

ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU NA VYBRANÉM ÚZEMÍ MČ PRAHA-KLÁNOVICE

ČÁST DÍLA: Souhrnná zpráva

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

ZHOTOVITEL:
M.O.Z. Consult s.r.o.
Washingtonova 1599/17
110 00 Praha 1
IČO: 266 86 503



M.O.Z. Consult s.r.o.
Červen – červenec 2012

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.

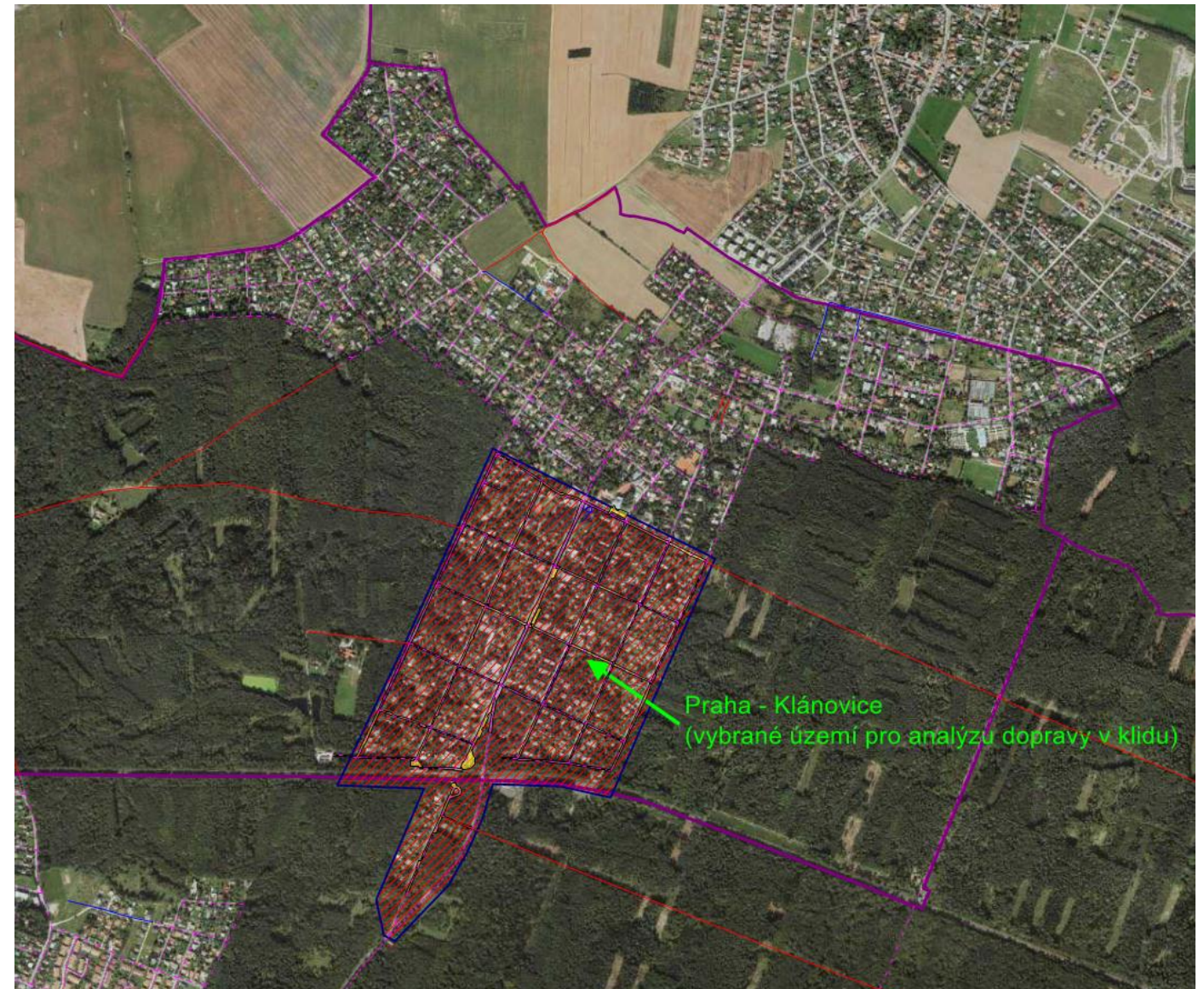
Během posledních dvaceti let se Klánovice snaží navázat na slavné tradice z dob minulých. V obci probíhá výstavba vodovodu a kanalizace, následná obnova vozovek a pokládání chodníků ze zámkové dlažby, jednotlivými etapami rekonstrukce prošly obě školní budovy, budovy mateřské školy i Úřadu městské části, 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 dotyčném.

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

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

Vybrané území pro analýzu DvK



2. Demografická data

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

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

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

3. Fotogalerie



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



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



Součástí analýzy byly i oblasti v severní části ZSJ Vidrholec.



Svislé dopravní značení IP 6 umístěné za přechodem pro chodce. Vodorovné dopravní značení označující přechod pro chodce je téměř neviditelné.



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.

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 zaříděny 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 „obratišť“ 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 2,40 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m;
- hloubka parkovacího stání je kolmého stání minimálně 4,50 m, u šikmého 4,80 m (a jsou 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“, ...).

Pasport probíhal v měsíci červenci 2012.

4.2 Komentář k pasportu parkovacích kapacit

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

Rozbor:

- Zákon č. 361/2000 Sb. v §§ 25-27 stanoví, kde se stát a zastavit může a nesmí. Mimo jiných v § 25, odst. 3 je řečeno, že při stání musí zůstat volných 3,0 m pro každý směr jízdy. Tento požadavek je zcela jistě relevantní v případě komunikací s vysokou intenzitou provozu.
- Současně však existují i jiné normy – zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a TP 103 Navrhování obytných a pěších zón (včetně zón TEMPO 30). Oba tyto předpisy přistupují k problematice poněkud odlišně od zákonného znění.
- Pro území s výrazně obytným charakterem nízkými intenzitami provozu umožňují rasantní snížení šířkových parametrů, a zůstává zde požadavek na společný jízdní pruh široký 3,5 m pro oba směry jízdy, který musí být po 50 až 100 metry přerušen „výhybnou“.
- Tato úprava je standardním prvkem. Pro její „legalizaci“ je nutno uplatnit některá ustanovení zákona 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích:
 - §§ 25 – 27 definují, kde se zastavit a stát může či nesmí – jedná se o tzv. obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích
 - Dále pak § 61, odst. 2 definuje tzv. místní úpravu provozu na pozemních komunikacích, která je provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními
 - V § 76 - Vztahy mezi obecnou, místní a přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích se v odst. 1 praví že: Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.

- Pro stanovení místní úpravy je určující § 77 Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích:
 - Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví:
 - a) na silnici I. třídy, kromě rychlostní silnice, místně příslušný krajský úřad po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie,
 - b) na dálnici a rychlostní silnici ministerstvo po předchozím písemném vyjádření Ministerstva vnitra,
 - c) na silnici II. a III. třídy a na místní komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.
- V případě Klánovic se jedná o místní komunikace 2. a 3. třídy, kde je místně příslušným silničním správním úřadem ÚMČ Praha 21 – Újezd nad Lesy.

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 hromadných garáží a vnitrobloků tvoří firmy, rezidenti a návštěvníci. Kapacita individuálních garáží je v plné míře využita rezidentními skupinami. Uživatelská struktura je odhadována podle konkrétních vnitrobloků.

