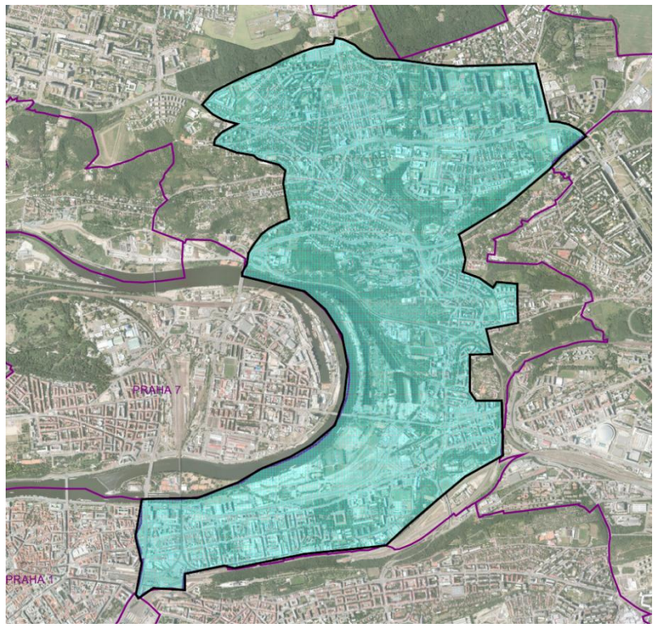
Zpracování komplexní analýzy dopravy v klidu na území MČ Praha 8, s ohledem na možnosti zřízení zón placeného stání, nadzemních i podzemních parkovacích domů a optimalizace provozní efektivity placených parkovacích ploch

Část díla: **Analýza dopravy v klidu**

Složka: **Textová zpráva**



ZADAVATEL: **Městská část Praha 8**
Zenklova 35/čp.1,
180 48 Praha 8

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

Březen – květen 2012

1. Základní identifikace díla

1.1 Objednatel:

Městská část Praha 8
Zenklova 35/čp.1,
180 48 Praha 8
IČ: 000 63 797
Číslo smlouvy objednatele: 2011/0731/OZI.DZMR
Č. 61/3150/2011

1.2 Zpracovatel:

M.O.Z. Consult s.r.o.
Washingtonova 1599/17
110 00 Praha1
Tel.: 221 666 644-5, fax: 221 666 640
E-mail: info@moz-c.cz

2. ÚVOD

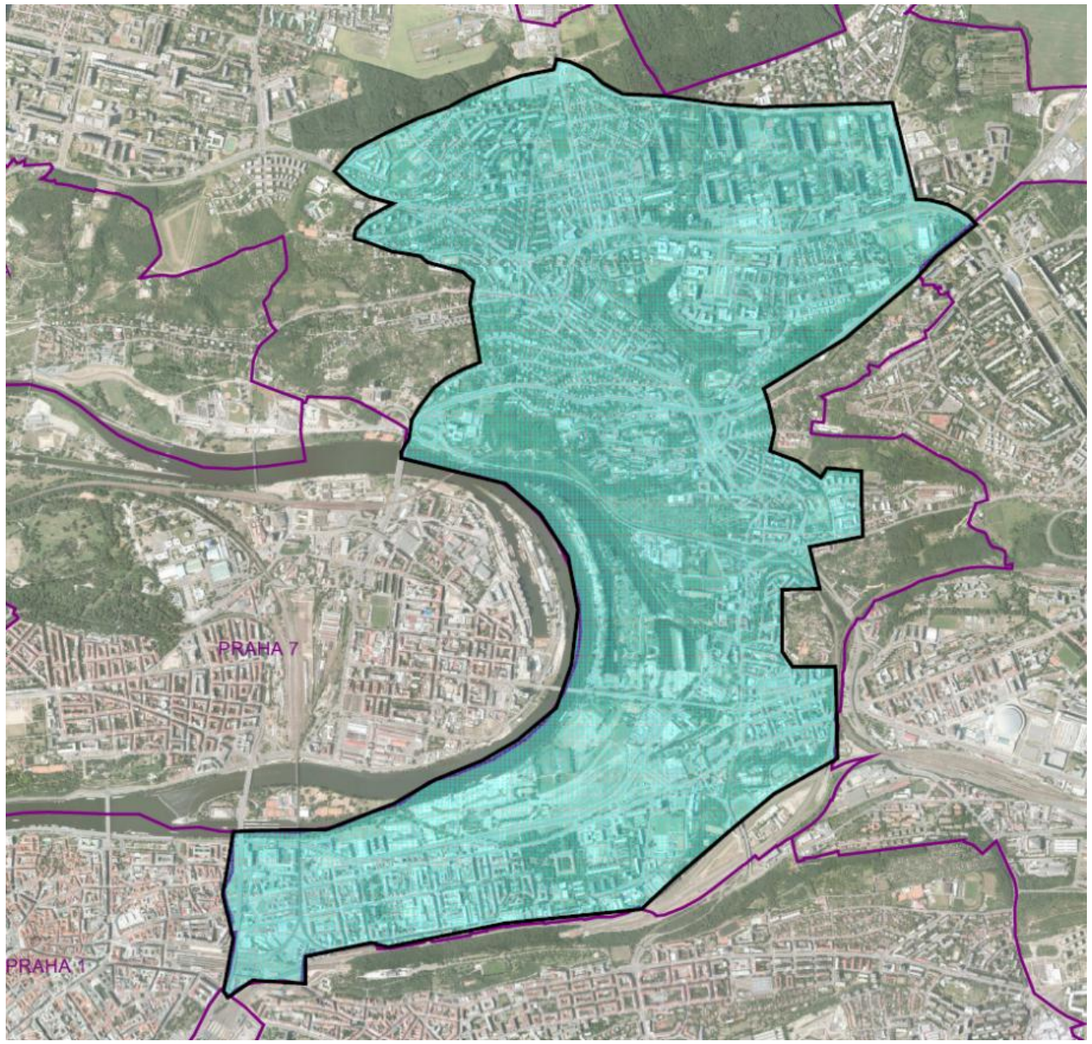
Městská část Praha 8 se snaží soustavně řešit problematiku dopravy v klidu. Již v minulých letech byly zpracovány analýzy dopravy v klidu, které hodnotily některé části území MČ Praha 8. V posledních letech se však postupně měnilo dopravní chování motoristů a také byla dokončená revitalizace území, které bylo neblaze poškozeno povodněmi v roce 2002. Po rozšíření zón placeného stání v letech 2007 a 2008 se opětovně zvyšuje zatížení území dopravou v klidu, která využívá okolí stanic hromadné dopravy na území Prahy 8 živelným P+R. Další zátěží pro území je dokončování administrativních a polyfunkčních objektů, které ač jsou vybaveny vlastní parkovací kapacitou, neumožňují v této parkování svých zaměstnanců a tito zatěžují místní komunikace v okolí.

Po komunálních volbách v roce 2010, se objevují snahy dalších městských částí realizovat zóny placeného stání (ZPS). Již v brzké době se očekává spuštění ZPS na částech území MČ Praha 5, 6 a 11 a rozšíření ZPS na celé území MČ Praha 3. To jsou faktory, které nepochybně povedou k dalšímu zhoršení situace s dopravou v klidu na území Prahy 8. Proto je nasnadě, že i Praha 8 přistoupila k systematické realizaci procesu, na jehož konci by mělo být zprovoznění zóny placeného stání a na částech území Prahy 8.

Prvním krokem tohoto procesu je zpracování analýzy dopravy v klidu, která podrobně mapuje stávající situaci s parkováním a odstavováním vozidel na velké části území Prahy 8. Technická pasportizace území, která je doplněná o demografická data a rozsáhlé dopravní průzkumy je precizním základem pro návrh budoucí regulace dopravy v klidu. Přitom je analýza i doplněná o ostatní aspekty problematiky řešení parkování, které hledají možnosti, jak budoucí systém dopravy v klidu pojmout jako ucelený komplex, který nekončí realizaci ZPS, ale zahrnuje i další prvky řešení (hlídaná parkoviště, hromadné garáže apod.)

2.1 Vymezení a charakteristika hodnoceného území

Území, které je analyzováno bylo stanoveno zadavatelem v rámci výběrového řízení. Toto území jsme posléze rozšířili ve dvou oblastech na východě Prahy 8.



Analýza pokrývá velkou část území Prahy 8. Ačkoliv analyzované území pokrývá 9,81 km2 z celkových 21,8 km2 (45%), počet obyvatel, kteří žijí v hodnoceném území je 59 332 z celkového počtu 103 500 obyvatel tj. 64 %. Analýza pokrývá téměř kompletní oblasti Karlína a Libně, velkou část Tróje a Kobylis. Z významných územních celků tak analýza neřeší pouze sídliště Bohnice a Čimice.

