



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

## Příloha 1 - Koncepce parkovacího systému na území města Kralupy na Vltavou

### Průzkum statické dopravy

Šetření bylo provedeno v období 18. – 24. listopadu 2019 v lokalitách, které jsou z pohledu parkování nejvíce exponované. Průzkum byl proveden u následujících lokalit:

- Sídliště U Cukráku
- Sídliště V Zátíší
- Parkoviště u žst. Kralupy nad Vltavou
- Ulice Hennigsdorfská
- Náměstí Jaroslava Seiferta

Jednotlivá měření probíhala po dobu tří pracovních dnů, výsledky jsou tak průměrem za celé měřené období. Zároveň je u jednotlivých lokalit uvedena i obrátkovost vozidel na 1 parkovací místo. To bylo vypočteno jako poměr nabízených parkovacích míst ve vyznačené lokalitě a počtem vozidel, která v dané oblasti za období 24 hodin zaparkovala.

Vyznačení měřených lokalit

*Obrázek 1 – Sídliště U Cukráku, vymezení měřeného území*



Zdroj: vlastní zpracování, mapy.cz

Obrázek 2 – Sídliště V Zátiší, vymezení měřeného území



Zdroj: vlastní zpracování, mapy.cz

Obrázek 3 – Parkoviště u žst. Kralupy nad Vltavou, vymezení měřeného území



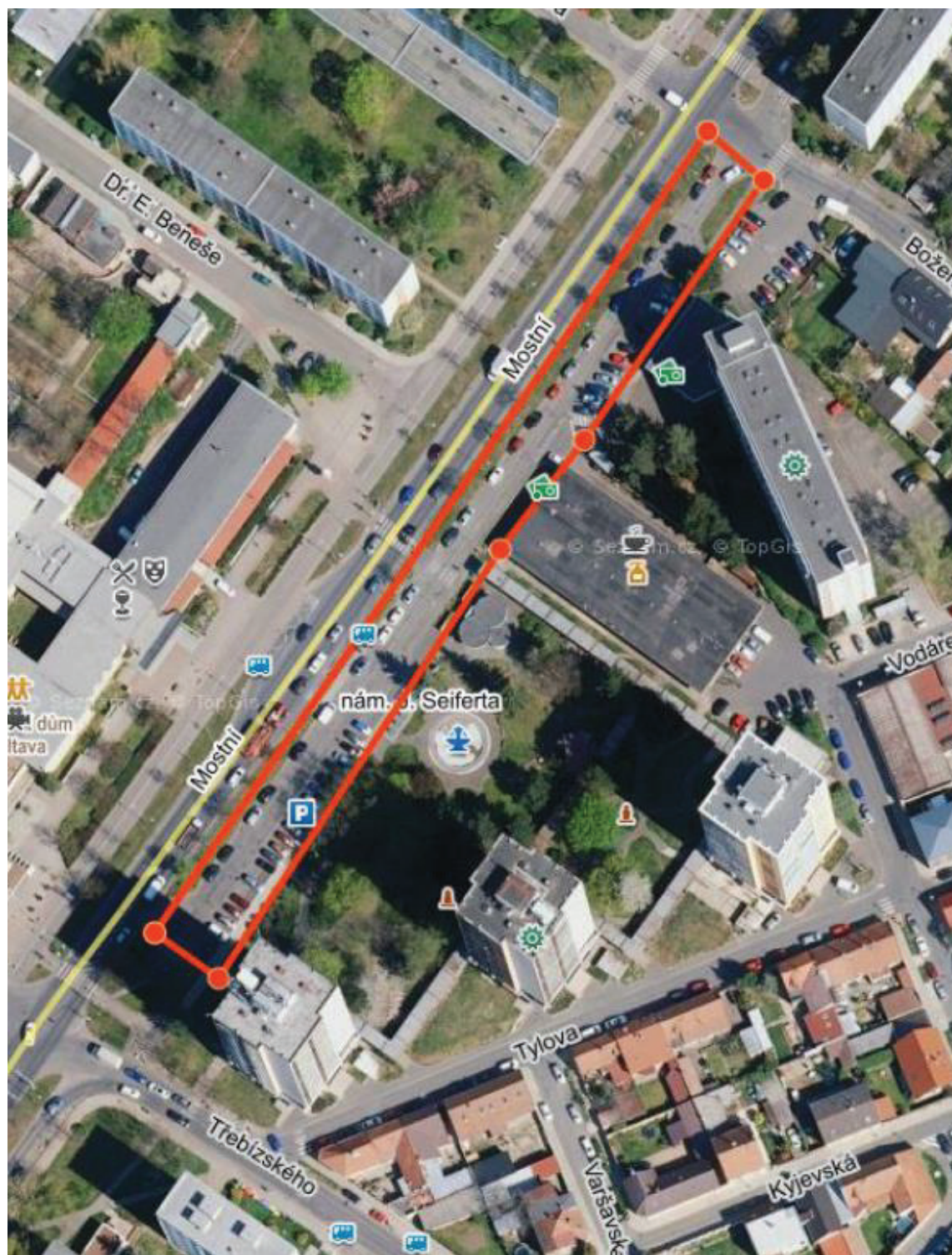
Zdroj: vlastní zpracování, mapy.cz

Obrázek 4 – Ulice Hennigsdorfská, vymezení měřeného území



Zdroj: vlastní zpracování, mapy.cz

Obrázek 5 – Náměstí Jaroslava Seiferta, vymezení měřeného území



Zdroj: vlastní zpracování, mapy.cz

## Výsledky měření

Sídliště U Cukráku		
hodiny	auta odjezd	auta příjezd
0-1	2	3
1-2	1	2
2-3	1	1
3-4	1	1
4-5	8	3
5-6	32	8
6-7	89	44
