

DOPRAVA V KLIDU

ÚVODEM

Z dlouhodobého výzkumu vyplývá, že vozidlo se průměrně pohybuje 10% času a zbylých **90% je dočasně nebo trvale odstaveno**. Z toho plynou velké plošné nároky pro dopravu v klidu.

Velký rozvoj automobilismu oproti nedostatečnému vytváření nových parkovacích a odstavných míst vede k neustále se zhoršujícím podmínkám pro parkování.

STUPEŇ AUTOMOBILIZACE PRAHY

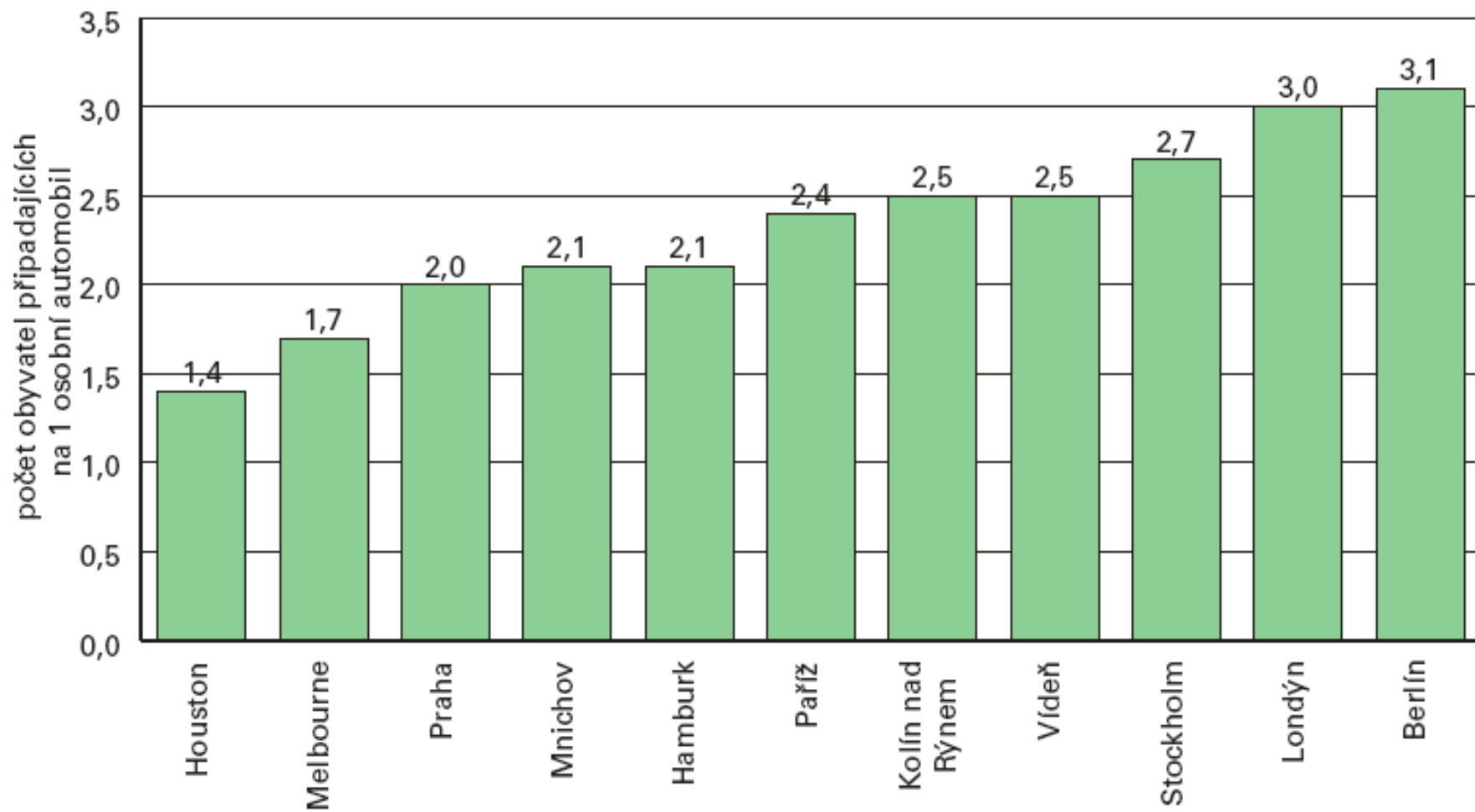
Na konci roku 2005 připadal v Praze:

1 osobní automobil na 1,96 obyvatele

Tím Praha předstihuje i nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta, kde se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách:

1 osobní automobil na 2,1 až 2,3 obyvatele.

Stupně automobilizace – mezinárodní porovnání



SOUČASNÁ SITUACE

Komunikace jsou lemovány vozidly, někdy i ve více řadách, z čehož vyplývá:

- ❖ **nedostatečný rozhled na přechodech**
- ❖ **zhoršené podmínky pro pěší**
- ❖ **zhoršená možnost obsluhy přilehlých objektů**
- ❖ **zhoršená možnost čištění komunikací**

Snahou musí být postupné uvolňování komunikační sítě od stojících vozidel mimo uliční plochu, **především do hromadných garáží.**

SOUČASNÁ SITUACE V PRAZE

Nedostatečná nabídka odstavných míst => řidiči parkují na místech, která nejsou určena pro stání vozidel.

Rozložení pokrytí odstavných míst je přibližně:

- ❖ $\frac{1}{4}$ v garážích
- ❖ $\frac{1}{2}$ mimouliční a legálně užívané uliční prostory
- ❖ $\frac{1}{4}$ v ulicích v rozporu s pravidly silničního provozu a na plochách, kde parkování není dovoleno (zeleň, dvory, chodníky apod.).

ZÁKLADNÍ POJMY

Odstavování

Umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá.

Parkování

Umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací

- ❖ *krátkodobé* – do 2 hod. trvání
- ❖ *dlouhodobé* – nad 2 hod. trvání

Stání

Plocha sloužící k odstavení nebo parkování vozidla, včetně nezbytných vzdáleností kolem něho.

ODSTAVOVÁNÍ A PARKOVÁNÍ

Hranice mezi parkováním a odstavováním není stálá a přesně definovaná. Využití jednotlivých stání může být tedy proměnlivé.

Odstavná a parkovací stání mohou být umístěna:

- ❖ **na volných plochách** (parkoviště)
- ❖ **v garážích**
- ❖ **na komunikacích** (parkovací pruhy či pásy)

UMÍSTĚNÍ PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

Parkovací a odstavná stání pro osobní automobily se zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy, tj.:

- ❖ **u obytných staveb**
- ❖ **u výrobních a administrativních zařízení**
- ❖ **u škol a zařízení občanské vybavenosti**

a to tak, aby etapově i výhledově byla jejich potřeba uspokojena.