Oblast Karlína je městskou památkovou zónou. Ostatní analyzované území s výjimkou Kobylis pak náleží do ochranného pásma Pražské památkové rezervace. Většinu zástavby v Karlíně a Libni tvoří kompaktní vícepodlažní zástavba, Trója a část Kobylis je pak charakterizována vilovou zástavbou. Zbytek Kobylis pak je tvořeno vysokopodlažní obytnou zástavbou. Největší rozvoj z pohledu nové výstavby se odehrává mezi hranici Prahy 8, kterou tvoří řeka Vltava a původní zástavbou Karlína a Libně.

Pro účely analýzy a pro možnost porovnávání s údaji Českého statistického úřadu, bylo jako základní statistické a organizační jednotky užito členění hodnoceného území na základní sídelní jednotky (ZSJ) - dříve urbanistické obvody (UO).

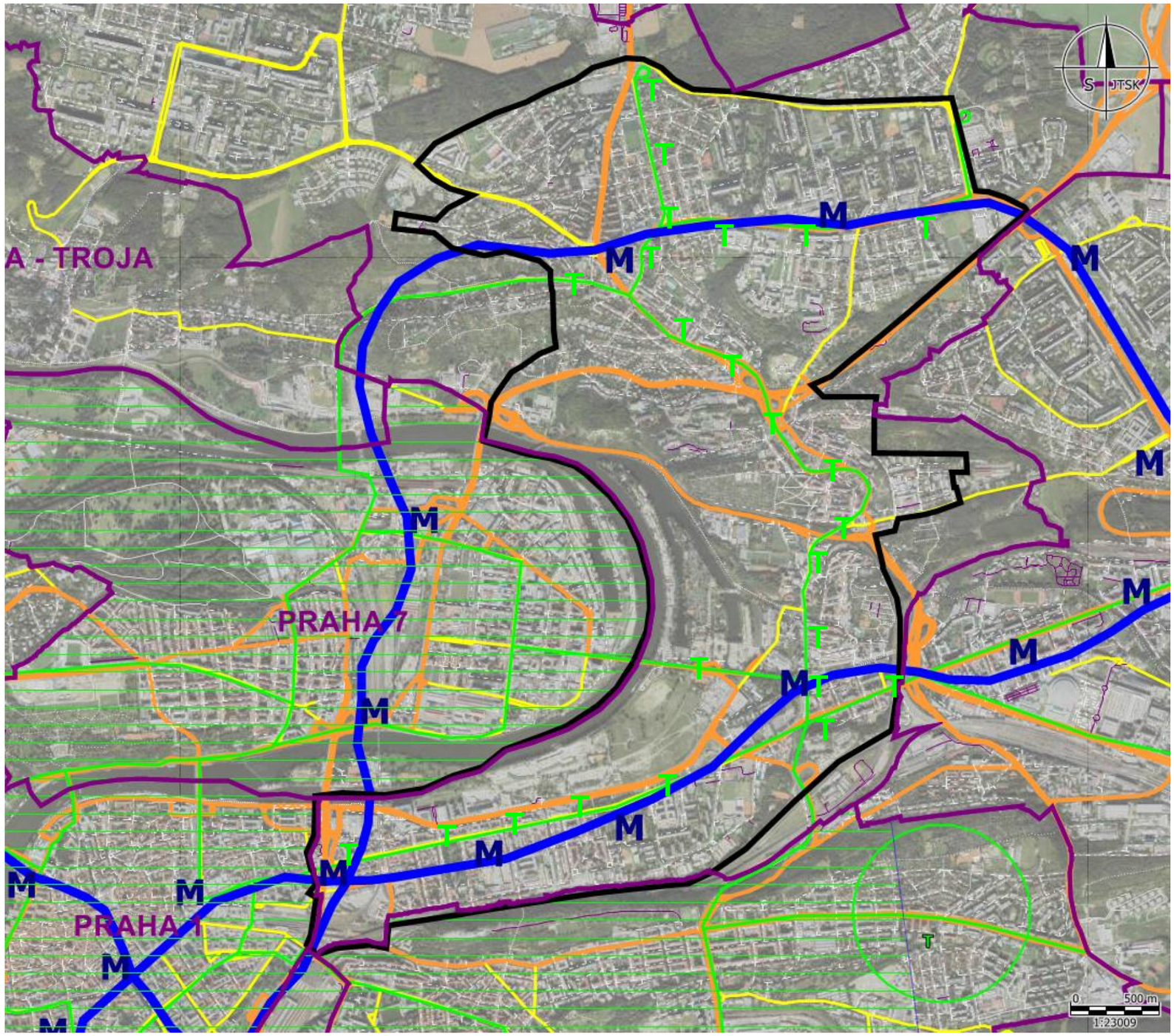
2.2 Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů se řešené území nachází od centrální po okrajovou část Prahy.

Na celkovém dopravním zatížení se kromě zdrojové a cílové dopravy značnou měrou podílí i doprava tranzitní. Územím prochází radiály (V Holešovičkách, Zenklova, Sokolovská, …), které přivádějí dopravu ve směrech od satelitních oblastí severně od Prahy a také od dálnice D 8, která spojuje Prahu, přes střední a severní Čechy s Německem. Částečné úlevy se území dočká až po zprovoznění Městského okruhu.

Obslužnost území městskou hromadnou dopravou (MHD) je zajišťována trasami metra „B" a „C", které zprostředkovávají kapacitní spojení s centrem města a jeho dalšími částmi a jsou doplněny sítí tramvajových a autobusových linek. Páteřní tramvajové trasy jsou vedeny ulicemi Klapkova, Střelničná, Zenklova, Libeňský most a Sokolovská. Autobusové linky zajišťují doplňkové spojení MČ Praha 8 s přilehlými obytnými soubory.

Dobrá dopravní obslužnost MHD a absence regulace dopravy v klidu činí hodnocené území atraktivní pro živelné P+R. Dopravní průzkumy provedené v roce 2011 určily množství živelného P+R na cca. 600 vozidel v okolí stanic Ládví a Kobyliské náměstí a cca. 750 vozidel v okolí stanic metra B na Praze 8.



- Hranice MČ
- Hranice analyzovaného území
- Významné dopravní komunikace
- Trasy metra
- Trasy tramvajové dopravy
- M — Stanice metra
- T — Zastávky tramvaje
- Zóny placeného stání

2.3 Demografie

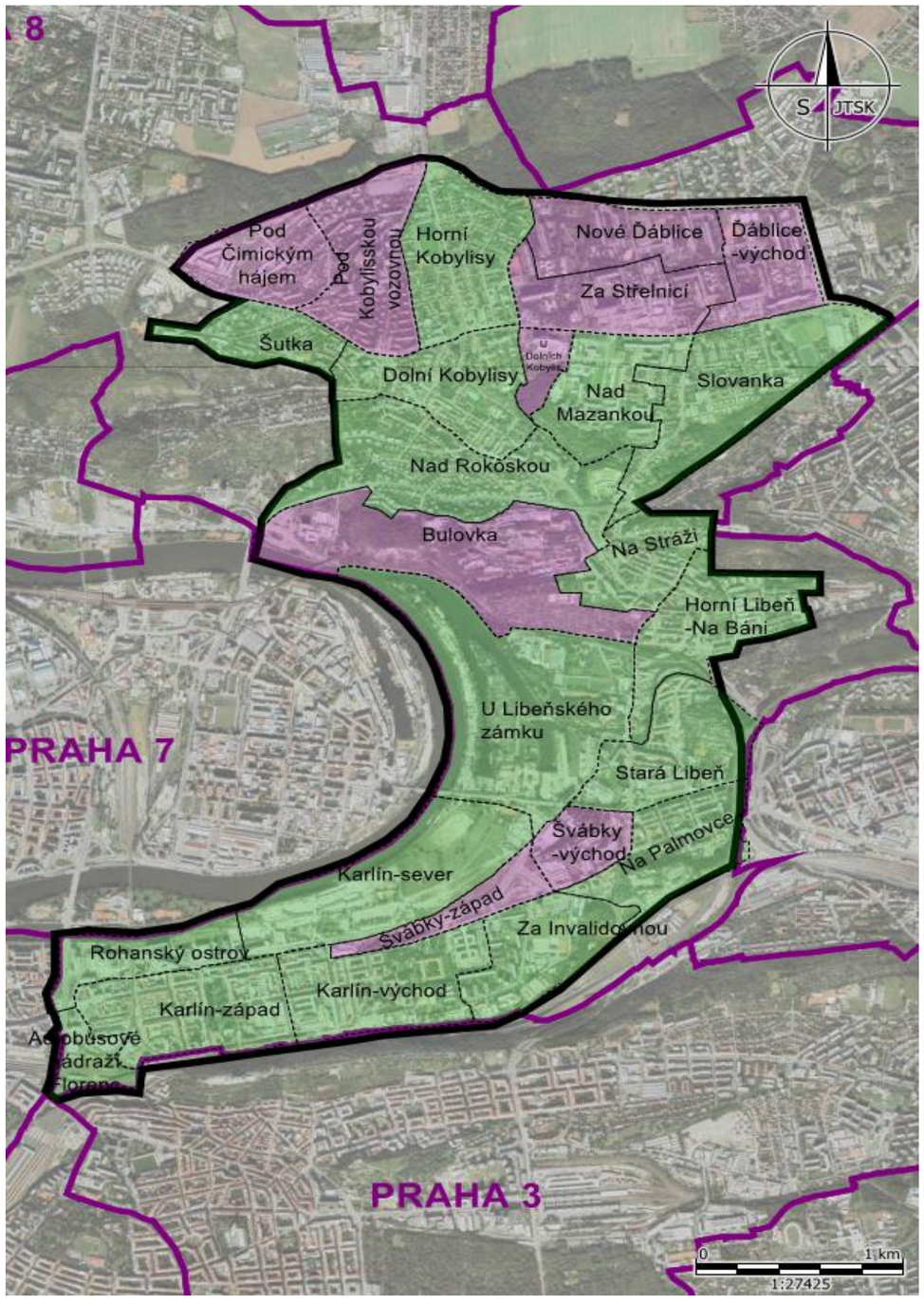
Údaje o vývoji počtu obyvatel a bytů jsou jednou za základních informací při hodnocení stávajících i budoucích nároků zejména pro odstavné parkování OA trvale bydlících na šetřeném území. Pro sjednocení informační základny analýzy při hodnocení bilancí bytů a budoucího vývoje, tj. v časovém horizontu roku 2020 vychází zpracovatel z údajů a předpokladů územního plánu. Z tohoto důvodu jsou v rámci této analýzy výchozí údaje o počtu bytů a trvale bydlících platné k rokům 1991, 2001 a 2011. Výhledové hodnocení takto stanovená výchozí základna neovlivní.