7-8	112	58
8-9	108	78
9-10	65	68
10-11	42	49
11-12	37	32
12-13	39	41
13-14	63	68
14-15	75	91
15-16	92	105
16-17	78	103
17-18	64	97
18-19	51	68
19-20	25	40
20-21	18	35
21-22	14	22
22-23	9	10
23-24	5	8

Obrátkovost na 1 parkovací místo:
1,9

V Zátíši		
hodiny	auta odjezd	auta příjezd
0-1	1	1
1-2	1	0
2-3	0	0
3-4	0	0
4-5	2	1
5-6	5	2
6-7	15	11
7-8	25	15
8-9	16	13
9-10	14	8
10-11	7	6
11-12	9	10
12-13	11	12
13-14	8	15
14-15	11	21
15-16	15	28
16-17	14	15
17-18	13	10
18-19	11	7
19-20	9	8
20-21	5	6
21-22	2	4
22-23	2	3
23-24	4	1

Obrátkovost na 1 parkovací místo:
1,5

Parkoviště u žst. Kralupy n/Vlt		
hodiny	auta příjezd	auta odjezd
0-1	0	0
1-2	0	0
2-3	0	0
3-4	1	0
4-5	3	1
5-6	22	3
6-7	39	8
7-8	34	10
8-9	11	9
9-10	8	7
10-11	5	6
11-12	4	7
12-13	10	8
13-14	15	12
14-15	8	23
15-16	11	18
16-17	15	29
17-18	8	38
18-19	9	16
19-20	5	8
20-21	3	7
21-22	2	3
22-23	1	1
23-24	1	0

Obrátkovost na 1 parkovací místo:
2,6

Hennigsdorfská		
hodiny	auta příjezd	auta odjezd
0-1	0	0
1-2	0	0
2-3	0	0
3-4	0	0
4-5	1	5
5-6	3	13
6-7	10	19
7-8	11	17
8-9	6	15
9-10	4	5
10-11	4	4
11-12	2	5
12-13	3	7
13-14	13	9
14-15	15	12
15-16	18	13
16-17	16	11
17-18	12	7
18-19	10	5
19-20	8	3
20-21	6	3
21-22	2	1
22-23	1	0
23-24	0	0

Obrátkovost na 1 parkovací místo:
1,7

náměstí J. Seiferta		
hodiny	auta příjezd	auta odjezd
0-1	1	1
1-2	0	0
2-3	0	0
3-4	1	1
4-5	3	1
5-6	2	6
6-7	5	11
7-8	10	13
8-9	8	7
9-10	3	5
10-11	2	4
11-12	4	6
12-13	7	5
13-14	6	11
14-15	12	12
15-16	17	10
16-17	14	9
17-18	9	6
18-19	6	8
19-20	4	4
20-21	4	5
21-22	2	2
22-23	1	0
23-24	0	0