ZÁKAZ UMÍSTĚNÍ PARKOV. A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

- ❖ **rychlostní komunikace (sběrné odůvodněně)**
- ❖ **v rozhledových polích křižovatek a železničních přejezdů**
- ❖ **v délce řadících pruhů na křižovatkách**
- ❖ **na zastávkách MHD**
- ❖ **v místech přechodu pro pěší**
- ❖ **v místech vjezdů na pozemek**

DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST

Jejich umístění musí být navrženo tak, aby docházková vzdálenost nepřekročila:

- ❖ **200m** – pro **krátkodobé parkování**
- ❖ **300m** – pro **dlouhodobé parkování**
- ❖ **500m** – pro **odstavování**

V **soustředěné zástavbě** (historická centra apod.), kde není možné tyto hodnoty v plném rozsahu dodržet, je nutné se jim **co nejvíce přiblížit**.

PODKLADY PRO NÁVRH

V každém řešeném území musíme vycházet z **analýzy současného stavu**. **Průzkumem** zjistíme maximální možnosti stávajícího stavu v území:

- ❖ parkovací nároky
- ❖ rozmístění parkovacích a odstavných ploch
- ❖ časové využití těchto ploch
- ❖ obsazenost
- ❖ průměrné doby parkování
- ❖ účel parkování
- ❖ druh parkujících vozidel

PRŮZKUM

Zkoumané území musí být **jednoznačně ohraničeno** a rozděleno na dílčí části, tak, aby v časovém intervalu pozorovatel stihl celé území projít (projet).

Zaznamenává se:

- ❖ **způsob stání** (podélné, šikmé, kolmé) a **počet vozidel**
- ❖ případně i **SPZ a časový údaj** – pak můžeme vyhodnotit i délku doby parkování a z ní určit obrat na parkovacích stáních, tj. **počet voz. za čas. úsek / počet stání**

PRŮZKUM

Pokud chceme znát **účel parkování** – **cíl cesty**, musíme volit metodu ústního dotazu. Výsledky se píší do formuláře.

Formulář se dá rovněž zasunout za stěrač, poslat poštou nebo rozdávat na stanovišti. Návratnost ale není velká.

Získané výsledky platí pro současný stav. **Návrh** pak **musí vycházet** ještě z **výhledových nároků** statické i dynamické dopravy, z výhledového využití komunikační sítě, organizace dopravy.

STANOVENÍ POČTU STÁNÍ

Stanovuje se pro objekty či zóny:

- ❖ **na základě průzkumu**
- ❖ **odvodí se z počtu obyvatel (účel. jedn.)**

Vycházíme ze:

- ❖ **stupně automobilizace**
- ❖ **dopravně urbanistických podmínek**
- ❖ **potenciálních zdrojů a cílů dopravy**

STANOVENÍ ZÁKLADNÍHO POČTU STÁNÍ

Základní počet odstavných a parkovacích stání se určí z normy ČSN 73 6110 podle druhu objektu.

Hodnoty jsou stanoveny pro stupeň automobilizace **400 voz/1000 obyv.** (1:2,5) a platí pro novostavby mimo historická jádra.

TAB. 34 – doporuč. hodnoty

Druh stavby	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na 1 stání	Z počtu stání ^{a)}	
			krátkodobých %	dlouhodobých %
ODSTAVNÁ STÁNÍ				
Bydlení: - obytný dům – činžovní - obytný dům – rodinný - domov důchodců - domov mládeže - ubytovna pro pracující - vysokoškolská kolej	byt o 1 obytné místnosti	2	-	100
	byt do 100 m ² celk. plochy	1		
	byt nad 100 m ² celk. plochy	0,5		
	byt do 100 m ² celkové plochy	1		
	byt nad 100 m ² celkové plochy	0,5		
	lůžko	5		
lůžko	15			
lůžko	3			
lůžko	5			

PARKOVACÍ STÁNÍ				
Obytné okrsky	obyvatel	20	100	-
Školství:				
- jesle, mateřská škola	dítě	5	90 ^{b)}	10
- základní škola	žák	5	80 ^{b)}	20
- střední škola, učiliště	student, učeň ^{c)}	10	20	80
- vysoká škola	student ^{c)}	6	20	80
- školící zařízení pro dospělé, přednášková síň	posluchač	3	20	80
Kultura, společnost, církve ^{d)} :				
- kina	sedadla ^{e)}	6	90	10
- divadlo, koncertní síň	sedadla	4	-	100
- galerie, muzeum	plocha pro veřejnost m ² ^{e)}	50	50	50
- knihovna, hvězdárna	plocha pro veřejnost m ² ^{e)}	20	50	50
- taneční sál, diskotéka	plocha sálu m ²	8	50	50
- zoologická zahrada	plocha m ² ^{e)}	1000	-	100
- kostel, fara	sedadla ³⁾	8	95	5
- obřadní síň, krematorium	sedadla	5	100	-
- hřbitov	plocha m ² ^{e)}	1000	100	-
Zdravotnictví:				
- nemocnice, léčebný ústav, klinika ^{c, e, f)}	zdravotnický personál	3	-	100
	lůžka	3	100	-
- poliklinika, ordinace ^{c, f)}	zdravotnický personál	3	-	100
	lékařská ordinace	0,5	100	-

Administrativa pro veřejnost: - instituce celoměstského nebo nadměstského významu - instituce místního významu - pojišťovna, banka, pošta	kancelářská plocha m ² § c) kancelářská plocha m ² § c) plocha pro veřejnost m ² nebo přepážka c)	25 30 25 1	50 70 80 90	50 30 20 10
Administrativa s malou návštěvností: - ředitelství podniků, projekční ateliéry, instituce	kancelářská plocha m ² c, g)	35	20	80
Obchod f, h): - jednotlivá prodejna - nákupní středisko s potravinami do 1000 m ² prodejní plochy - nákupní středisko s potravinami nad 1000 m ² prodejní plochy	prodejní plocha m ² c, i) prodejní plocha m ² c, i) prodejní plocha m ² c, i)	40 20 15	90 90 90	10 10 10
- <u>plnosortimentní</u> nákupní centrum do 5000 m ² prodejní plochy - <u>plnosortimentní</u> nákupní centrum 5000 – 10 000 m ² prodejní plochy - <u>plnosortimentní</u> nákupní centrum nad 10 000 m ² prodejní plochy	prodejní plocha m ² c, i) prodejní plocha m ² c, i) prodejní plocha m ² c, i)	15 15 15	90 70 60	10 30 40
- obchod pouze s nábytkem - prodejna automobilů - obchod – dům a zahrada	prodejní plocha m ² d, i) prodejní plocha m ² d, i) prodejní plocha m ² d, i)	50 50 30	90 90 80	10 10 20