Kód ZSJ	Název_ZSJ	Byty 1991	Byty 2001 - celkem	Byty 2001 - obydlené	Byty 2011 - celkem	Byty 2011 - obydlené	Obyvatelé 1991	Obyvatelé 2001	Obyvatelé 2011
130443	Za Střelnicí	3 057	3 098	2 880	3 131	2 808	7 022	5 965	5 391
130478	Horní Kobylisy	971	952	853	1 051	942	2 213	2 037	1 976
130508	Pod Kobylisskou vozovnou	2 361	2 526	2 332	2 528	2 267	5 631	5 239	4 913
130516	Pod Čimickým hájem	789	846	777	755	677	2 467	2 227	2 020
130656	Slovanka	758	890	831	1 121	1 005	1 853	2 075	2 901
130672	Nad Mazankou	420	421	395	998	895	1 073	964	1 479
130699	Dolní Kobylisy	901	953	799	1 289	1 156	1 981	1 779	2 648
130702	Nad Rokoskou	1 398	1 393	1 199	1 454	1 304	3 398	2 940	2 753
130737	Šutka	552	702	665	769	862	1 762	1 554	1 920
130877	Na Stráži	1 231	1 549	1 318	1 778	1 876	2 932	2 700	2 950
130893	Horní Libeň-Na Báni	1 153	1 187	1 032	1 625	1 534	2 554	2 172	3 048
130907	Stará Libeň	2 218	2 209	1 955	2 437	2 185	4 638	4 152	3 758
130915	Na Palmovce	1 909	1 952	1 647	2 266	2 032	3 921	3 453	3 654
130940	Za Invalidovnou	1 240	1 324	1 193	1 358	1 218	2 684	2 513	2 323
130958	Karlín-východ	2 308	2 388	2 073	2 749	2 465	5 327	4 628	4 117
130966	Karlín-západ	2 614	2 570	2 235	2 510	2 251	6 174	5 140	4 383
130974	Autobusové nádraží Florenc	0	0	0	0	0	0	0	0
130982	Rohanský ostrov	16	16	8	238	213	51	31	208
130991	Karlín-sever	0	0	0	0	0	0	4	4
131008	U Libeňského zámku	47	47	42	49	44	90	100	1 133
131016	Bulovka	94	173	148	165	148	308	248	230
305987	U Dolních kobylis	2	2	2	0	0	5	3	1
306363	Nové Ďáblice	1 530	1 534	1 468	1 537	1 378	3 918	3 337	3 181
306371	Ďáblice-východ	2 251	2 307	2 201	2 122	1 903	5 450	5 027	4 479
316989	Švábky-západ	3	4	4	3	3	4	10	0
316997	Švábky-východ	34	50	38	29	26	91	98	198
SUMA	**PRAHA 8**	**27 858**	**29 093**	**26 095**	**31 962**	**29 191**	**65 546**	**58 396**	**59 668**

Zelenou barvou jsou zvýrazněné nárůsty, fialovou barvou naopak poklesy.

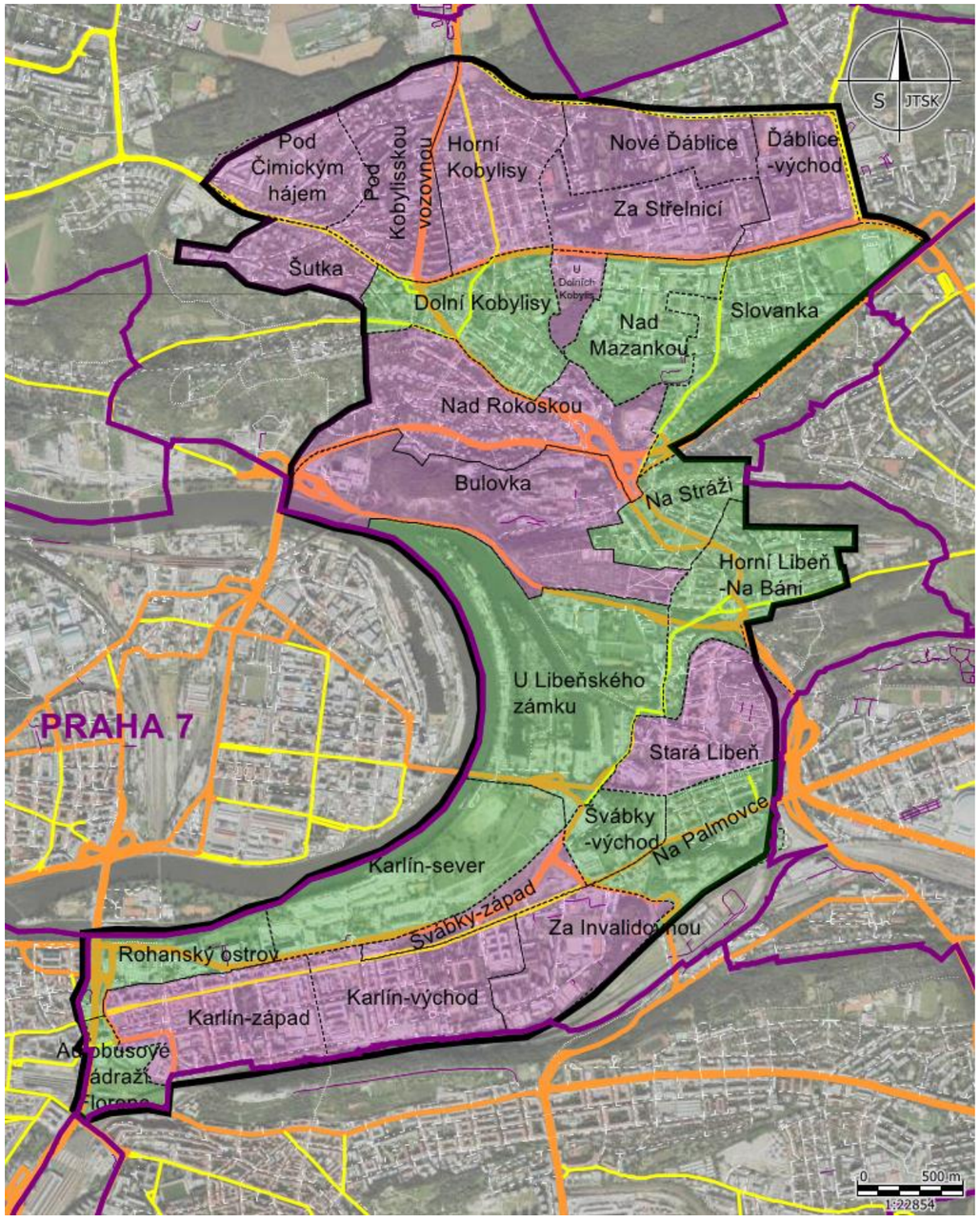
Vývoj počtu bytů je ovlivněn pravděpodobně novodobou výstavbou, případně půdními vestavbami v původní činžovní zástavbě. Více než 10 % bytů je neobydlených. Údaje jsou použité z databázi Českého statistického úřadu a to včetně předběžných výsledků SLDB 2011. Díky nové bytové výstavbě se zastavil pokles počtu obyvatelstva.