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

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

4.4 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování

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

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

ZSJ	-	základní sídlení jednotka
Kapacita PS – MK	-	počet parkovacích stání na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích
Kapacita PS – IG	-	počet parkovacích stání v individuálních garážích
Kapacita PS – Plocha	-	počet parkovacích stání na ploše ve vnitroblocích
Kapacita PS – HG	-	počet parkovacích stání v hromadných garážích
Celkem PS	-	celková disponibilní parkovací kapacita

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

4.5 Souhrnný přehled vnitroblokových parkovacích kapacit

Kód_ZSJ	Název_ZSJ	Veřejné parkování			Neveřejné parkování			Celkem			Celkem vše
		VP	IG	HG	VP	IG	HG	VP	IG	HG	
0654470	Klánovice	359	433	0	106	0	0	465	433	0	898
3172760	Vidrholec	10	10	0	8	5	0	18	15	0	33

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

Kde:

- VP - vnitroblokové stání na ploše
- IG - individuální garáže
- HG - hromadné garáže
- Veřejné parkování - možnost parkování pro rezidenty – bydlení
- Neveřejné parkování - bez možnosti parkování pro rezidenty – bydlení

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 14.–15.6.2012 a bylo na hodnoceném území provedeno:

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

Dopravní průzkumy na místních komunikacích

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

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

Kde:

- Kapacita PS - počet parkovacích stání na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích
- OA noc - průměrný počet odstavených vozidel v noci
- OA den - průměrný počet parkujících vozidel ve dne
- OBS NOC - průměrná hodnota obsazenosti v noci
- OBS DEN - průměrná hodnota obsazenosti ve dne

Schéma průměrné noční obsazenosti –soubor pdf

Schéma průměrné denní obsazenosti - soubor pdf

Schéma deficitů v hodnoceném území – soubor pdf

5.1 Vyhodnocení celoplošných dopravních průzkumů

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

Dopravní průzkumy doplněné o odhady počtu vozidel odstavených ve vnitroblocích

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

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

Kde:

- OA MK - NOC - počet odstavených vozidel v noci na silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích
- Korekce - případná korekce mezi sousedními ZSJ
- OA IG - počet vozidel v individuálních garážích
- OA Plocha - počet vozidel na ploše
- OA HG - počet vozidel v hromadných garážích
- SUM OA - celkový počet odstavených vozidel

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 vyjíždě a dojíždě ekonomicky aktivních obyvatel, rozsah OA, která se v průběhu pracovního dne nepohybují atd.

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

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

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

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

6.1 Přehled okruhů momentového pozorování

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

Kde:

- ZSJ Obvod - je kód statistického obvodu v základní sídelní jednotce
- Charakter - předpokládané zařazení parkujících vozidel do skupiny dle okolní zástavby
- Kapacita PS - celková disponibilní kapacita okruhu včetně vyhrazených stání
- Ost. JV,JZ,SV,SZ- ostatní okruhy v sektoru mimo samostatně vyznačené okruhy
- Klánovice - okruh obsahující všechny okruhy (celé hodnocené území)
- ŽP+R - oblast s předpokládaným výskytem parkování ŽP+R (živelné park and ride)
- ŠK - okruh ovlivněný školním a sportovním zařízením
- SI - okruh v sídlištní (vícepodlažní zástavbě)
- VI - okruh ve vilové zástavbě

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

Sloučené momentové okruhy:

- ŠK - oblast u školních a sportovních zařízení, předpoklad návštěvníckého a zaměstnaneckého parkování
- SI - oblast u vícepodlažních obytných budov, větší hustoty osídlení, předpoklad rezidentního parkování v nočních i denních hodinách)
- VI - oblast ve vilové zástavbě, malé hustoty osídlení, předpoklad rezidentního parkování v nočních i denních hodinách
- ŽP+R- oblasti ŽP+R (živelné park and ride), předpoklad středně a dlouhodobého parkování v okolí zastávky ČD, kde parkující pokračují dále do cíle své cesty pravděpodobně hromadnou dopravou

6.2 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro vyhodnocení dopravních průzkumů

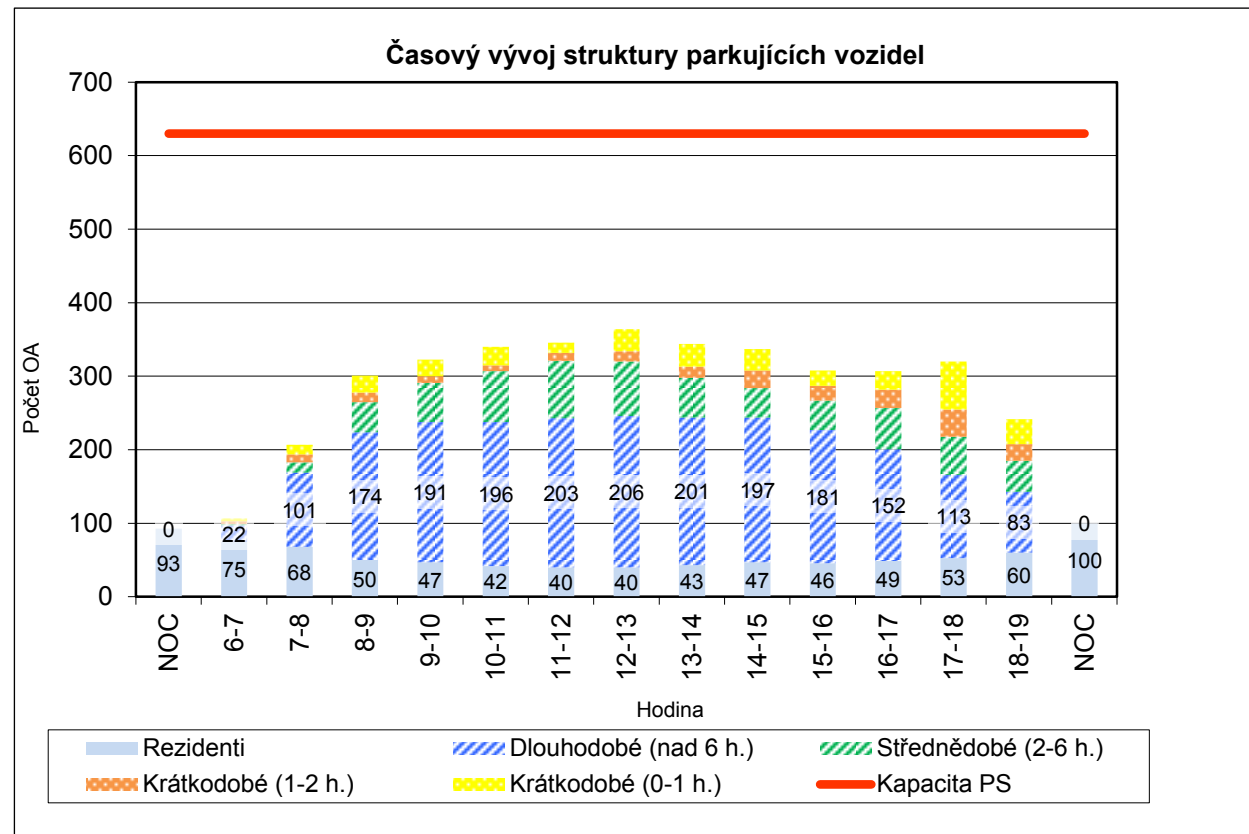
Struktura	Bezplatné PS	ZTP	Firmy	Celkem PS
B (Bydlení vícepodlažní)	43	0	0	43
K (Komerční aktivity)	20	2	0	22
ŽP+R (Pravděpodobné Živelné P+R)	174	3	7	184
JV (Jihovýchodní sektor)	103	0	0	103
JZ (Jihozápadní sektor)	57	1	1	59
SV (Severovýchodní sektor)	144	1	0	145
SZ (Severozápadní sektor)	74	0	0	74

Kde:

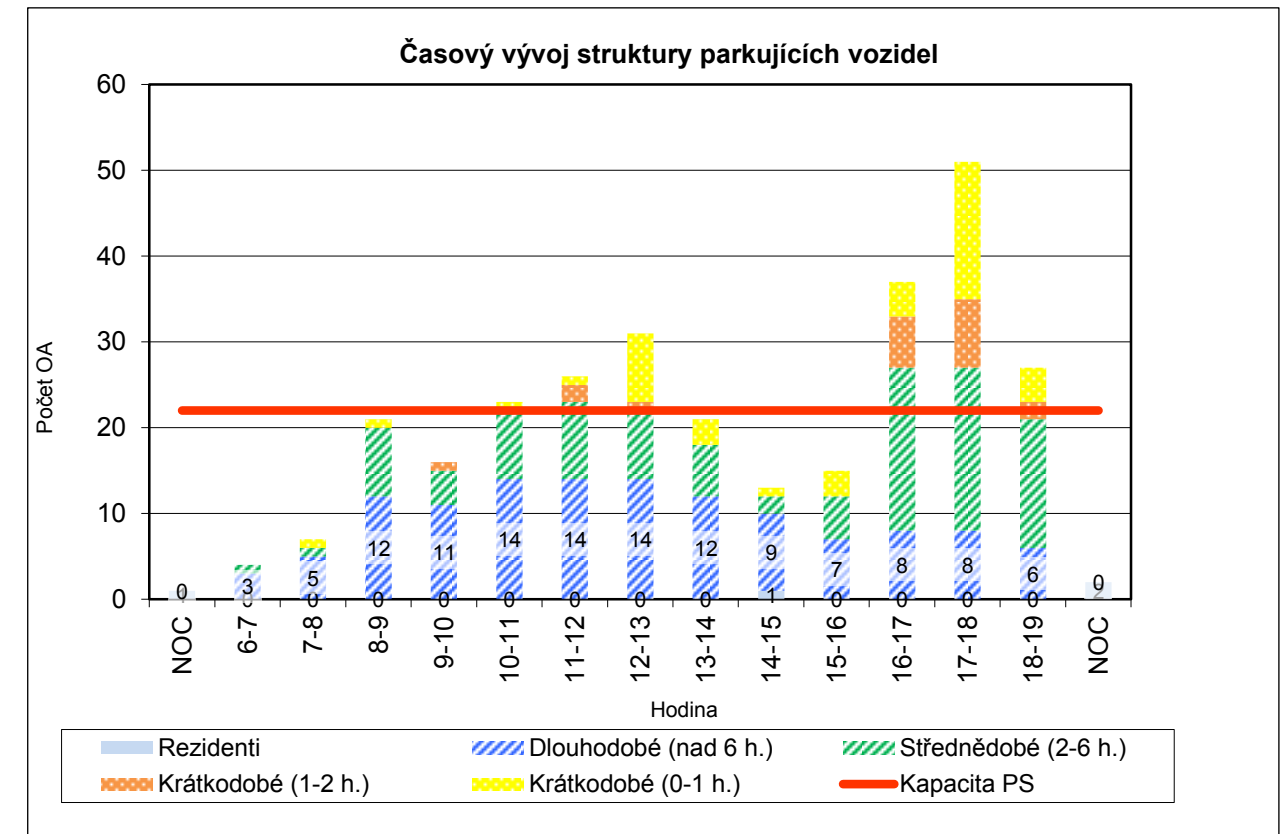
- Bezplatné PS - počet vozidel na volně přístupných parkovacích stání
- ZTP - vyhrazená parkovací stání pro tělesně postižené
- Firmy - vyhrazená parkovací stání pro firmy
- Celkem PS - součet všech předchozích stání

Přehled okruhů momentového pozorování - soubor pdf

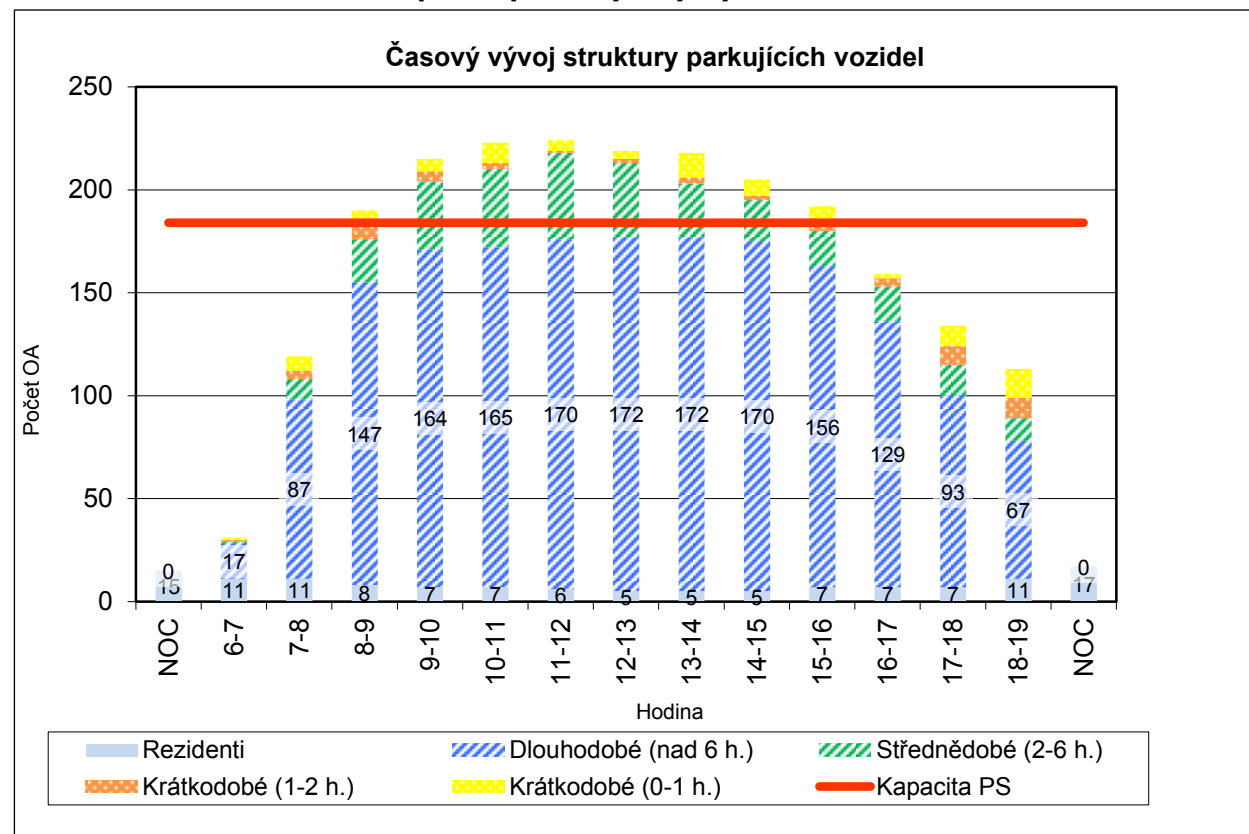
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v celém sledovaném území



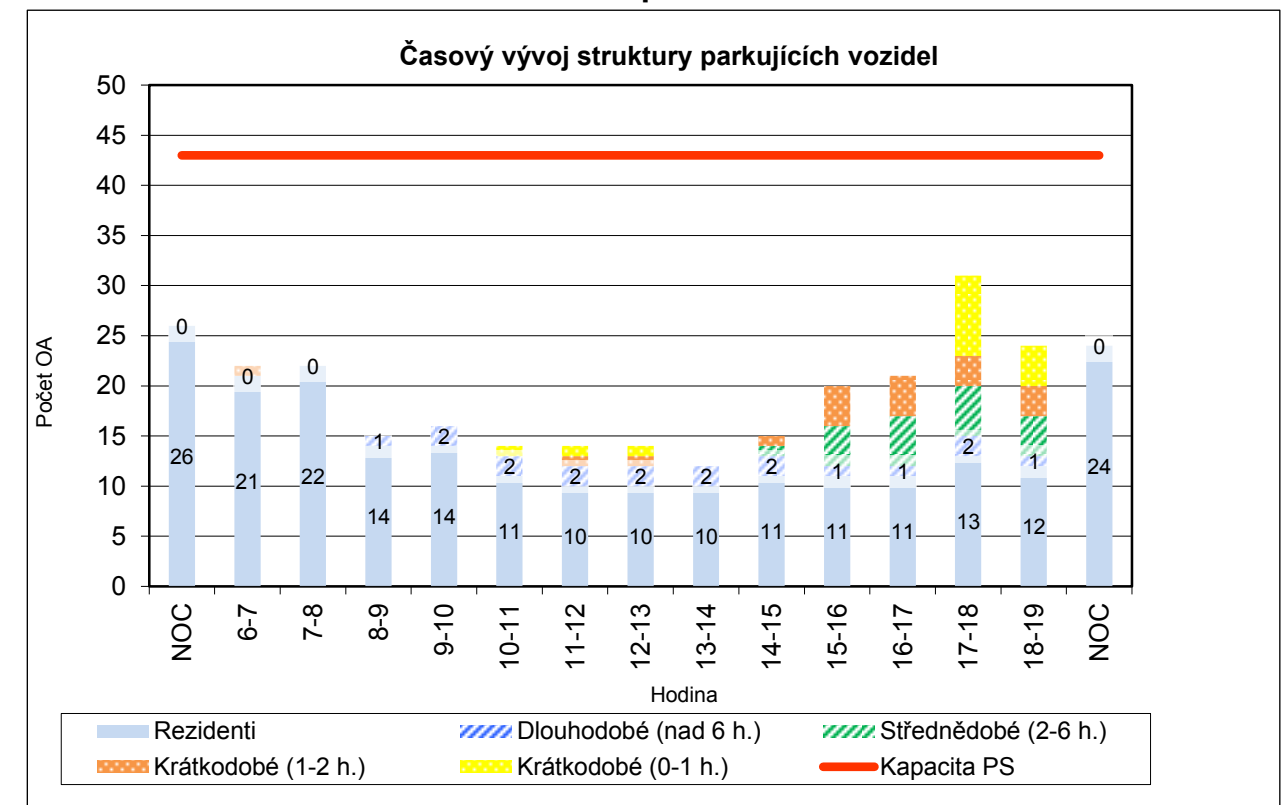
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblasti u školy v ulici V Soudním včetně parkoviště