Obrátkovost na 1 parkovací místo:
1,4

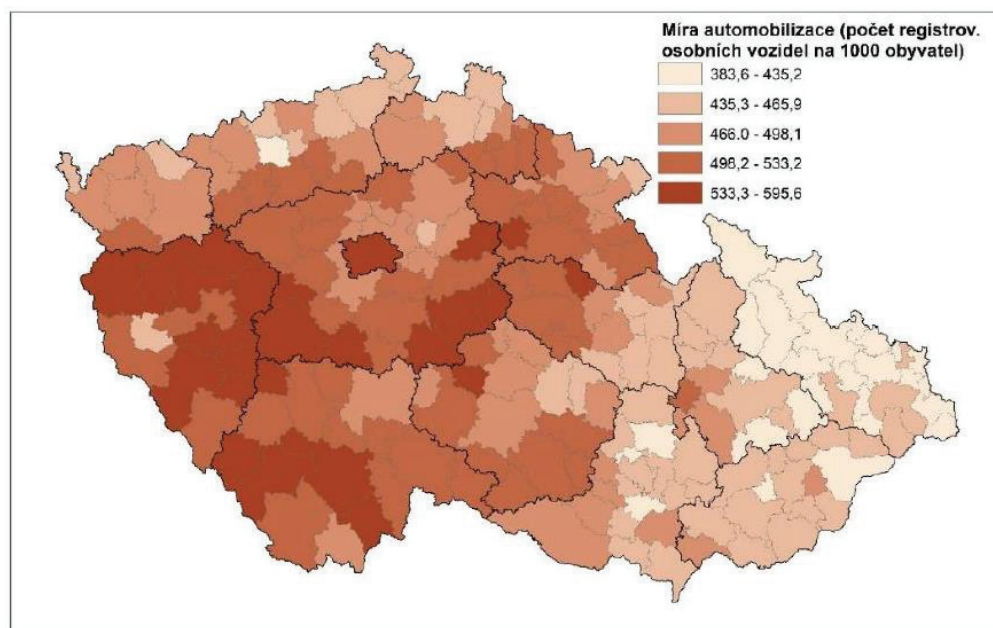
### Stanovení výhledové poptávky.

V návaznosti na údaje z Registru vozidel (k 1. 1. 2019) byla míra automobilizace území ORP Kralupy nad Vltavou 515 osobních vozidel na 1000 obyvatel. Taková míra vybavenosti je ve srovnání s ostatními územními celky ORP nadprůměrná. Z toho logicky plyne i vysoká míra využívání vozidel k zajišťování mobility obyvatel, což má dopady na vysoké dopravní zatížení komunikací na území města, ale i vysokou poptávku po parkovacích kapacitách. Srovnání míry automobilizace mezi jednotlivými ORP v rámci ČR poskytuje Obrázek 6.

V návaznosti na trendy v mobilitě obyvatelstva v západní Evropě lze předpokládat, že v ČR bude následovat tento trend, kdy se bude mobilita obyvatelstva i nadále zvyšovat. Lze předpokládat, že v souvislosti s tímto obecným trendem vyspělých zemí bude v nejbližší dekádě ještě míra automobilizace narůstat, a to až k hodnotám 550 – 600 osobních vozidel na 1000 obyvatel. V kontextu zavádění udržitelných forem dopravy dojde postupně ke zpomalení tohoto nárůstu až postupné stagnaci. V optimistických scénářích lze po roce 2030 předpokládat s postupným velmi pozvolným trendem ubývání počtu vozidel.

Obrázek 6 - Míra automobilizace k 1. 1. 2019

Obrázek 6 - Míra automobilizace k 1. 1. 2019



Zdroj: Registr vozidel

Realizací kapacitního záchytného parkoviště v rámci připravované nové zástavby v prostoru přednádraží a případného dalšího posílení kapacit parkování v okolí železniční stanice v podobě parkovišť na území současného železničního depa (ulice Poděbradova) a prostoru mezi tratěmi 070 a 110 (ulice Prokopova), by znamenalo nabídku parkování, která by dostačovala jak pro potřeby parkujících ve městě, tak pro uživatele železniční dopravy. Ti využívají místní nádraží k přestupu na další cestu vlakem. Zároveň ROPID a Integrovaná doprava Středočeského kraje jako organizátoři veřejné dopravy na územní Prahy a Středočeského kraje plánují posílení linky osobních vlaků Praha – Kralupy nad Vltavou až na cílový 15min interval v období dopravní špičky. Tím, v kombinaci s posílením parkovacích kapacit dojde k převodu uživatelů IAD do systému veřejné dopravy. Ten tak bude pro velkou část obyvatel plnohodnotnou alternativou při cestě do Prahy, kam většina vyjíždějících směřuje.

V návaznosti na tato opatření, lze ve střednědobém období očekávat zmírnění dopadu IAD na životní prostředí. Tento pozitivní trend bude zčásti způsoben převodem cestujících na udržitelné způsoby dopravy, ale i postupným nástupem nízkoemisních osobních vozidel.

### Harmonogram a náklady

Následující přehled zobrazuje odhadovanou dobu na realizaci jednotlivých dílčích fází navrhovaných opatření. Nákladovost stavení části je kalkulována na základě současných cen a za předpokladu absence vícenákladů při realizaci stavby. Zejména u parkoviště na jih od žst. v prostoru dnešního železničního depa je vysoké riziko zvýšení nákladů z důvodu sanace staré ekologické zátěže území. Tento fakt nebyl zatím nijak blíže zjišťován, a proto v odhadu nákladů není započten.