Schématické vyjádření změny počtů trvale obydlených bytů 2011/2001



Fialové podbarvení – pokles trvale obydlených bytů, zelené podbarvení – nárůst trvale obydlených bytů.

Schématické vyjádření změny počtů obyvatel 2011/2001

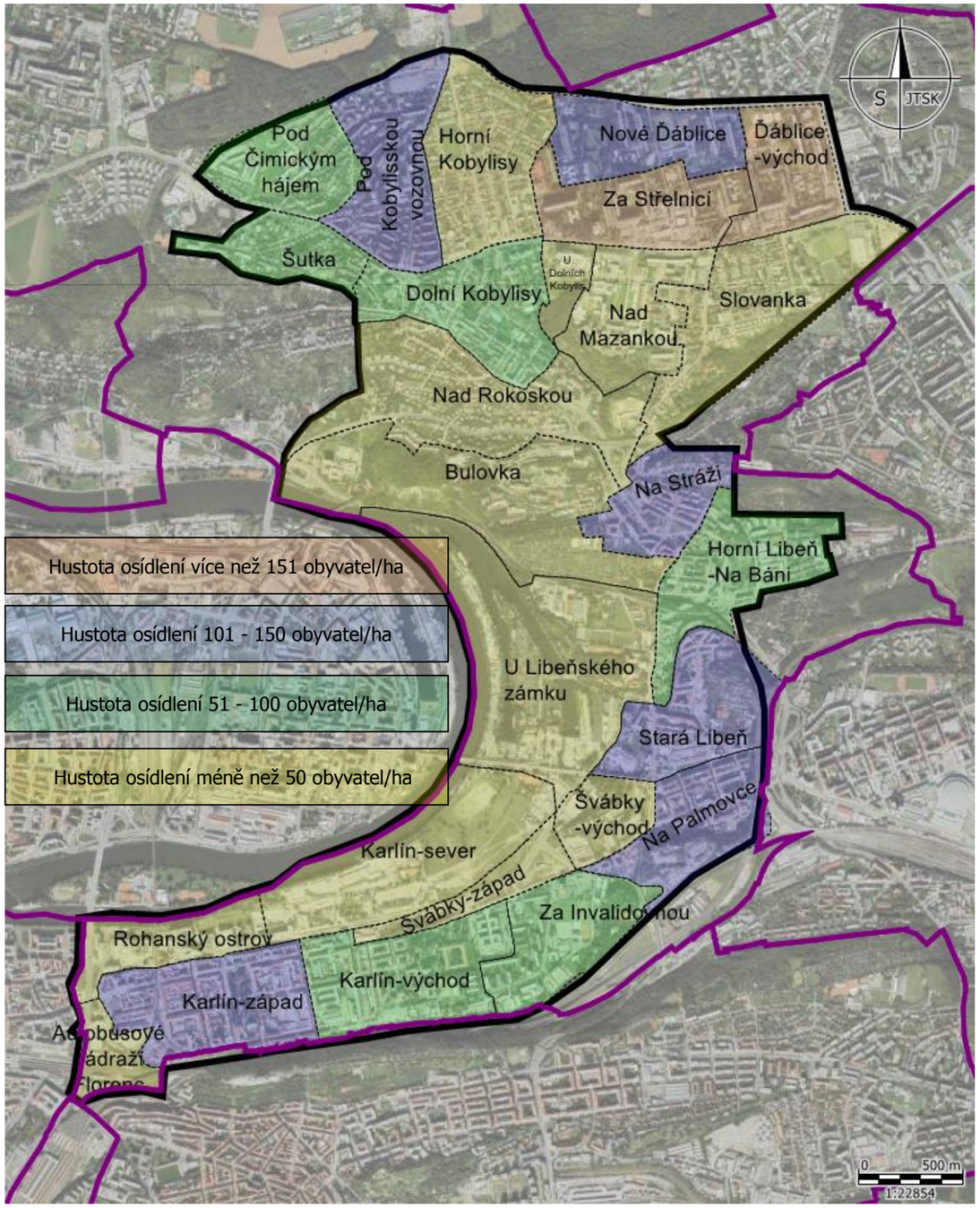


Fialové podbarvení – pokles obyvatel, zelené podbarvení – nárůst obyvatel.

Kód ZSJ	Název_ZSJ	Byty 2011 - obydlené	Obyva-telé 2011	Výměra (ha)	Hustota osídlení	Obložnost 2011	Obložnost 2001	Obložnost 1991
130443	Za Střelnicí	2 808	5 391	35,35	152,5	1,92	2,07	2,30
130478	Horní Kobylisy	942	1 976	43,78	45,1	2,10	2,39	2,28
130508	Pod Kobylisskou vozovnou	2 267	4 913	39,92	123,1	2,17	2,25	2,39
130516	Pod Čimickým hájem	677	2 020	28,15	71,8	2,98	2,87	3,13
130656	Slovanka	1 005	2 901	60,59	47,9	2,89	2,50	2,44
130672	Nad Mazankou	895	1 479	33,50	44,1	1,65	2,44	2,55
130699	Dolní Kobylisy	1 156	2 648	38,93	68,0	2,29	2,23	2,20
130702	Nad Rokoskou	1 304	2 753	64,36	42,8	2,11	2,45	2,43
130737	Šutka	862	1 920	20,65	93,0	2,23	2,34	3,19
130877	Na Stráži	1 876	2 950	25,73	114,7	1,57	2,05	2,38
130893	Horní Libeň-Na Báni	1 534	3 048	39,17	77,8	1,99	2,10	2,21
130907	Stará Libeň	2 185	3 758	35,33	106,4	1,72	2,12	2,09
130915	Na Palmovce	2 032	3 654	31,24	117,0	1,80	2,10	2,05
130940	Za Invalidovnou	1 218	2 323	34,09	68,1	1,91	2,11	2,16
130958	Karlín-východ	2 465	4 117	43,25	95,2	1,67	2,23	2,31
130966	Karlín-západ	2 251	4 383	43,23	101,4	1,95	2,30	2,36
130974	Autobusové nádraží Florenc	0	0	11,60	0,0	0,00	0,00	0,00
130982	Rohanský ostrov	213	208	22,63	9,2	0,97	3,88	3,19
130991	Karlín-sever	0	4	58,05	0,1	0,00	0,00	0,00
131008	U Libeňského zámku	44	1 133	91,30	12,4	25,79	2,38	1,91
131016	Bulovka	148	230	74,59	3,1	1,55	1,68	3,28
305987	U Dolních kobylis	0	1	8,55	0,1	0,00	1,50	2,50
306363	Nové Ďáblice	1 378	3 181	30,99	102,6	2,31	2,27	2,56
306371	Ďáblice-východ	1 903	4 479	26,18	171,1	2,35	2,28	2,42
316989	Švábky-západ	3	0	15,14	0,0	0,00	2,50	1,33
316997	Švábky-východ	26	198	15,63	12,7	7,61	2,58	2,68
SUMA	**PRAHA 8**	**29 191**	**59 668**	**971,93**	**61,4**	**2,04**	**2,24**	**2,35**

Aktuální „obložnost" (počet obyvatel v jednom bytě) dosáhla hodnoty 2,04. Před 10 lety byla obložnost na hodnotě 2,24 a před 20 lety 2,35. Vývoj je plně v rámci dříve zjištěných dat na území hl. m. Prahy. Hustota osídlení nikde nepřesahuje kritickou hranici 200 obyvatel/ha. Zvýšených hodnot je dosaženo ve východní a jižní části Ďáblického sídliště.

Schématické vyjádření hustoty osídlení.