Služby:				
- řemeslnické služby, opravny	zaměstnanec ^{c)}	3	90	10
- autoopravna	pracovní stání	0,25	50	50
- čerpací stanice PHM	výdejní stojan	4	90	10
- myčka automobilů	mycí zařízení	0,3	90	10
Stravování ^{d)}:				
- restaurace 1.skupiny	plocha pro hosty m ² ^{c, j)}	3 – 4	60	40
- restaurace 2.skupiny	plocha pro hosty m ² ^{c, j)}	4 – 6	70	30
- restaurace 3.skupiny	plocha pro hosty m ² ^{c, j)}	6 – 8	80	20
- restaurace 4.skupiny	plocha pro hosty m ² ^{c, j)}	8 – 10	90	10
- hostinec, pivnice	plocha pro hosty m ² ^{c, j)}	10 - 15	60	40
- motorest	plocha pro hosty m ² ^{c, g, j)}	3 – 4	90	10
Ubytování ^{d)}:				
- hotel ****, *****	lůžko ^{c)}	2	-	100
- hotel ***	lůžko ^{c)}	3	-	100
- hotel **	lůžko ^{c)}	3	-	100
- ubytovna a hotel *	lůžko ^{c)}	4	-	100
- motel, stanový tábor, chaty	pokoj, stan, chata ^{c)}	1	-	100

Sportoviště s diváky ^{d, k)} :				
- stadion (fotbal apod.)	místa pro diváky ^{c)}	12 – 15		
- hala	místa pro diváky ^{c)}	10 – 12		
- tenis apod.	místa pro diváky ^{c)}	8 – 10		
Sportoviště tréninkové, rekreační ^{g, k)} :				
- stadion	návštěvníci ^{c)}	2		
- tělo cvična, hala	návštěvníci ^{c)}	2		
- tenis apod.	návštěvníci ^{c)}	1 – 2		
- kuželky, minigolf	dráha ^{c)}	2 – 3		
- loděnice	místo pro člun ^{c)}	2		
- plavecký bazén	návštěvníci ^{c)}	4 – 8		
- přírodní koupaliště	návštěvníci ^{c)}	3 – 6		
- park	plocha m ² ^{c)}	10 000		
Výroba, sklady, výstaviště:				
- výrobní podnik	zaměstnanec ^{c)}	4		
- sklad	zaměstnanec ^{c)}	4		
- výstaviště ^{d)}	plocha m ² ^{c)}	70 – 100		

CELKOVÝ POČET STÁNÍ

Celkový počet stání pro posuzovanou stavbu (pro řešené území) se určí podle vzorce :

$$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_p$$

O_0 – základní počet odstavných stání

P_0 – základní počet parkovacích stání

k_a – součinitel vlivu stupně automobilizace

k_p – součinitel redukce počtu stání

SOUČINITEL VLIVU STUPNĚ AUTOMOBILIZACE k_a

počet voz/1000 obyvatel	700	600	500	400	333	290
stupeň automobilizace	1,43	1,67	2,00	2,50	3,00	3,50
součinitel k_a	1,75	1,50	1,25	1,00	0,84	0,73

SOUČINITEL REDUKCE POČTU STÁNÍ

závislost na:

- ❖ **charakter území** vliv polohy posuzované stavby (území) v obci
- ❖ **stupeň úrovně dostupnosti**
 - frekvence spojů
 - docházková doba na zastávku
 - čekací doba
 - součinitel spolehlivosti

CHARAKTER ÚZEMÍ

skupina A	obce (města) nad 50 000 obyvatel – stavby s nadměstským významem na hranici souvislé zástavby, nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	obce (města) do 50 000 obyvatel – veškeré stavby mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.), nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	obce do 5 000 obyvatel – všechny stavby na území obce bez redukce, velmi nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
skupina B	obce (města) nad 50 000 obyvatel – stavby celoměstského i nadměstského významu uvnitř zastavěného území obce, mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.), dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	obce (města) do 50 000 obyvatel – stavby v centru obce, ale mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci, dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	obce do 5 000 obyvatel – bez redukce
skupina C	obce (města) nad 50 000 obyvatel – stavby v centru obce, v historickém jádru, v památkové rezervaci, velmi dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	obce (města) do 50 000 obyvatel – stavby v historickém jádru, v památkové rezervaci
	obce do 5 000 obyvatel – bez redukce
POZNÁMKA Redukce ve skupině C se nepoužije v případě, kdy stání mají pokrýt stávající deficit v území a záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.	

STUPEŇ ÚROVNĚ DOSTUPNOSTI

index dostupnosti A_D	stupeň úrovně dostupnosti	úroveň dostup- nosti
0 – 10	1	velmi nízká kvalita
10 – 20	2	nízká kvalita
20 – 30	3	dobrá kvalita
více než 30	4	velmi dobrá kvalita

SOUČINITEL REDUKCE POČTU STÁNÍ

Skupina		součinitel k_p		
		A	B	C
1	obce do 5 000 obyvatel	1	-	-
2	obce (města) do 50 000 obyvatel	1	0,8	0,4
3	obce (města) nad 50 000 obyvatel	1	0,6	0,25
Stupeň úrovně dostupnosti		1 – 2	3	4

POZNÁMKA Při nižší úrovni dostupnosti lze redukci počtu stání podle součinitele k_p snížit.

REGULAČNÍ OPATŘENÍ

Pokud nemůžeme splnit parkovací nároky v plném rozsahu, musíme zajistit efektivní využívání parkovacích ploch – **regulační opatření:**

- ❖ **důsledné vyznačení jednotlivých stání**
- ❖ **system centrálního řízení dopravy** – navádění na volná parkoviště pomocí dopravních značek s proměnlivými symboly
- ❖ **omezení doby parkování**
- ❖ **placené parkování**
- ❖ **záchytná parkoviště**

ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ

P+R

Parkovací plochy umístěné na vstupních komunikacích do města, popř. centrální oblasti.

- ❖ **ve větších městech**
- ❖ **napojení na velkokapacitní prostředky MHD**
- ❖ **nízká cena parkovného**

ZÁSADY ŘEŠENÍ a CÍLE

- ❖ omezit parkování v centru
- ❖ preference MHD
- ❖ snížit intenzitu dopravy v radiálních směrech
- ❖ systém P+R součástí integrované dopravy
- ❖ financování z rozpočtu města

PARKOVIŠTĚ B+R

- ❖ většinou součást parkoviště P+R
- ❖ cyklista zanechá kolo a pokračuje MHD
- ❖ služba je zdarma
- ❖ záloha 20,- Kč za zámeček
- ❖ při nevyzvednutí rovněž pokuta 100 Kč/noc

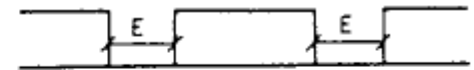
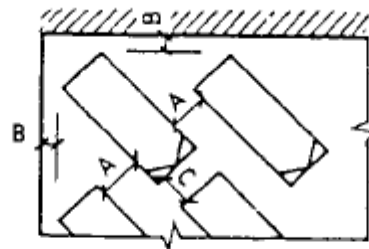
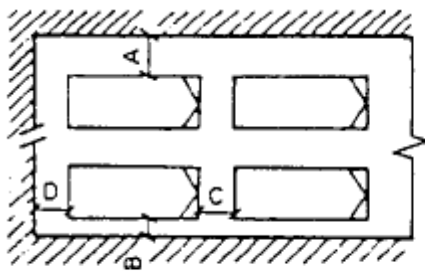
SYSTEM K+R