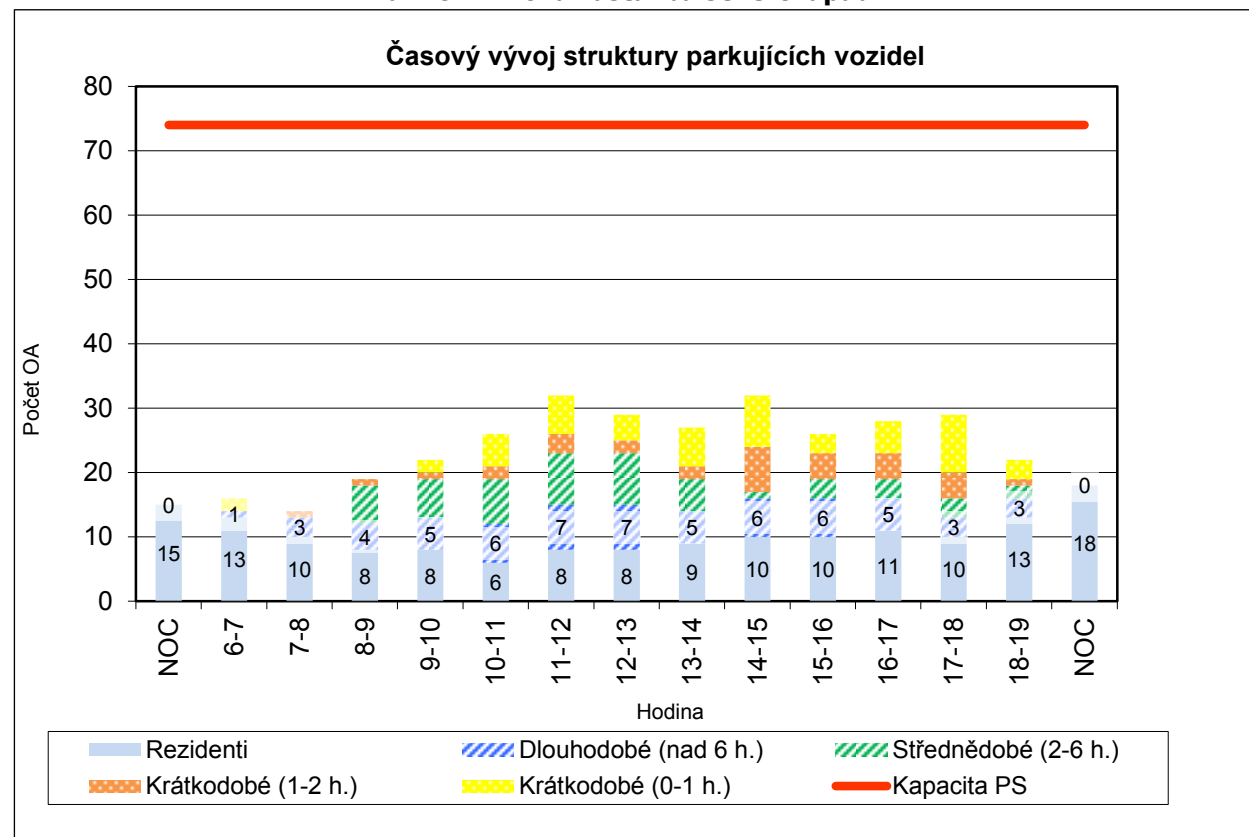
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel v oblastech za okruhy s pravděpodobným výskytem P+R



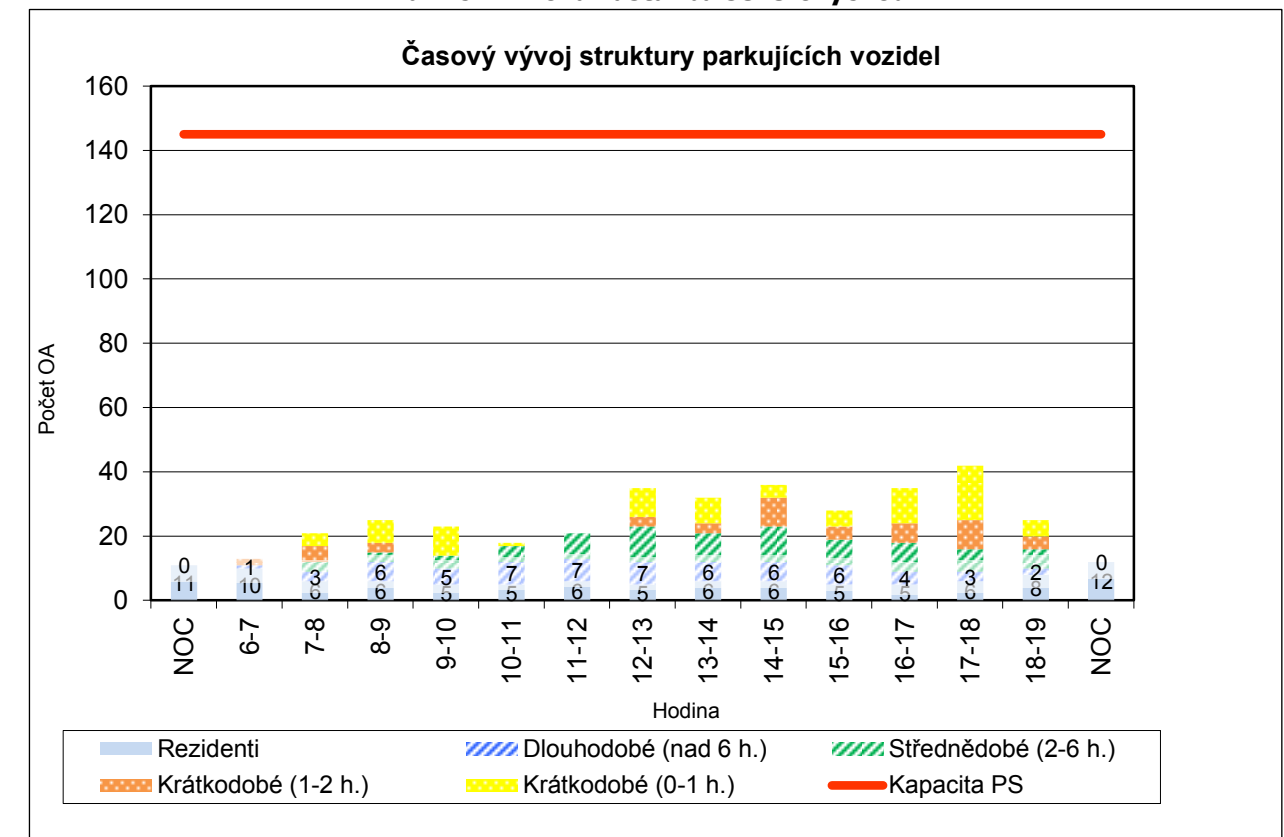
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převahou obytnou funkcí – středněpodlažní zástavba