2.4 Doprava v klidu – úvodní hodnocení

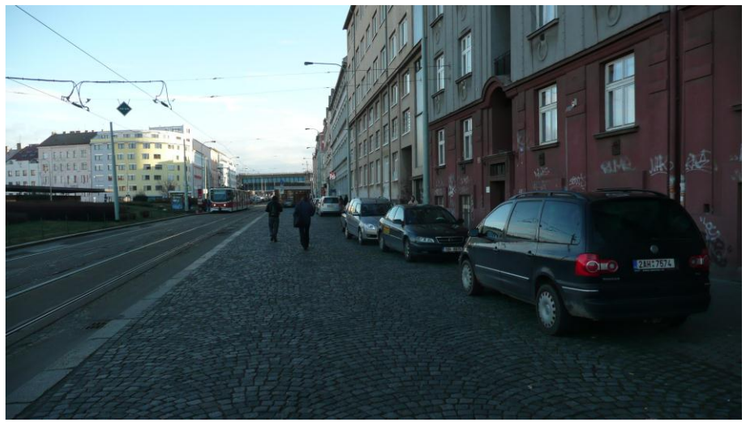
Hlavním tématem naši analýzy je hodnocení parkování a odstavování silničních motorových vozidel na místních komunikacích. Tento fenomén novodobé etapy vývoje české společnosti plně odráží veškeré možné neduhy, které jsme si nastřádali za mnoho let zpátky. Jen málokterý skeptik očekával tak progresivní nárůst počtů motorových vozidel a míry jejich používáni, kterého jsme byli svědky a i přímými účastníky v uplynulých 15 letech. Téměř dvojnásobný nárůst počtu osobních vozidel za posledních 17 let, nemá v Evropě obdoby.

Zřetelnou nevýhodou ČR je však skutečnost, že většina občanů vnímá osobní vozidlo, jakožto nástroj volného pohybu a jedinou investicí jsou prostředky vynaložené na nákup vozidla. K provozním nákladům pak náleží pohonné hmoty a nezbytně nutná míra prostředků vynakládaných na udržování vozidla v provozuschopném stavu. To že stojící vozidlo bezplatně využívá veřejné prostranství se bere za samozřejmost.

Největší rozdíly pak nastávají v porovnání občanů bydlících v původní zástavbě, která byla realizována podle původních normativů, a občanů, kteří investují do pořízení nového bydlení. V současné době se musí každý investor, který staví nové bytové (a nejen bytové) objekty, řídit vyhláškou Hl.m.Prahy 26/1999 o obecných technických požadavcích na výstavbu. Pro každý nový byt musí zřídit nové odstavné stání. Při stávajících prostorových dispozicích tak musí vynakládat nemalé prostředky na vybudování potřebné parkovací kapacity. Tyto vložené investice pak přenáší na budoucího vlastníka/uživatele nového bytu. To občané bydlící v původní zástavbě nikdy nemuseli a nedá se očekávat, že by někdy v budoucnosti došlo k přenosu relevantní finanční spoluúčasti.

Následující fotogalerie, je jen malou ukázkou stavu dopravy v klidu na hodnoceném území. Jsou území, kde existuje prokazatelně celoplošný nedostatek parkovacích kapacit. Zde bude muset nastoupit regulace dopravy v klidu. Jsou však území, kde jsou nedostatky kapacit pouze lokálního charakteru a nezodpovědní řidiči porušují zákonná ustanovení nebo místní úpravu.

Současně lze konstatovat různý stavebně technický stav místních komunikací a parkovacích ploch. Bylo by vhodné postupně rekonstruovat a modernizovat komunikace a v rámci tohoto procesu se pokusit řešit i problematiku parkování a odstavování vozidel. Mnohdy by stačilo provést kvalitní místní úpravu a tím uspořádat plochu komunikací a vymezit prostory pro jednotlivé druhy dopravy.



Pěší zóna – Na Hrázi

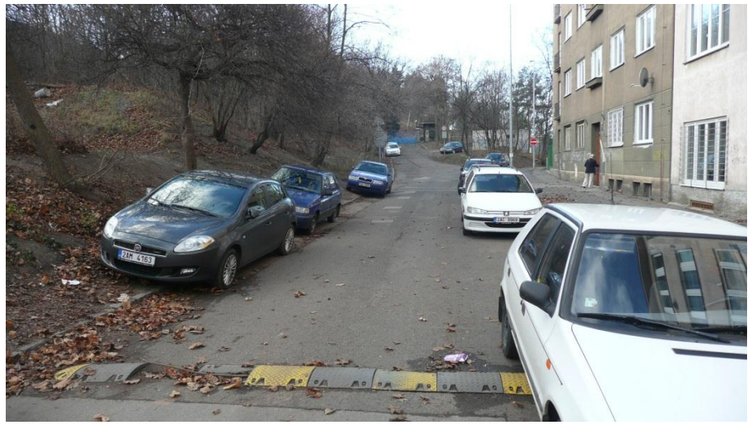


I Praha 8 musela reagovat na zvýšené počty vozidel „obětováním" části chodníků pro parkování



Ukázka vlivu administrativního objektu na okolní komunikace.

Někde to stále nestačí



Viz. výše – tato plocha byla dříve zeleň.





Zákaz zastavení platí pro vozovku,
Tak zaparkujeme auto na chodníku.



Původní stavební uspořádání můžeme pouze domýšlet.



Řidiči zřejmě neznají význam dopravní značky IP 11c.



Bez komentáře …

Našlo by se příslušné správní rozhodnutí o umístění překážky na pozemní komunikaci?



Tyto komunikace nejsou určené k parkování vozidel.





P+R u Palmovky



„Důstojné“ řešení obytných vnitrobloků 21. Století.



Na některých místech by se mohli inspirovat autoři technických norem.



Co na to IZS?

Vyznačení prostoru vjezdu na místo ležící mimo komunikaci.

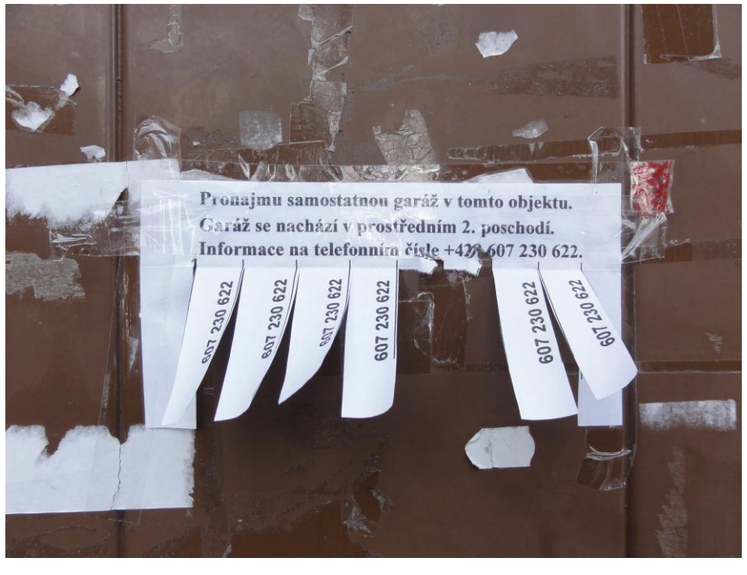


Tady se asi něco opravovalo.





Někde je však stále volné parkovací stání.



Na závěr.

3. Parkovací kapacita hodnoceného území

Celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území zahrnuje:

- PS na místních komunikacích
- hlídané parkovací plochy
- hromadné garážové kapacity
- parkování ve vnitroblocích
- parkování ve vnitroblocích na volné ploše

Součástí celkové parkovací kapacity jsou mimo PS na místních komunikacích rovněž kapacity v hromadných a individuálních garážích a na volných plochách ve vnitroblocích a komunikacích, které nejsou zatříděny jako MK (např. parkoviště soukromých subjektů). Informace o rozsahu těchto parkovacích kapacit slouží k celkové objektivitě a komplexnosti hodnocení DvK. Za tímto účelem byl proveden průzkum parkovacích ploch ve vnitroblocích. Fyzické zjištění potřebných parkovacích kapacit, jejich přesnost a úplnost je limitována možností vstupu do objektů, jejich dostupností popř. ochotou ke spolupráci provozovatelů a vlastníků jednotlivých objektů. Z uvedených důvodů musel zpracovatel v některých případech parkovací kapacitu stanovit odhadem.

Zatřídění parkovacích kapacit do místních komunikací bylo v některých nejasných případech konzultováno s ÚMČ Praha 8 a databázi spravovanou TSK hl. m. Prahy. Z konzultací vyplynulo, že 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.

Celkově představuje aktuální parkovací kapacita v hodnoceném území 29 219 PS, z toho kapacita PS na MK je 16 443 a mimo místní komunikace je zpracovatelem odhadována na cca 12 776 PS. Kapacita mimo MK je rozdělená na veřejnou a neveřejnou část, přičemž do veřejné části jsou zahrnuté kapacity, kde mohou odstavovat svá vozidla rezidenti. Veřejná část zahrnuje 7 477 PS a neveřejná část 5 299 PS.

3.1 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 použit odlišné hodnoty pro šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny" a „obratiště" 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 jejích 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, než v případě komunikací, které plní obslužnou funkci uvnitř zastavěného území a kde by v budoucnu mělo být dosaženo i zklidnění dopravních toků. 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. Uvedené parametry vycházejí z dřívějších měření provedených na území Prahy;
- hloubka parkovacího stání je kolmého stání minimálně 4,50 m, u šikmého 4,80 m (a jsou využívané 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 (využití „výhyben", …).