Zavedení parkovacích zón		
Doba trvání fáze	Popis aktivity	Náklady tis. Kč
4 měsíce	Zpracování podrobného plánu zavedení parkovacích zón v jednotlivých ulicích	150
	Zpracování podrobných pravidel tarifu parkování a	100
2 měsíce	Veřejná diskuse s občany a úpravy plánu zón na základě jejich připomínek	0
<i>Rozhodnutí zastupitelstva města o zavedení nové parkovací koncepce</i>		
3 měsíce	Výběr zhotovitele dopravního značení	0
	Výběr zhotovitel parkovacího systému (parkovací automaty, kamerové systémy, způsob kontroly)	0
2 měsíce	Realizace dopravního značení	300
	Instalace parkovacího systému	500
1 měsíc	Zkušební provoz systému	0

Realizace parkoviště jižně od žst. (v ulici Poděbradova)		
Doba trvání fáze	Popis aktivity	Náklady tis. Kč
1,5 roku	Jednání ze SŽDC o změně využití prostoru současného depa	0
<i>Dohoda města SŽDC o změně využití pozemku</i>		
1 roky	Realizace úprav území (demolice současného stavu)	3 000
1 rok	DÚR a dokumentace ke stavebnímu povolení na stavbu velkokapacitního parkoviště	500
1 rok	Zhotovení projektové dokumentace stavby a výběr zhotovitele stavby	1 000
1 rok	Výstavba nových parkovacích kapacit	12 000

Realizace parkoviště západně od žst. (v ulici Prokopova)		
Doba trvání fáze	Popis aktivity	Náklady tis. Kč
1 rok	Jednání s majiteli pozemku a nemovitosti v Prokopově ul. č.p. 34 o převodu na město	0
<i>Dohoda města s majiteli pozemku a nemovitosti o převedení do majetku města (kupní smlouva)</i>		5 000
1 roky	Realizace úprav území (demolice současného stavu)	3 000
1 rok	DÚR a dokumentace ke stavebnímu povolení na stavbu velkokapacitního parkoviště	500
1 rok	Zhotovení projektové dokumentace stavby a výběr zhotovitele stavby	1 000
1 rok	Výstavba nových parkovacích kapacit	8 000

## **Organizace provozu, nedostatky sítě a posouzení křižovatek**

Městem prochází komunikace II/101, která je nejen základní páteří dopravního skeletu města, ale je zároveň i tranzitní komunikací mezi dálnicemi D8 a D7. Tato trasa je proto vyžívána nejen jako přirozená spojnice regionálních vztahů, ale je významná i pro trasy těžkých nákladních vozidel. Tranzitní doprava v součtu s regionálními dopravními vztahy a cestami v rámci města vytváří extrémní zátěž na křižovatky Jodlova x Mostní x Erbenova a S. K. Neumanna x Mostní x Podřipská. Prvně jmenovaná je zcela klíčovou křižovatkou pro celé město, jelikož je to jediná cesta skrze město, ale zároveň místo jediného možného odbočení do centra města a do populačně významného sídliště U Cukrovaru.

Podrobné posouzením těchto dvou křižovatek je obsahem přiložených výstupů, které posoudily jejich propustnost. Zatímco křižovatka S. K. Neumanna x Mostní x Podřipská vyhověla ve všech sledovaných ukazatelích, křižovatka Jodlova x Mostní x Erbenova nevyhovuje v kapacitě vjezdů, a tedy i celkové kapacitě okružní křižovatky.

Zkapacitnění křižovatky Jodlova x Mostní x Erbenova je fakticky velmi složité, jelikož v těsném okolí stojí zástavba, park se vzrostlými stromy a vede vodní tok. Řešením tedy je urychlená realizace přeložky silnice II/240, která bude zároveň sloužit jako obchvat města a odvede většinu tranzitní dopravy z města.

## **Prioritní kroky a hrozby**

### Priority

- Realizovat parkovací dům v nové prostoru přednádraží.
- Otevřít veřejnou diskusi o zavedení parkovacích zón a zaměřit se prioritně na centrum města, kde je nedostatek parkovacích míst nejvíce naléhavý.
- Podporovat rychlou výstavbu přeložky silnice II/240, která odvede tranzitní dopravu z centra města

### Hrozby

- Zpomalení či zastavení realizace nové výstavby v oblasti přednádraží, kde je nutná koordinace s developerem.
- Absence polické rozhodnosti vedení města řešit nepopulární otázku zavedení parkovacích zón, a tedy zpoplatnění parkování.
- Průtahy při získání stavebního povolení silnice II/240 (obstrukce ekologických hnutí), nedostatek finančních zdrojů investora (Středočeský kraj), či realizace jiných projektů na území kraje.