Vyznačená místa na vozovce u stanic metra

- ❖ **5 minut**
- ❖ **nástup a výstup spolujezdce**
- ❖ **vodorovné dopravní značení**

VELIKOST PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

- ❖ Vychází se z orientačních rozměrů vozidel
- ❖ Velikost stání se stanoví z těchto rozměrů zvětšených o nejmenší dovolené vzdálenosti vozidel od hranice plochy nebo sousedního vozidla



$A=0,60 - 1,0m$ $B=0,25 - 0,50m$ $C=0,50 - 0,80m$ $D=0,50m$ $E= 1,0 - 3,0m$

ROZMĚRY VOZIDEL

Třídění a orientační rozměry vozidel a jízdních souprav

Vozidlo			Orientační rozměry v m			
Skupiny	Podskupiny	Druh	Šířky	Délky	Výšky	Rozvoru
1	01	malé osobní automobily	1,65	4,25	1,50	2,40
	02	střední a velké osobní automobily	1,80	5,00	1,90	2,80
		karavany: malé	2,30	5,00	2,80	-
		velké	2,30	7,30	3,00	3,85
2	N1	malé a střední nákladní automobily, malé autobusy	2,30	7,30	2,80	4,65
	N2	velké nákladní automobily	2,55 ^{*)}	9,40	4,00	5,80
	A	autobusy	2,55	12,00 ^{**)}	3,20	5,70
3		tahače, přívěsy, návěsy, jízdní soupravy, kloubové a patrové autobusy	***)			
		traktory, samojízdné pracovní stroje				
^{*)} Vozidla s tepelně izolovanou nástavbou 2,60 m. ^{**)} Kloubový autobus (trolejbus) dvoučlánkový - délka 18,0 m, kloubový autobus (trolejbus) tříčlánkový 22,0 m. ^{***)} Největší přípustné rozměry podle vyhlášky MD č. 102/1995 Sb. v platném znění § 22: š. 2,55 (2,60 ^{*)}), v. 4,00 m, délka jednotlivého vozidla 12,00 m, jízdní soupravy 22,0 m.						

ŘAZENÍ VOZIDEL

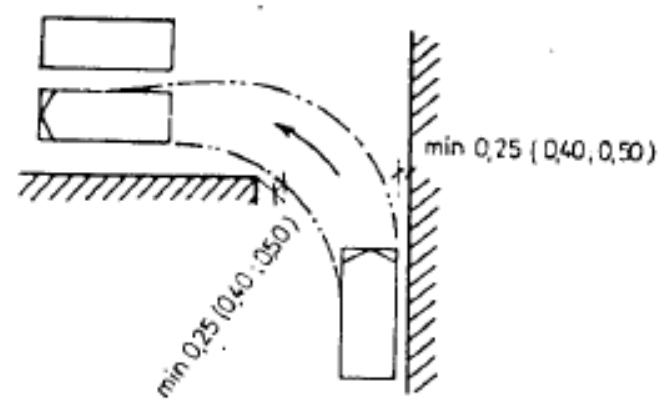
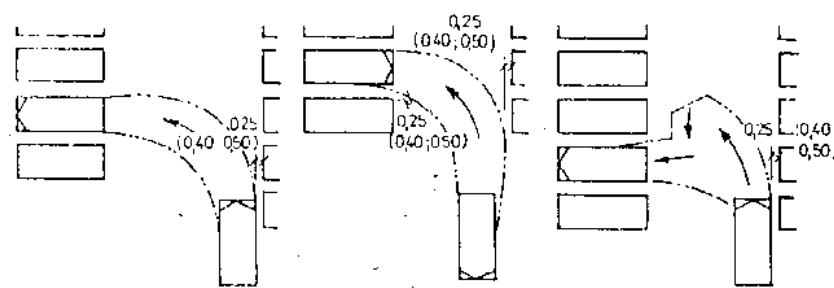
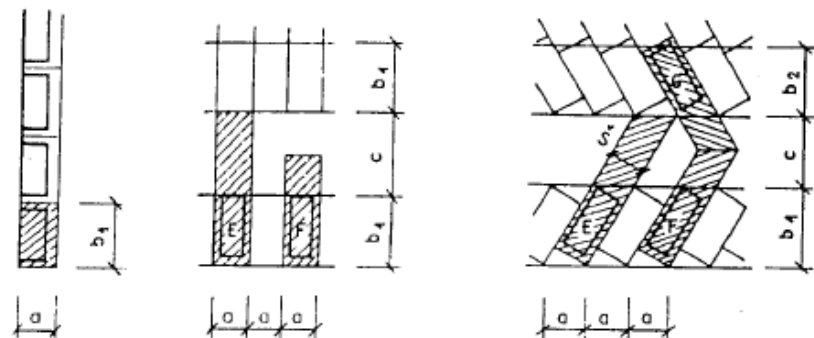
- ❖ **Podélné** – parkovací pruhy
- ❖ **Šikmé** – úhel α
- ❖ **Kolmé** – nejčastěji užívané na plochách

Při parkování ve staré blokové zástavbě je možno částečně, nebo úplně, využívat chodníky.

Musí být vyznačeno dopravním značením a nesmí omezovat chodce.

ROZMĚRY

Řazení	Vozidlo skupiny (podle Přílohy I)	Rozměry stání v m				Šířka komunikace v m	Plocha potřebná pro jedno vozidlo v m ² při stání			Vozidel na 100 m
		š	a	b ₁	b ₂		c	v jedné řadě		
								E	F	
podélně	01		2,00	5,50	—		11,00		—	18,20
	02		2,20	6,50	—		14,50		—	15,40
	N1		3,10	9,60	—		30,00		—	10,40
	N2		3,40	12,00	—		41,00		—	8,30
	A		3,50	14,50	—		50,80		—	7,10
šikmé 45°	01	2,25	3,20	4,40	4,00	2,90	23,50	18,50	17,50	31,20
	02	2,40	3,40	4,40	4,00	2,90	25,00	20,00	18,50	29,40
	N1	2,40	3,40	5,10	4,60	3,40	29,00	23,00	21,50	29,40
	N2		4,40	7,70	6,60	6,00	60,50	47,00	42,00	22,70
	A		4,80	9,40	8,20	7,00	78,50	62,00	56,00	20,80
šikmé 60°	01	2,25	2,60	4,80	4,50	3,10	20,50	16,50	15,50	38,50
	02	2,40	2,80	4,80	4,50	3,10	22,00	18,00	17,00	35,70
	N1	2,40	2,80	5,50	5,20	3,50	25,00	20,50	19,50	35,70
	N2		3,50	8,30	7,50	8,00	57,00	43,00	40,50	28,50
	A		3,90	10,30	9,40	9,50	77,00	58,50	55,00	25,60
šikmé 75°	01	2,25	2,35	4,80	4,70	4,30	21,50	16,50	16,00	42,60
	02	2,40	2,50	4,80	4,70	4,30	19,70	15,50	15,30	40,00
		3,60*	2,10	16,50	16,20	3,60*	21,00	16,50	16,20	
		3,90*	23,80	18,90	18,60	4,30	25,00	19,50	19,00	
	N1		3,20	8,40	8,00	11,50	63,50	45,50	44,00	31,30
N2		3,50	10,40	10,00	13,50	83,50	60,00	58,50	28,60	
A		3,60	12,50	12,00	13,50	93,60	69,30	67,50	27,80	
kolmé	01	2,25	4,50	—	6,00	23,50	17,00	—	44,40	
		2,40	4,50	—	4,50*	20,20	15,20	—	41,70	
	02	2,40	5,30	—	6,00	27,00	20,00	—	41,70	
		4,50*	23,50	18,10	—	—	—	—	—	
		4,50*	23,50	18,10	—	—	—	—	—	
	N1	3,10	7,80	—	14,00	67,50	46,00	—	32,30	
	N2	3,40	9,90	—	16,50	90,00	61,50	—	29,40	
A	3,50	12,00	—	17,00	101,50	71,80	—	28,60		
				11,00*	80,50	61,30	—	—		