Pasport probíhal v měsících únoru a březnu 2012. Pasport je vytištěn v měřítku 1: 1 000.

3.2 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. Kategorie hromadných garáží s přímým přístupem na komunikaci je hodnocena zvlášť.

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 využitá rezidentními skupinami. Uživatelská struktura je odhadována podle konkrétních vnitrobloků.

V rámci místních a účelových komunikací je provozováno 13 HPP (hlídaných parkovacích ploch) o celkové kapacitě 1 043 PS. Lokalizace parkovišť a hromadných garáží využívaných k parkování veřejnosti je vyznačena ve schéma „Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích". Další veřejné placené parkovací plochy jsou v hromadných garážích a na parkovištích P+R.

Lokalizace parkovišť a hromadných garáží využívaných k parkování veřejnosti je vyznačena ve schéma „Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích".

Prvotní informace o parkovací kapacitě vypadají velice povzbudivě. Značnou část parkovací kapacity však tvoří objekty HG a privátní parkovací plochy ve vnitroblocích. V těchto kapacitách je často velice obtížné uplatnění některých parkujících skupin, a to zejména v kontextu k jejich kupní síle. Některé významné parkovací kapacity , nejsou přístupné pro nájemní parkování bydlících z okolí těchto aktivit, mimo vlastní nájemce.

Obdobně některé parkovací kapacity nenabízejí sdílenou parkovací kapacitu pro denní parkování návštěvnických skupin, mimo vlastní klientelu. Pro budoucí bilancování potřeb, tak budou parkovací kapacity redukované.

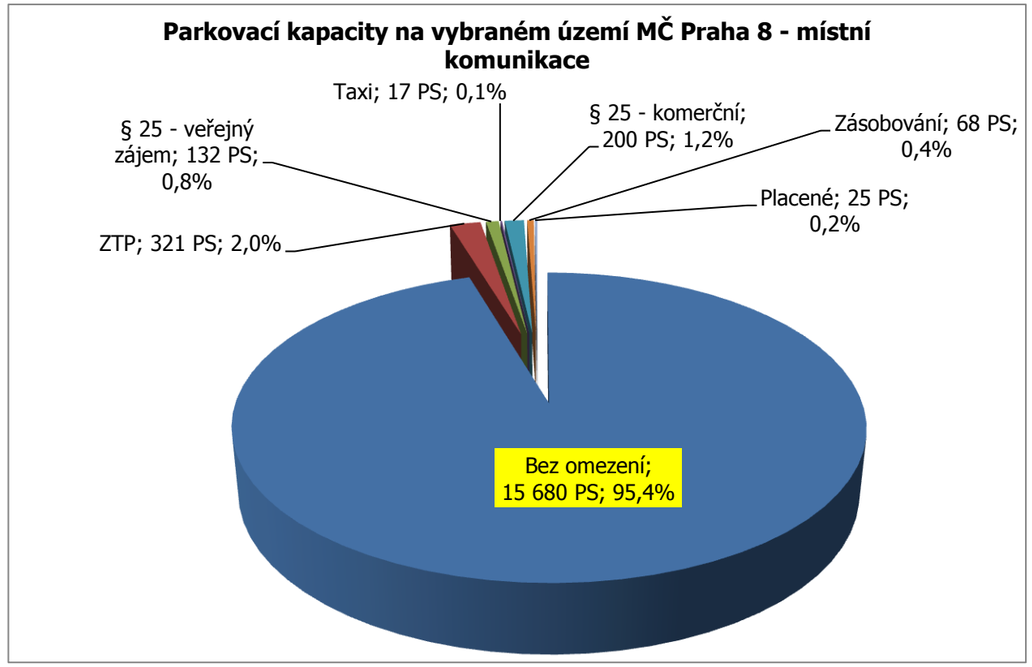
Do bilancování rezidentních potřeb jsou zahrnuté pouze veřejné parkovací kapacity a místní komunikace. Veškeré rozvojové projekty (Nová Palmovka, DOCK, Futurama Park, …) nevytvářejí novou nabídku pro rezidenty a naopak lokálně snižují veřejnou disponibilní parkovací kapacitu. I toto je v bilančních výpočtech kalkulováno.

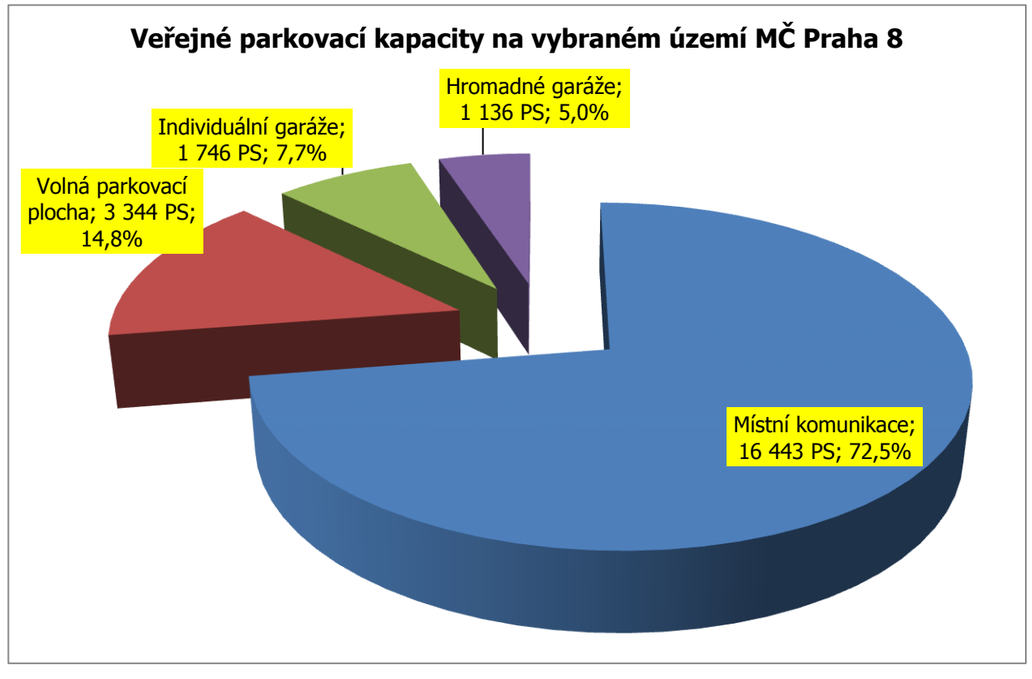
Přehled stávajících disponibilních parkovacích kapacit

			Vnitrobloky						SUM veřejné	SUM neveřejné
			Veřejné parkování			Neveřejné parkování				
Kód ZSJ	Název_ZSJ	MK	VP	IG	HG	VP	IG	HG		
130443	Za Střelnicí	1 152	112	349	73	91	0	0	1 686	91
130478	Horní Kobylisy	1 199	478	213	40	105	24	151	1 930	280
130508	Pod Kobyl. vozovnou	1 164	195	52	0	83	0	0	1 411	83
130516	Pod Čimický hájem	522	140	180	98	0	0	0	940	0
130656	Slovanka	602	384	149	9	60	0	0	1 144	60
130672	Nad Mazankou	579	373	7	507	234	0	0	1 466	234
130699	Dolní Kobylisy	713	149	103	61	40	0	0	1 026	40
130702	Nad Rokoskou	883	244	358		140	0	0	1 485	140
130737	Šutka	393	81	51	0	0	0	0	525	0
130877	Na Stráži	701	204	96	0	25	0	0	1 001	25
130893	Horní Libeň-Na Báni	985	277	85	29	205	0	0	1 376	205
130907	Stará Libeň	914	464	65	0	50	0	94	1 443	144
130915	Na Palmovce	641	141	150	0	102	0	0	932	102
130940	Za Invalidovnou	535	115	0	0	180	0	0	650	180
130958	Karlín-východ	1 440	154	8	0	144	1	124	1 602	269
130966	Karlín-západ	1 675	229	0	0	587	225	141	1 904	953
130974	Autobusové n. Florenc	0	56	0	0	0	0	0	56	0
130982	Rohanský ostrov	162	162	84	0	0	1 457	0	408	1 457
130991	Karlín-sever	10	0	0	0	200	0	0	10	200
131008	U Libeňského zámku	175	151	0	0	150	10	0	326	160
131016	Bulovka	281	173	42	0	135	0	0	496	135
305987	U Dolních Kobylis	16	0	0	0	160	0	0	16	160
306363	Nové Dáblice	694	17	0	170	20	0	0	881	20
306371	Ďáblice - východ	917	0	0	199	0	0	0	1 116	0
316989	Švábky-západ	0	0	0	0	40	0	0	0	40
316997	Švábky-východ	90	0	0	0	113	0	208	90	321
Celkem		**16 443**	**4 299**	**1 992**	**1 186**	**2 864**	**1 717**	**718**	**23 920**	**5 299**