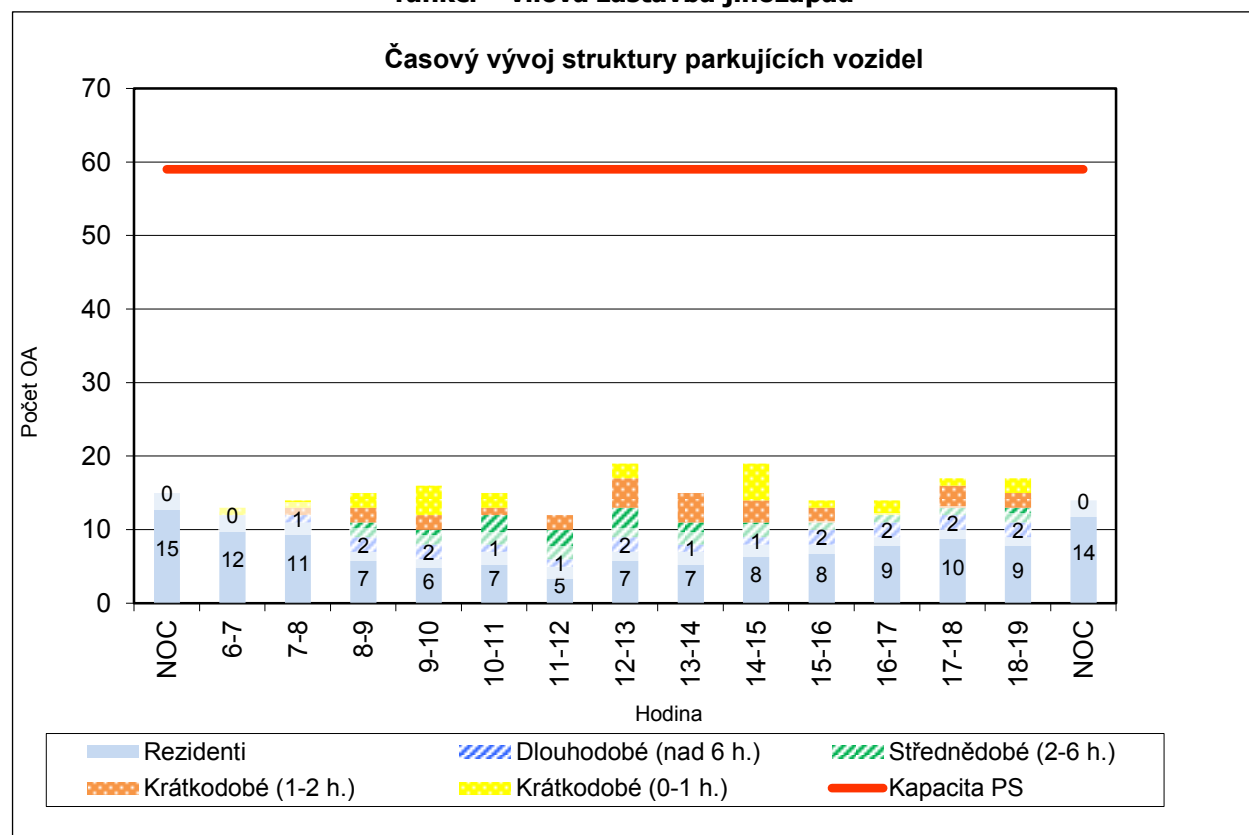
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba severozápad



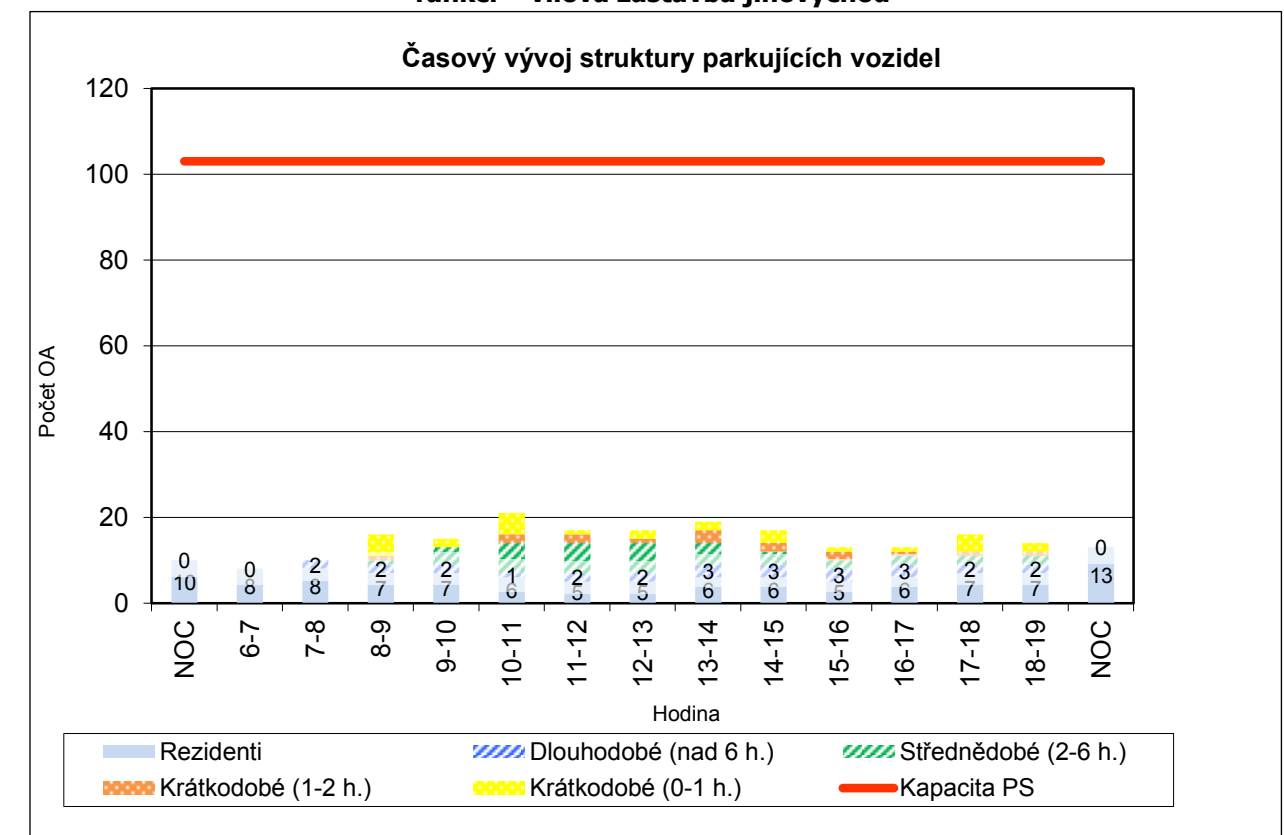
Souhrnný přehled obsazenosti a struktury parkujících vozidel za okruhy s převažující obytnou funkcí – vilová zástavba severovýchod