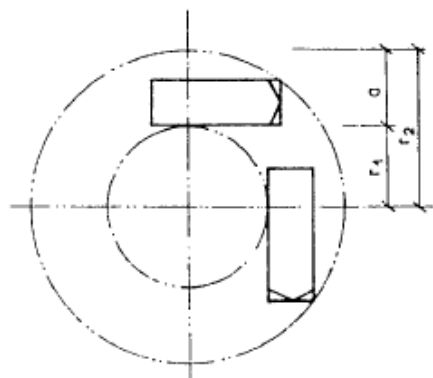
*) Tyto hodnoty platí při zajištění vozidel na stání couváním nebo jízdou vpřed s jedním nadjetím. Používají se u odstavných a parkovacích ploch s malou intenzitou provozu. Až na tuto hodnotu lze snížit výjimečně šířku vnitřní komunikace ve stísnejších podmínkách, pokud nejde o případy hromadných příjezdů (odjezdů) vozidel.

*) Tyto hodnoty platí při zajištění autobusů na stání couváním; používají se výhradně tam, kde lze organizací provozu, popř. opatřením předepsat způsob zajištění.

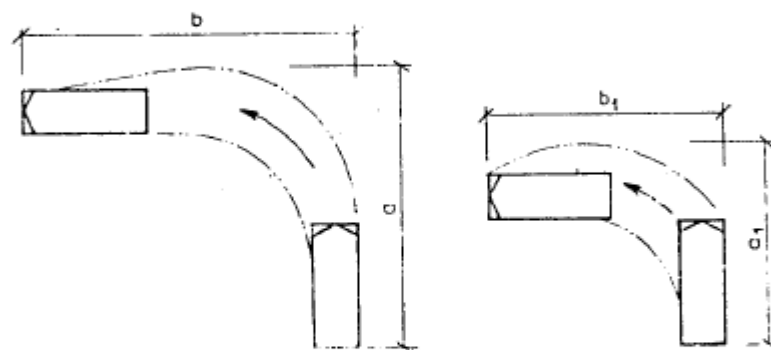
POLOMĚRY OBLOUKŮ A ŠÍŘKY PRUHŮ PŘI JÍZDĚ VOZIDEL
PO KRUŽNICOVÉ DRÁZE
(při největším rejdivém úhlu předního vnitřního kola)

Vozidlo			skupiny 1		skupiny 2			skupiny 3
			01	02	N1	N2*)	A	*)
oblouk	vnitřní poloměr v m	r_1	3,00	3,10	6,35	5,30	5,40	5,30
	vnější poloměr v m	r_2	5,70	6,20	10,50	12,00	11,50	12,50
	šířka pruhu v m	a	2,70	3,10	4,15	6,70	6,10	7,20

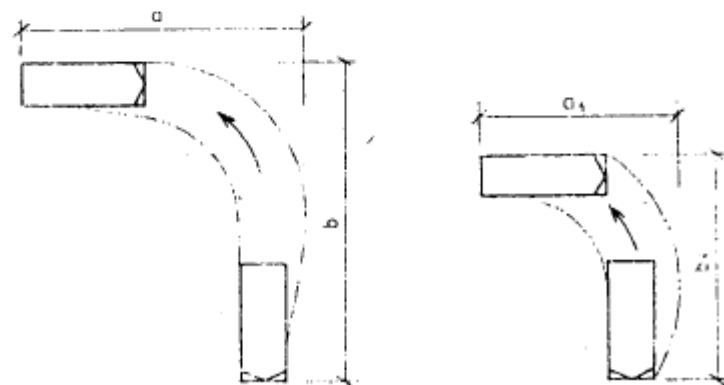
*) podle vyhlášky FMD č. 41/1984 Sb. § 11. RD č. 102/1995 Sb. + poslední předpis



Rozměry oblouků			Pro vozidlo				
			skupiny 1		skupiny 2		
			01	02	N1	N2	A
oblouk	rozměry oblouku v m (obr. 9)	a	8,40	9,10	15,10	17,90	18,00
		b	9,80	10,30	18,00	20,90	19,90
oblouk	nejmenší rozměry oblouků v m (obr. 9)	a_1	6,70	7,40	11,90	14,90	14,70
		b_1	7,90	8,70	14,90	17,40	16,20



Zajištění jízdu vpřed



Zajištění couvání

POVRCH PARKOVACÍCH A ODSTAVNÝCH STÁNÍ

- ❖ asfaltobetonový
- ❖ zámková dlažba
- ❖ vegetační dílce
- ❖ trávničky na štěrkovém podkladu