Kde:

ZSJ	základní sídelní jednotka
MK	místní komunikace
VP	vnitrobloková stání na ploše
IG	individuální garáže
HG	hromadné garáže





4. Dopravní průzkumy

4.1 Metodika dopravních průzkumů

Základním zdrojem informací jsou vlastní dopravní průzkumy provedené zpracovatelem na místních komunikacích hodnoceného území. Dopravní šetření provedené na dostatečně reprezentativním vzorku umožňuje zjištění existujících vztahů v oblasti DvK a formulaci doporučení a návrhů na řešení, a to zejména:

- zjištění intenzity využívání parkovacích kapacit na místních komunikacích v jednotlivých lokalitách městské části, ve vztahu k typu uživatelů a charakteru parkování;
- stanovení struktury uživatelů PS a jejich chování v průběhu sledovaného časového úseku;
- saturaci parkovacích kapacit;
- určení potřebné parkovací kapacity a lokalizaci skupin stálých uživatelů v závislosti na urbanistických funkcích objektů;
- návrh členění a lokalizaci parkovacích kapacit vhodných ke komerčnímu parkování;
- doporučení vhodného regulačního opatření v DvK.

Stanovení použitých technik a rozsahu průzkumů je dáno charakterem, rozsahem a množstvím potřebných informací, uživatelskou strukturou a stávající organizací DvK na hodnoceném území. Zpracovatel provedl v pracovním dnu na vybrané kapacitě PS opakovaně denní a noční snímek (momentové pozorování) umožňující detailní parametrické hodnocení DvK.

Dále bylo na hodnoceném území v průběhu 48 hodin opakovaně (2 x dopoledne, 2 x v poledne, 2 x odpoledne a 2 x v noci) provedeno celoplošné měření obsazenosti místních komunikací. Takto strukturované dopravní šetření umožňuje zpracovateli identifikovat jednotlivé uživatelské skupiny, zjistit jejich dopravní chování a výsledky celoplošně aplikovat. Dostatečný stupeň přesnosti a věrohodnosti získaných informací a údajů je garantován opakováním a vzájemnou provázaností provedených dopravních průzkumů a šetření.

4.1.1 Momentové pozorování

Cílem momentového pozorování je zjištění základních hodnot charakterizujících DvK na dostatečně kapacitním a charakteristickém vzorku PS postihujícím uživatelskou strukturu hodnoceného území. 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 DvK. 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 vyjížďce a dojížďce 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 druhé polovině měsíce března 2012.

Sběr a vyhodnocení jsou prováděny pomocí PC. První sběr registračních značek (RZV) byl na hodnoceném území proveden v noci mezi 24^{00} až 01^{00} , dále pak ten samý den v rozmezí mezi 6^{00} až 19^{00} hod. a poslední zápis byl proveden opět v noci mezi 24^{00} až 01^{00}. Volba lokalit pro momentové pozorování byla provedena tak, aby zahrnula problémové a typické lokality charakterizující průběh DvK na hodnoceném 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 DvK 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. V grafických výstupech je pro účely této studie uvedená skupina uživatelů označena jako „rezidenti".

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 využité 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).

4.1.2 Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích

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 DvK 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 v průběhu měsíce března 2012 a bylo na hodnoceném území provedeno:

- 2 x v noci mezi 24^{00} až 3^{00} hod
- 2 x dopoledne mezi 9^{00} až 11^{00} hod
- 2 x v poledne mezi 11^{30} až 13^{30} hod
- 2 x odpoledne mezi 14^{00} až 16^{00} hod

4.2 Vyhodnocení momentového pozorování

V rámci aktualizace analýzy bylo detailně hodnoceno 34 vybraných okruhů o celkové kapacitě 3 809 parkovacích stání. Okruhy momentového pozorování tvoří 23,2 % celkové kapacity hodnoceného území. Pro jednotlivé okruhy byla stanovena převažující funkce v členění – sídlištní zástavba - vilová zástavba – smíšená – komerční. Většina okruhů však má spíše smíšený charakter (bydlení + komerce) a rozdíly jsou poměrně minimální.

Druhým typem členění je podle příslušnosti ke katastrálnímu území.

Rozložení a charakteristika jednotlivých lokalit jsou uvedeny ve schéma „Okruhy momentového pozorování, členění hodnoceného území". Podrobné tabulkové a grafické výstupy vyhodnocení jednotlivých okruhů jsou součástí složky Tabulková část.

Seznam okruhů momentového pozorování a převažující uživatelská struktura

Číslo a název okruhu	Obsažené lokality	Kat. území	Charakter	Kapacita PS
Praha 8	Všechny lokality	Praha 8		3 809
Karlín - vše	Lokality 1 až 8	Karlín		976
Libeň - vše	Lokality 9 až 20, 32,33	Libeň		1 529
Kobylisy - vše	Lokality 21 až 23, 25 až 31	Kobylisy		1 197
Trója - vše	Lokalita 24	Trója		107
Smíšené oblasti	1, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30	Praha 8		1 730
Komerční zástavba	2, 3, 11_a, 11_b, 12, 15, 17, 26, 29	Praha 8		851
Sídlištní zástavba	7, 23, 25, 28, 31, 32, 33	Praha 8		1 057
Vilová zástavba	24, 27	Praha 8		171
1-FLORENC	Za Poříčskou branou, Prvního Pluku	Karlín	Smíšená	107
2-KARLÍNSKÉ NÁM.	Karlínské nám.	Karlín	Komerční	116
3-POBŘEŽNÍ	Pobřežní	Karlín	Komerční	110
4-KŘIŽÍKOVA	Křižíkova, Thámova	Karlín	Smíšená	84
5-SOKOLOVSKÁ	Sokolovská, Thámova	Karlín	Smíšená	71
6-LYČKOVO NÁM.	Lyčkovo nám., Křižíkova	Karlín	Smíšená	132
7-U SLUNCOVÉ	U Sluncové	Karlín	Sídlištní	190
8-INVALIDOVNA	Molákova, NN 5068, NN 5247	Karlín	Smíšená	166
9-U POŠTY	Sokolovská, U Pošty	Libeň	Smíšená	103
10-NOVÁKOVÝCH	Novákových, Heydukova	Libeň	Komerční	126
11a-VOJENOVA	Vojenova	Libeň	Komerční	27
11b-LIBEŇSKÝ MOST	Libeňský most	Libeň	Komerční	65
12-PALMOVKA	Ronkova, nám. B. Hrabala	Libeň	Smíšená	120
13-ZENKLOVA	Zenklova, Světova	Libeň	Smíšená	87
14-PIVOVARNICKÁ	Pivovarnická, U Libeňského pivovaru	Libeň	Komerční	110
15-U METEORU	U Meteoru	Libeň	Smíšená	89
16-PODLIPNÉHO	Podlipného, Lindnerova	Libeň	Komerční	139
17-BULOVKA	Bulovka	Libeň	Smíšená	108
18-VOSMÍKOVÝCH	Vosmíkových, Na Stráži, F. Kadlece, Pod Čert. Skalou	Libeň	Smíšená	110
19-S.K.NEUMANNA	S. K. Neumanna	Libeň	Smíšená	78
20-U VLACHOVKY	Pod Vlachovkou, Kubišova, U Vlachovky	Libeň	Smíšená	91
21-VRŠNÍ	Vršní, Ke Stírce, V Brance, Klapkova	Kobylisy	Smíšená	61
22-SLUŽSKÁ	Služská	Kobylisy	Sídlištní	105
23-TŘEBORADICKÁ	Třeboradická	Kobylisy	Vilová	175
24-PÍSEČNÁ	Písečná	Trója	Sídlištní	107
25-LIBIŠSKÁ	Libišská, Chotovická	Kobylisy	Komerční	138
26-KLAPKOVA	Klapkova, Březiněveská, Bořanovická, Na Pecích, Zdibská	Kobylisy	Vilová	119
27-KLECANSKÁ	Klecanská, Na Ládví, P. Bezruče, Větrušická, Čumpelíkova	Kobylisy	Sídlištní	64
28-BOJASOVA	Bojasova	Kobylisy	Komerční	112
29-KYSELOVA	Opálkova, Kyselova, NN 4930	Kobylisy	Smíšená	97
30-TAUSSIGOVA	Taussigova	Kobylisy	Sídlištní	160
31-TŘEBENICKÁ	Třebenická, Frýdlantská, NN 279, NN 280	Kobylisy	Sídlištní	166
32-ŠTĚPNIČNÁ	Na Slovance, Bedřichovská, NN1290	Libeň	Sídlištní	109
33-BATLIČKOVA	U Slovanky, Batličkova	Libeň	Smíšená	167