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



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



6.3 Komentář

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

6.4 Praha-Klánovice – souhrnná data

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

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

7. Hodnocení ankety na hodnoceném území

7.1 Výsledky anketních průzkumů

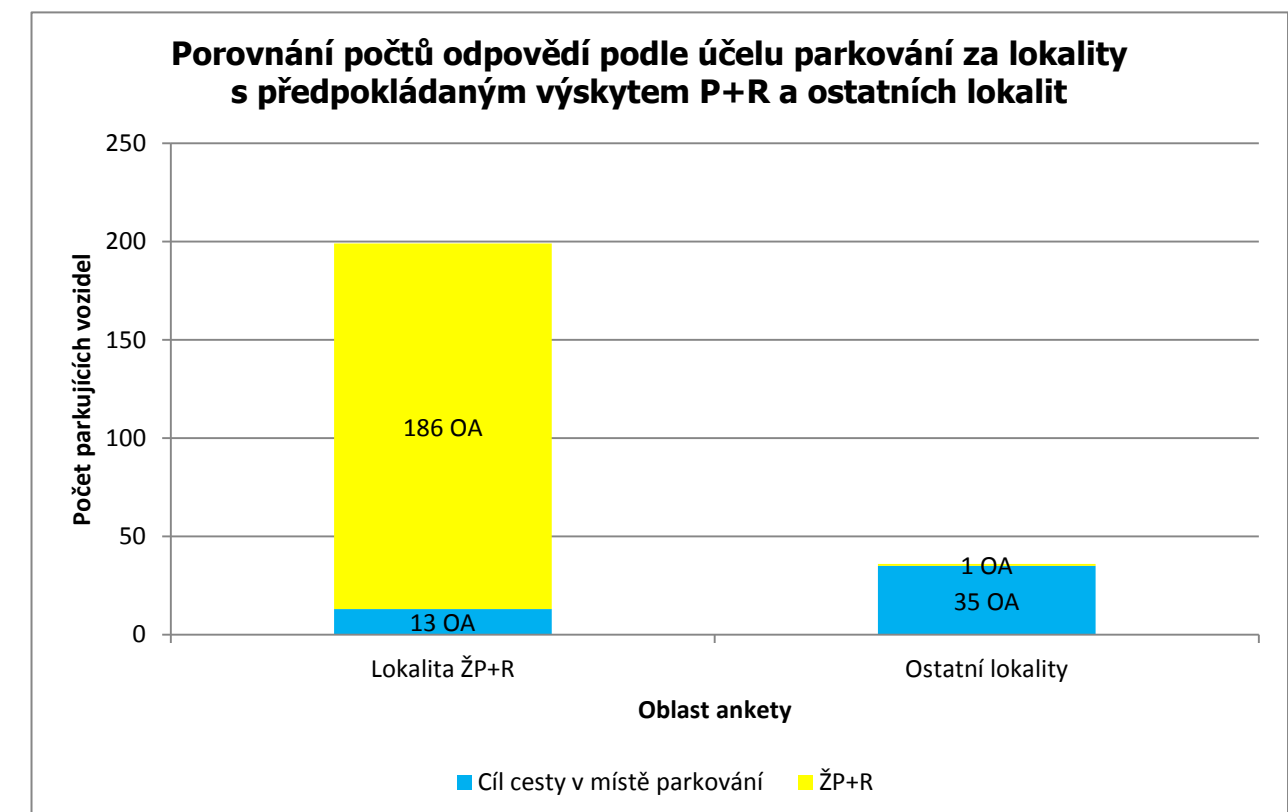
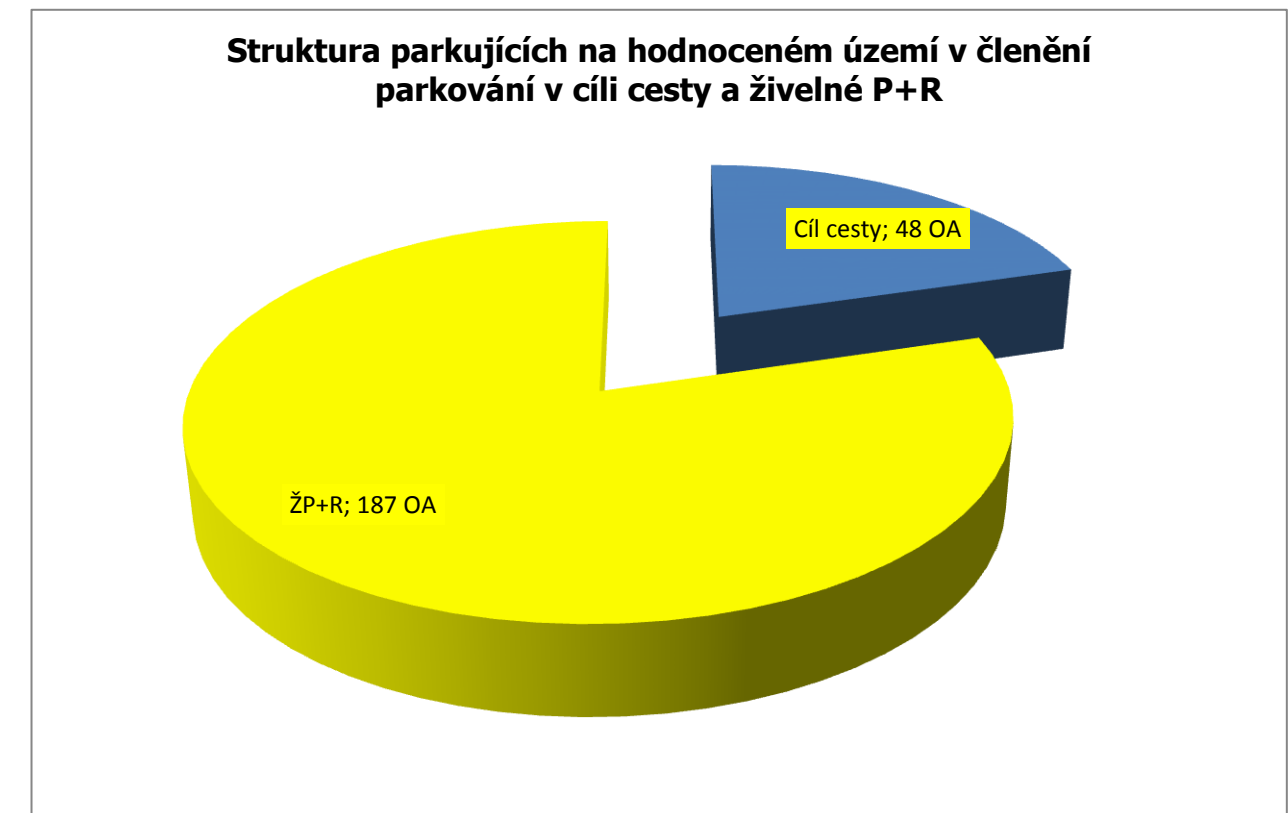
Cílem ankety bylo zjistit chování řidičů v okolí železniční zastávky Praha- Klánovice, ale i v ostatních oblastech vzdálenějších od žel. zastávky. Hlavním předmětem ankety bylo zjištění, zda řidiči parkující v okolí žel. zastávky pokračují dále do cíle své cesty vlakem linky S zahrnuté do PID nebo jinými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