Návrh konstrukce podle druhu zatížení

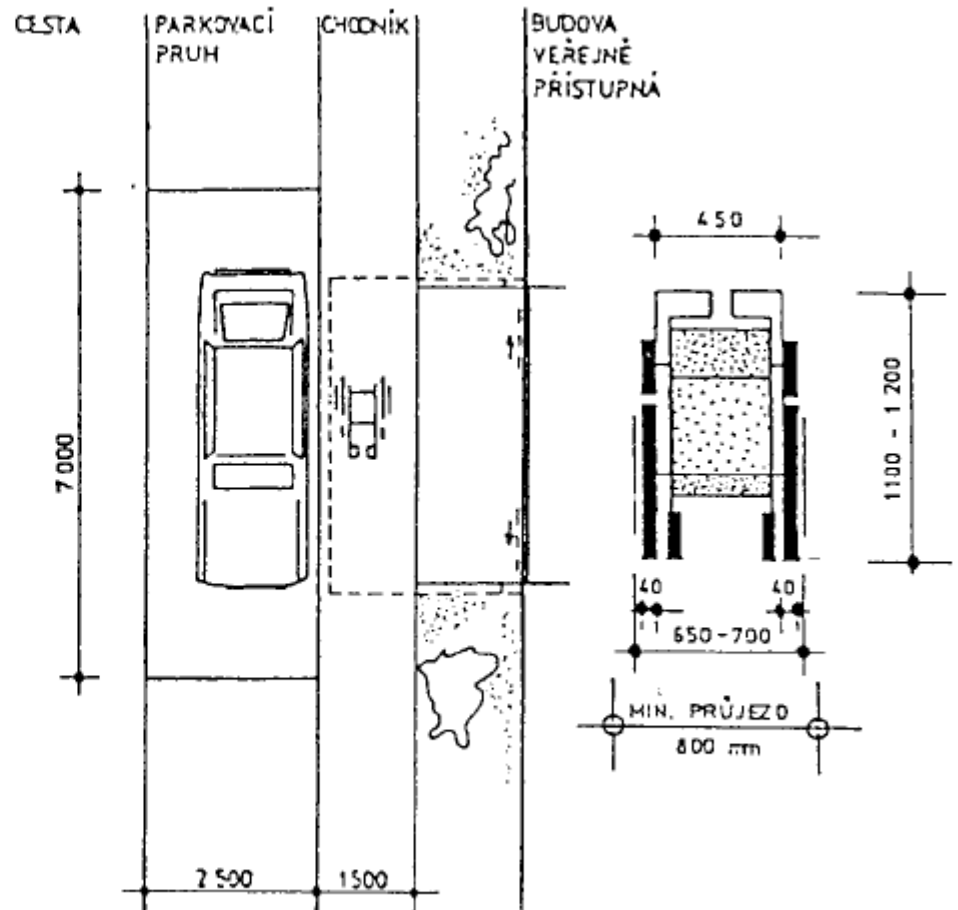
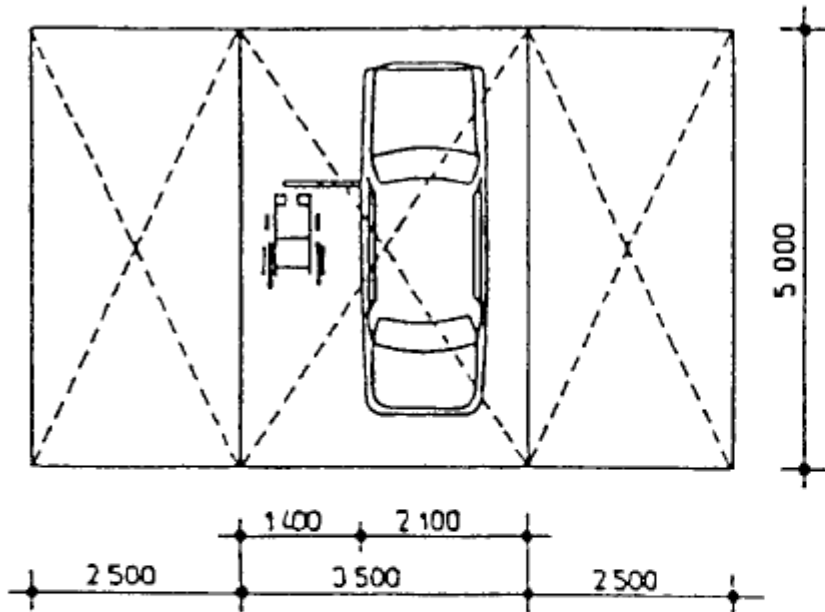
PŘÍJEZDOVÁ KOMUNIKACE

- ❖ nesmí přímo vyúšťovat na rychlostní kom., kromě záchytných parkovišť. V tom případě musí být připojovací a odbočovací pruhy.
- ❖ **šířka jízdního pásu:**
 - jednopruhové 2,5m (3,5m sk. 2,3)
 - dvoupruhové 4,5m (6,0m sk. 2,3)
- ❖ při výjezdu na komunikaci musí být zajištěn dostatečný rozhled na obě strany

STÁNÍ PRO VOZIDLA ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÝCH

- ❖ na parkovištích u budov občanského vybavení
- ❖ alespoň 2% z celkového počtu stání
- ❖ min 1 stání, nad 20 vozidel min 2 stání
- ❖ vyhrazená místa důsledně vyznačená
- ❖ bezbariérový přístup

ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ OS.



GARÁŽOVÁNÍ

- ❖ odstavení nebo parkování **mimo ulici**
- ❖ velká **úspora plochy** u vícepatrových garáží
- ❖ **ochrana** před povětrnostními vlivy
- ❖ **jediné rozumné řešení** ve městech
- ❖ musí se řešit **současně** s návrhem dopravní sítě
- ❖ nutné **dbát technických, hygienických a bezpečnostních** předpisů
- ❖ respektovat **životní prostředí**
- ❖ **architektonický vzhled**
- ❖ problém bývá **cena parkovného**
- ❖ garáže pro sk. 2 a 3 **zásadně mimo obytné území**

GARÁŽE - dělení

- ❖ **jednotlivé** – max. 3 stání
- ❖ **řadové** – více než 3 stání, které jsou vedle sebe nebo ve 2 řadách za sebou
- ❖ **hromadné** – více, než 3 stání, jsou řazena buď u vnitřní komunikace nebo ve více řadách za sebou na celé ploše

HROMADNÉ GARÁŽE

❖ **dle účelu**

- odstavné
- parkovací

❖ **dle stavebního řešení**

- jednopodlažní
- vícepodlažní

❖ **dle vztahu k terénu**

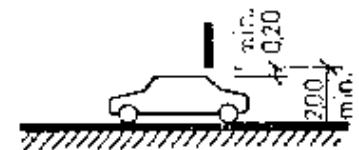
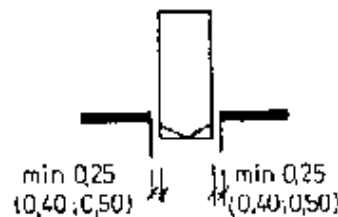
- nadzemní (0,5m pod)
- podzemní
- kombinované

❖ **dle provozu**

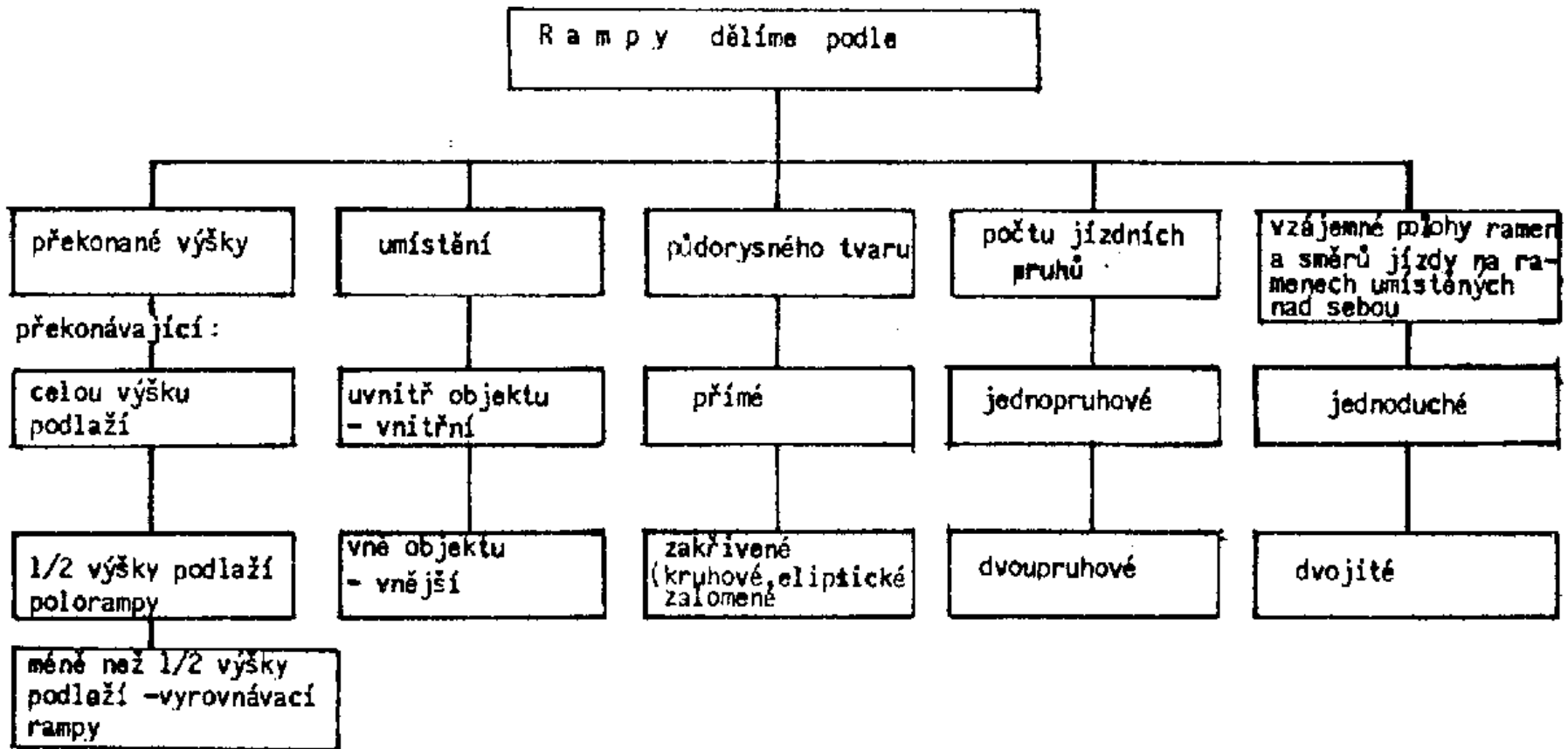
- s pohybem vozidel vlastní silou bez obsluhy
- s pohybem vozidel vlastní silou s obsluhou
- s mechanickou dopravou

PROVOZ V GARÁŽI

- ❖ nejlépe jednosměrný provoz
- ❖ **pěší**
 - co nejméně střetů s vozidly
 - vyznačení pásu pro pěší není předepsáno, ale je vhodné – nejlépe barevným rozlišením
 - vertikální pohyb pomocí schodišť a výtahů – požární bezpečnost
- ❖ vertikální doprava pomocí ramp
- ❖ výška vrat min 1,9m (2,0 u hromadných)
- ❖ světlá výška min. 2,1m



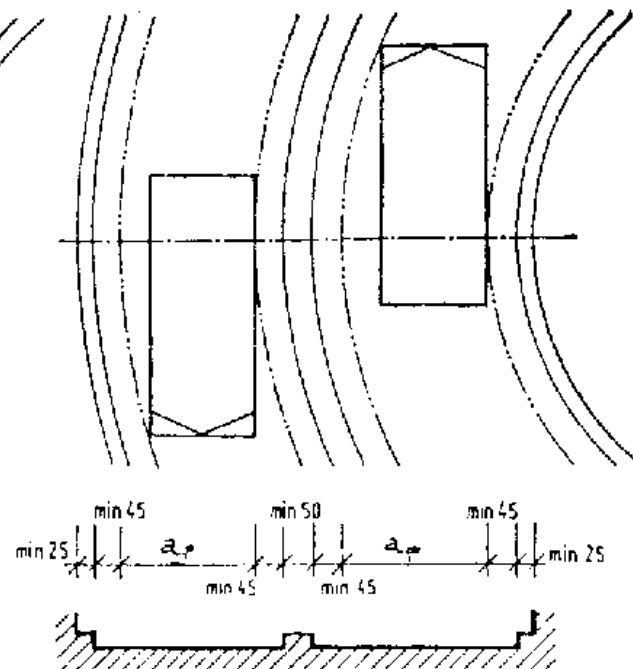
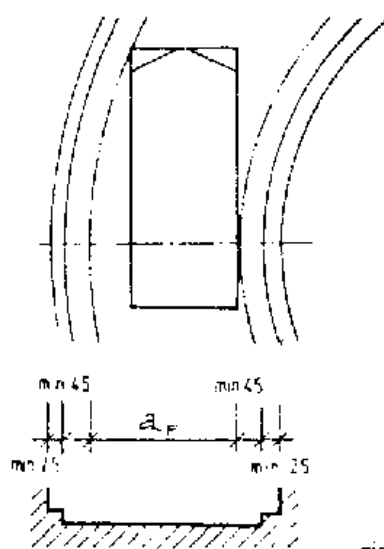
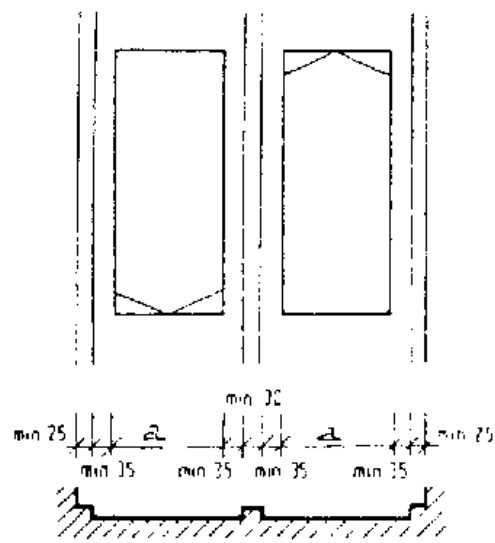
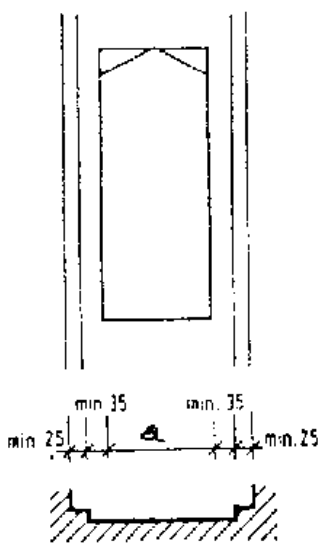
RAMPY



RAMPY

- ❖ ovlivňují kapacitu
- ❖ příčný sklon v oblouku min 3%
- ❖ podélný sklon
 - vnitřních ramp max. 13 – 17% v závislosti na druhu rampy
 - vnější max. 10% (vyrovnávací 17%)
- ❖ protismyková úprava
- ❖ šířkové uspořádání dle největšího vozidla

ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ



AUTOMATICKÉ PARKOVACÍ SYSTÉMY

- ❖ parkování automaticky – bez řidiče
- ❖ menší nárok na prostor
- ❖ snížení objemu zemních prací
- ❖ odpadají komunikace pro pěší, únikové cesty, výtahy, rampy a hyg. zařízení
- ❖ ekologický provoz – zaparkování bez zapnutého motoru
- ❖ minimální hluk
- ❖ není nutné osvětlení
- ❖ vozidla jsou v bezpečí

AUTOMATICKÉ PARKOVACÍ SYSTÉMY - dělení

- ❖ **malé** – do 9 OA
- ❖ **střední** – 12-50 OA
- ❖ **velké** – 300 – 2000 OA

- ❖ **horizontální**
- ❖ **vertikální**

PŘEDPOKLADY PRO ÚSP. PROJEKTŮ HROM. G. S APS

- ❖ Přiměřené ceny parkovného
- ❖ Legislativní zvýhodnění parkování v těchto garážích
- ❖ Umístění garáží v docházkové vzdálenosti
- ❖ Vhodné umístění a začlenění do okolí, pokud možno do podzemí

Od roku 2007 můžou obce žádat dotace od EU při stavbě automatických parkovacích domů jakožto ekologického řešení parkování, kdy výše podpory může dosáhnout až 80%.

NEVÝHODY APS

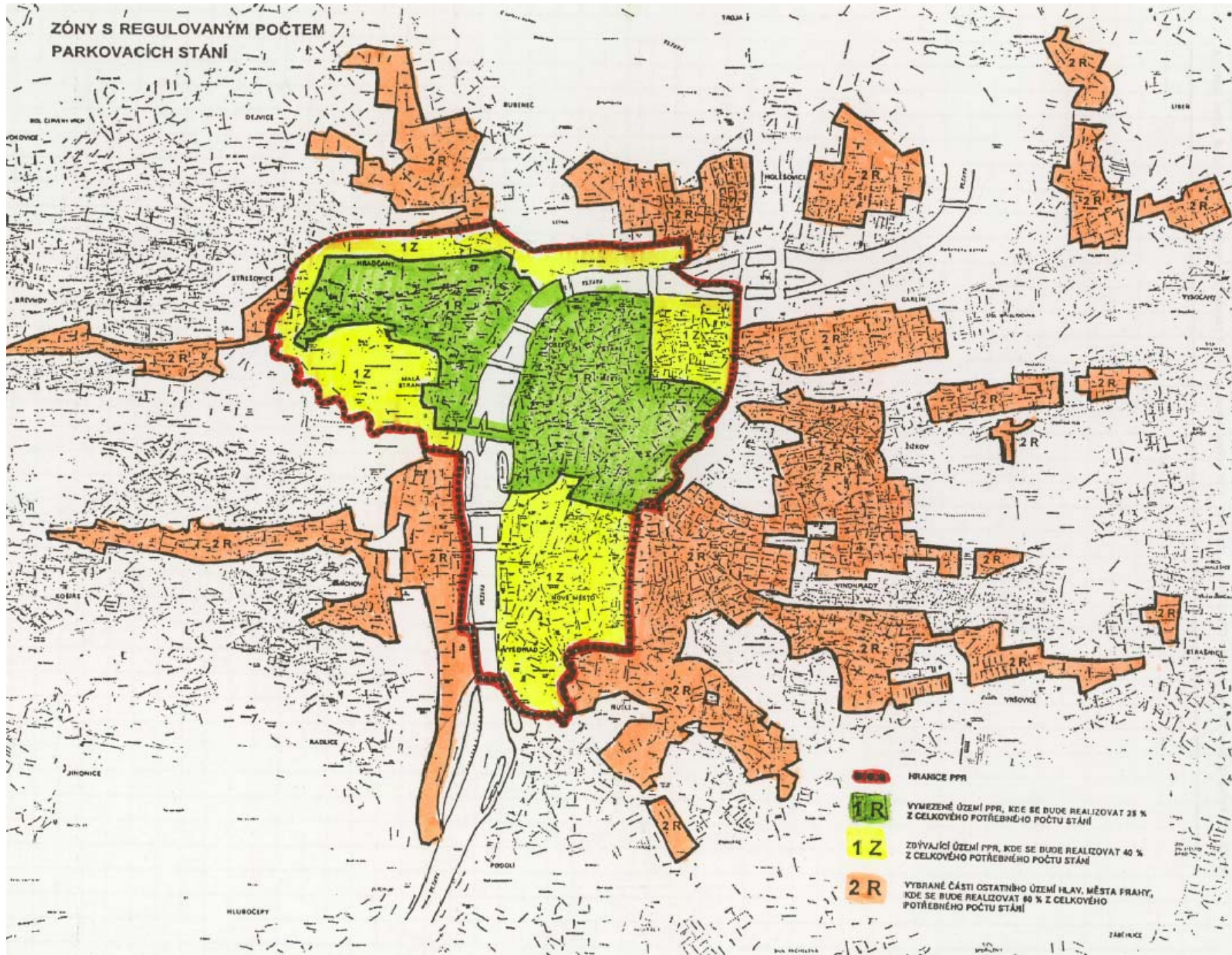
- ❖ vyšší počáteční náklady
- ❖ závislost na náhradních zdrojích při výpadku energie
- ❖ náročnější technologie
- ❖ nedůvěra a nezvyk motoristů - upřednostňování klasických a zastaralých systémů parkování
- ❖ nedostatečné zvýhodnění ekologického parkování v ČR
- ❖ malá ochota a podpora státu, krajů a obcí při schvalování
- ❖ nezkušenost projektantů a malá technická způsobilost firem v ČR při návrhu a realizaci

TREVIPARK

- ❖ Tubusové uspořádání – vnitřní průměr tubusu 18,8m
- ❖ Na jednom patře 12 voz. Max počet pater je 9.
- ❖ Nejefektivnější podzemní uspořádání - modul příjem - výdej zaujímá půdorys cca 4×7 m, tj. na jedno vozidlo cca **0,3 m²**.
- ❖ Možnost seskupení několika tubusů nebo při nedostatku místa pouze segment
- ❖ Vybavovací časy 35-110 sekund.

PARKOVÁNÍ
V PRAZE

ZÓNY S REGULOVANÝM POČTEM PARKOVACÍCH STÁNÍ



ZÁSADY ŘEŠENÍ

- ❖ Preferovat potřeby rezidentů
- ❖ Vytvořit nová, potřebná odstavná stání
- ❖ Uvolňovat uliční prostory pro pobytovou funkci
- ❖ Důsledně kontrolovat dodržování dopravního režimu
- ❖ Regulace počtu míst v centru – placení, sloupky, přestavba
- ❖ Zlepšit organizaci parkování autobusů
- ❖ Na budování garáží přispívat z veřejných financí
- ❖ Budování dalších P+R, B+R, K+R