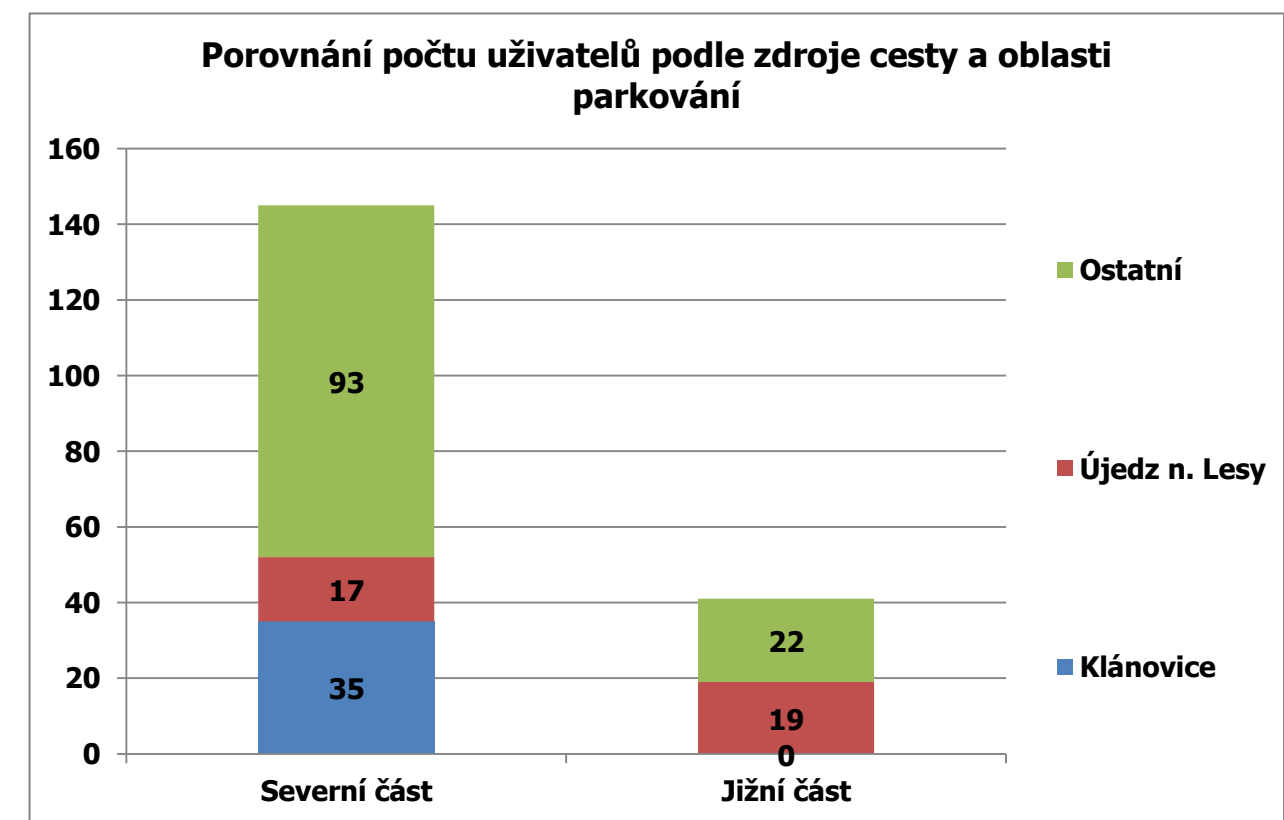
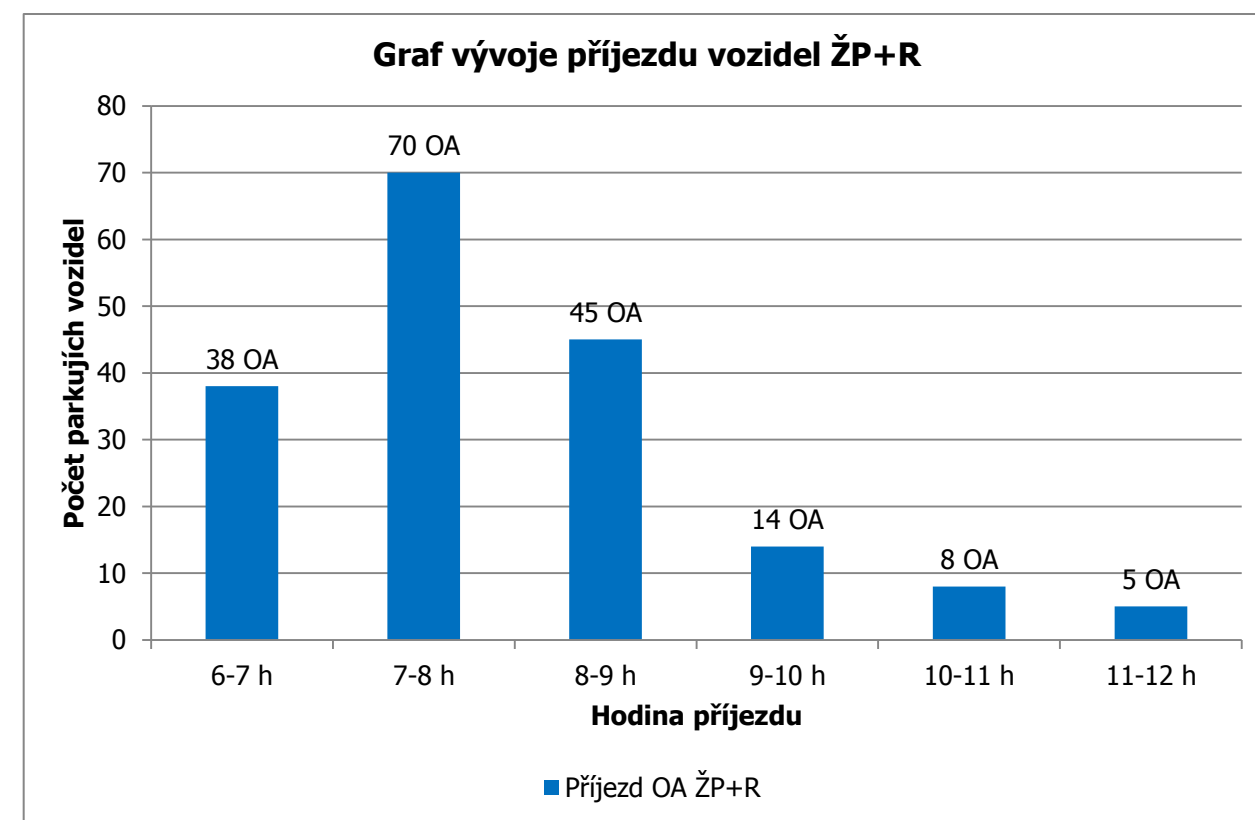
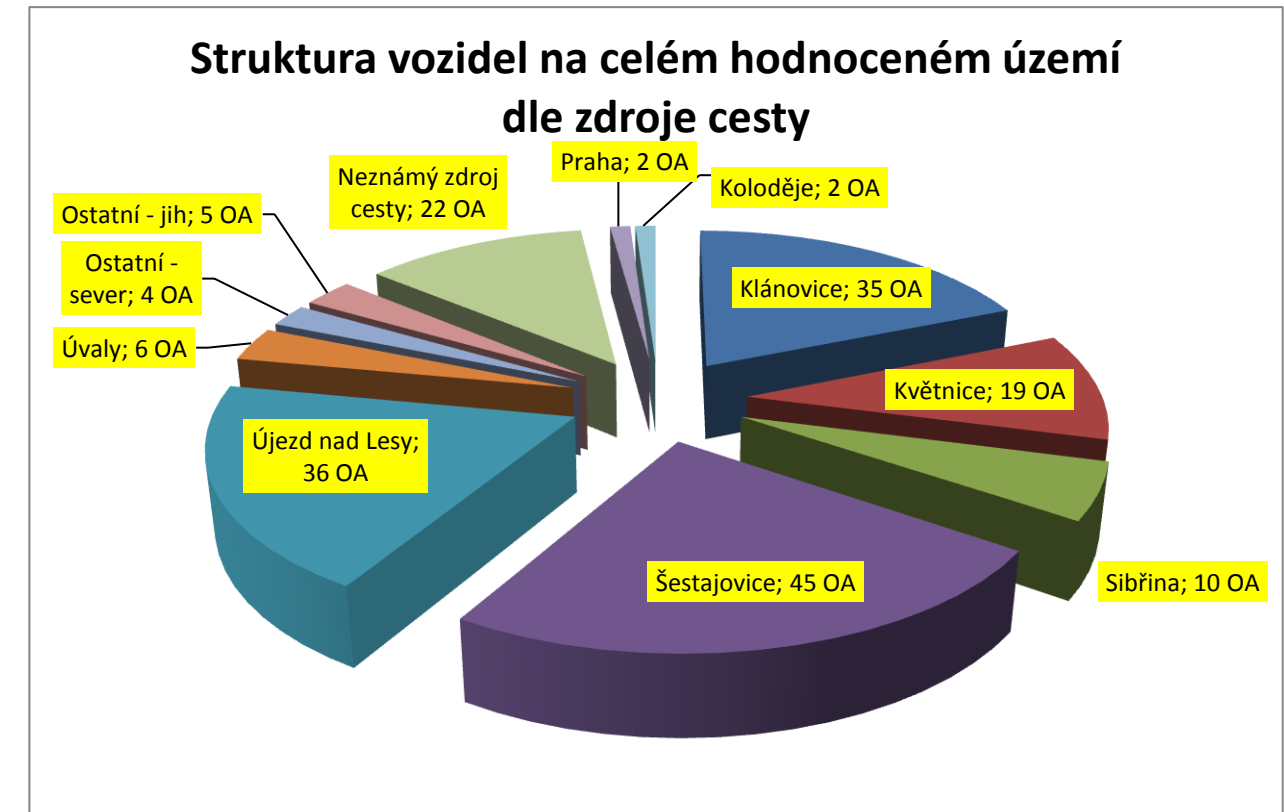
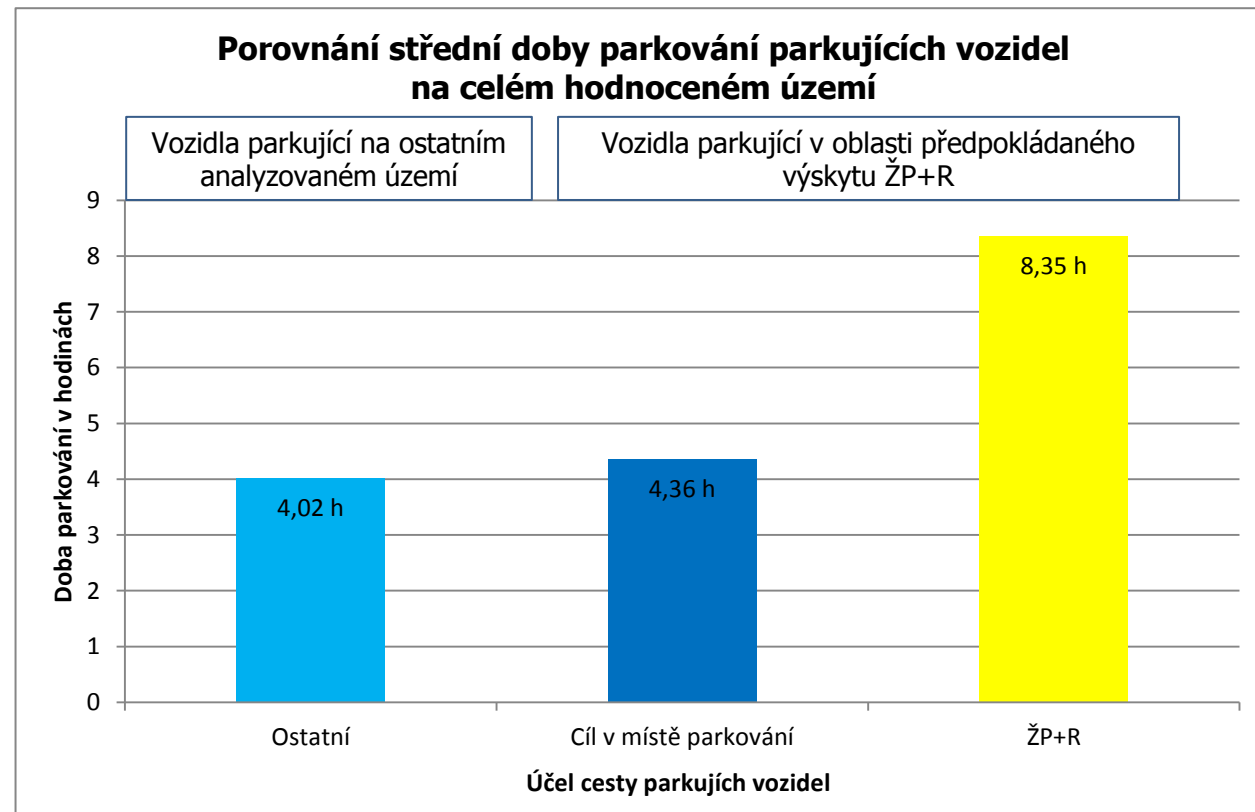
Termíny realizace anketních průzkumů

Lokalita	Termín
Klánovice	14 - 15.6.2012
Vidrholec	14 - 15.6.2012

Základní informace

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





7.2 Závěry anketních průzkumů

Z anketních průzkumů je patrné:

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

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



Železniční zastávka Praha-Klánovice

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					
ZSJ	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Noční bilance K-OAN	Počet vozidel - den (OAD)	Denní bilance K-OAD
Klánovice	589	95	494	293	296
Vidrholec	41	2	39	46	-5
Suma	630	97	533	339	291
Celkem jen záporné			0		-5

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

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

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

8.2 Bilancování parkovacích potřeb – výhled

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

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

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

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

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

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

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

^x úroveň roku 2012

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

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 Slavětinská spadají pod zónu TEMPO 30 nebo obytnou zónu. Komunikace prošly v minulých letech rekonstrukcí. Vzhledem k úzkým profilům komunikací je značná část komunikací zjednosměrněná.

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

10. Doporučení

Na základě zjištěných dat si dovolíme doporučit dvě základní úpravy:

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

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

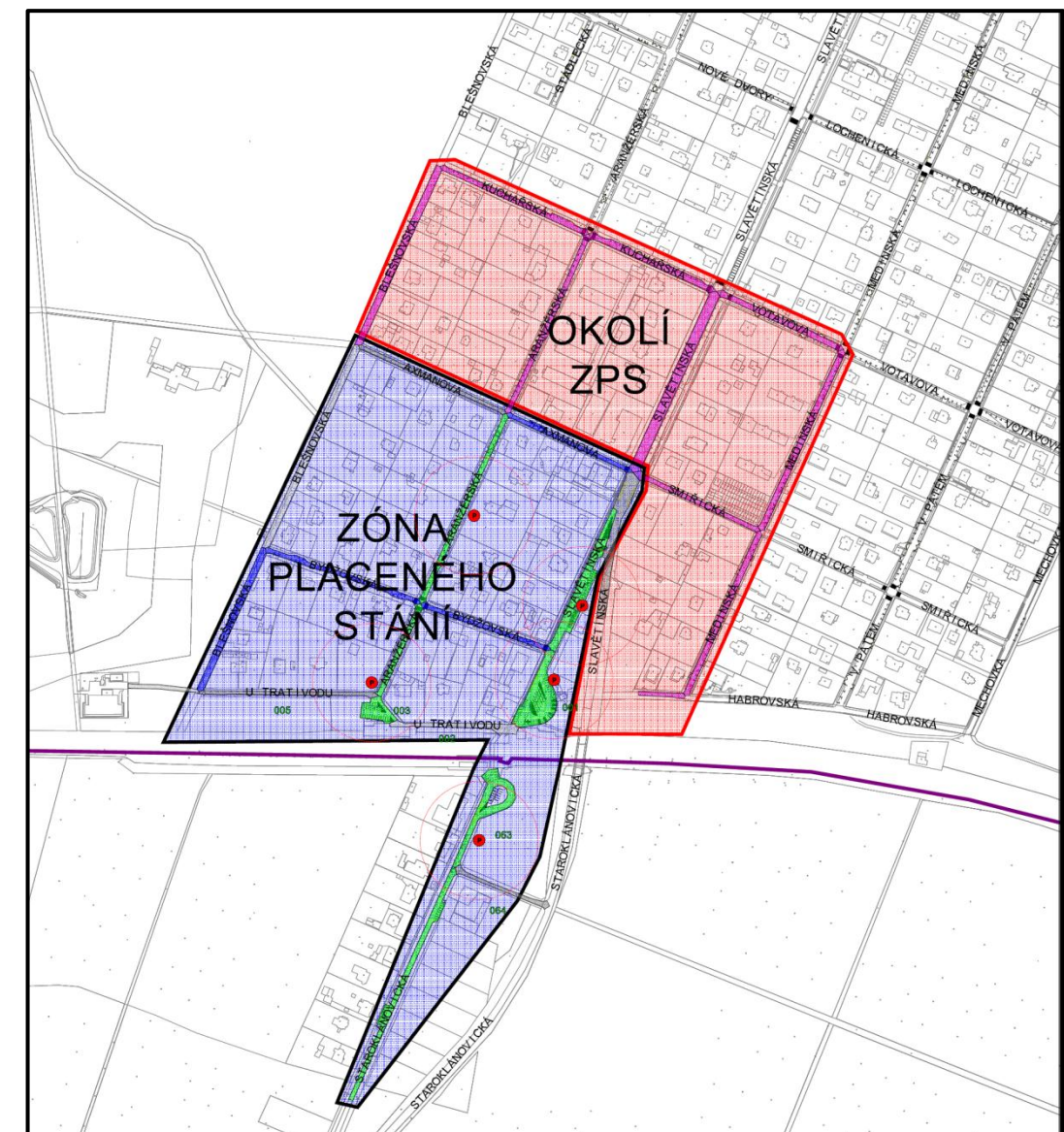
10.3 Aktuální cenová politika města

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 užit 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 Doporučený rozsah zóny placeného stání



10.6 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
 - 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 lze realizovat formou dodavatelských úvěrů, nebo lépe formou mandátní smlouvy se správcem ZPS, který zajistí realizaci a údržbu ZPS obdobně jako v případě velkých ZPS.

11. Doporučení dalšího postupu

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

OBSAH

1. MČ Praha-Klánovice - úvod	2
2. Demografická data	2
3. Fotogalerie.....	3
4. Parkovací kapacita hodnoceného území	4
4.1 Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích	4
4.2 Komentář k pasportu parkovacích kapacit	5
4.3 Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích.....	5
4.4 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro účely bilancování.....	5
4.5 Souhrnný přehled vnitroblokových parkovacích kapacit.....	6
5. Dopravní průzkumy – celoplošné dopravní průzkumy	6
5.1 Vyhodnocení celoplošných dopravních průzkumů.....	10
6. Dopravní průzkumy – momentové dopravní průzkumy	10
6.1 Přehled okruhů momentového pozorování	11
6.2 Parkovací kapacity využitelné rezidenty – pro vyhodnocení dopravních průzkumů.....	11
6.3 Komentář.....	15
6.4 Praha-Klánovice – souhrnná data	15
7. Hodnocení ankety na hodnoceném území.....	16
7.1 Výsledky anketních průzkumů	16
7.2 Závěry anketních průzkumů	18
8. Bilancování parkovacích potřeb	18
8.1 Aktuální stav	18
8.2 Bilancování parkovacích potřeb – výhled.....	19
9. Závěr	19
10. Doporučení	20
10.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK	20
10.2 Dotyčnou problematiku je nutno vnímat v přibližně 5 rovinách:	20
10.3 Aktuální cenová politika města	20
10.4 Formy provozování ZPS	20
10.5 Doporučený rozsah zóny placeného stání.....	20
10.6 Doporučená pravidla pro zónu placeného stání.....	21
11. Doporučení dalšího postupu	21