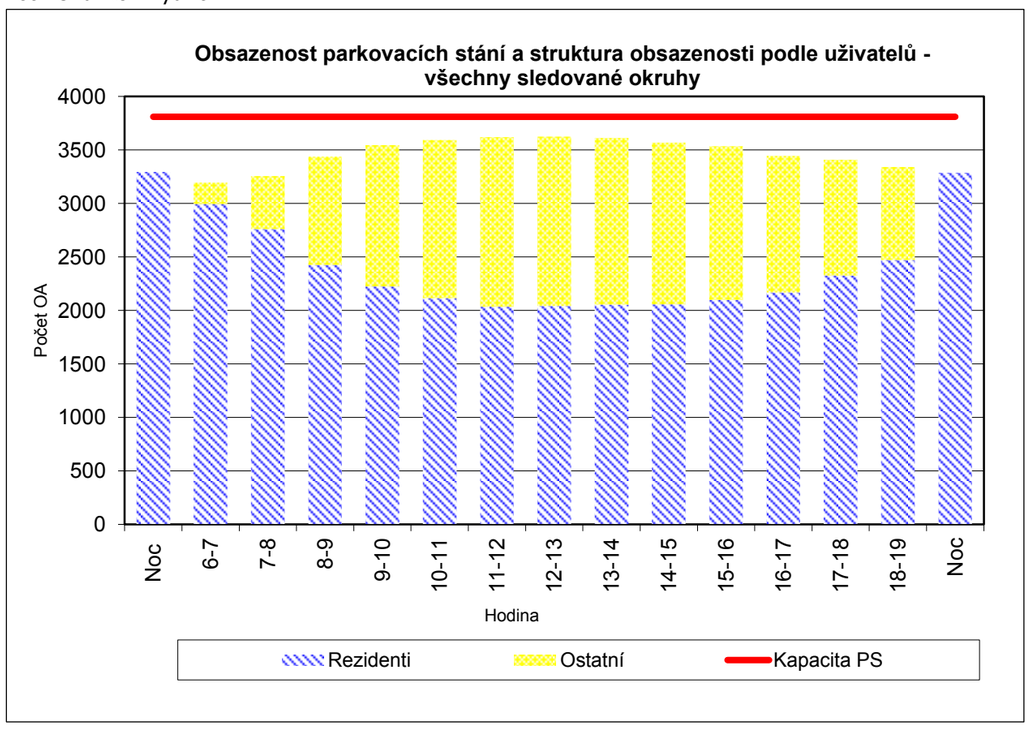
4.3 Obsazenost, pohyb OA a časové průběhy využití parkovací kapacity

4.3.1 Obsazenost parkovacích kapacit

Obsazenost parkovacích kapacit charakterizuje saturaci vybraných okruhů parkujícími resp. odstavenými OA. V noci byl tento údaj zjišťován opakovaně v době, kdy jsou stálí uživatelé PS většinou přítomni, tj. mezi 24^{00}-01^{00} hod. V průběhu dne byl zjišťován ve zvolených hodinových intervalech a hodnoty v níže uvedené tabulce reprezentují průměrnou denní hodnotu. Průběh obsazenosti je v hodnocených okruzích závislý na atraktivitě místa a uživatelské struktuře.

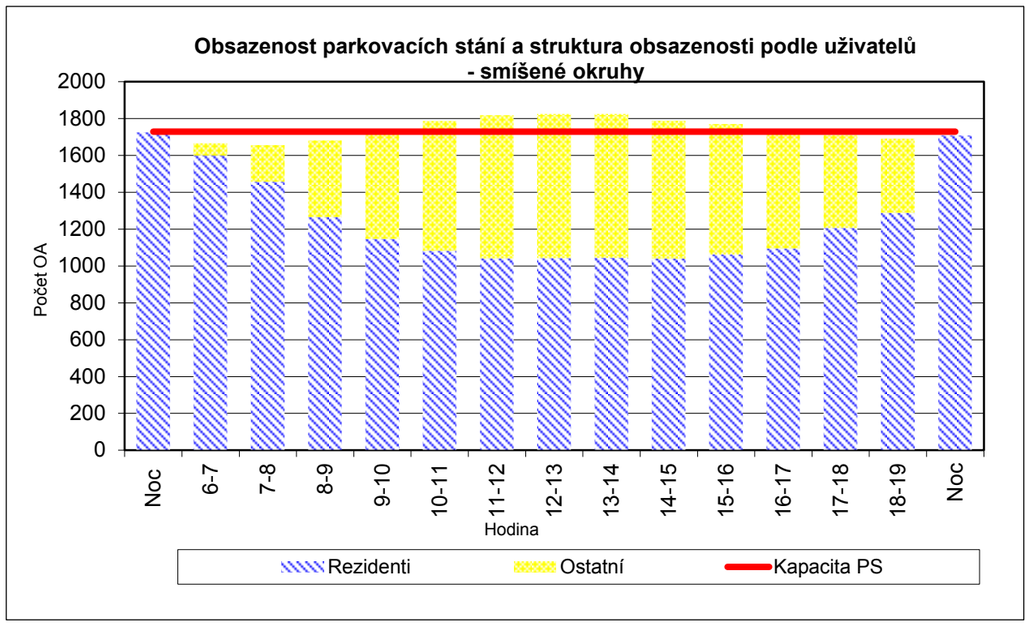
Téměř veškeré hodnocené okruhy vykazují nadměrné denní objemy dopravy v klidu. Výjimku tvoří vilové oblasti a sídlištní celky mimo centrální oblast. Situace noční obsazenosti je opětovně podobná ve většině hodnocených okruhů. Nižších hodnot je dosahováno v okruzích s vysokým podílem komerční funkce.

Výše uvedený graf velice zřetelně poskytuje základní informaci o průběhu parkovacích procesů. Zejména je vypovídající objem rezidentního parkování v průběhu dne, který zabírá 60% disponibilního parkovacího prostoru. Výraznou změnou posledních let je výrazné snížení zaměstnanecké vyjížďky ze strany rezidentů. Výsledky za všechny sledované okruhy jsou pouze dílčím vodítkem. Podrobné výsledky jsou na úrovni jednotlivých okruhů, které jsou uvedené v tabulkové příloze. V této části budeme publikovat výsledky na úrovni výsledků souhrnů pro jednotlivé funkční využití.

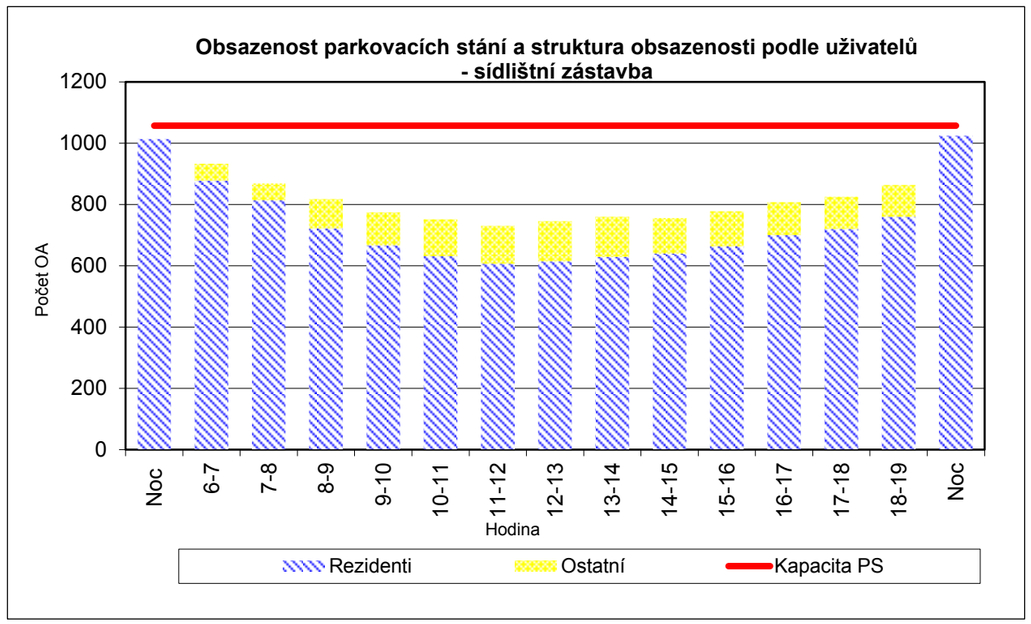


Porovnání průměrných hodnot obsazenosti v noci a ve dne

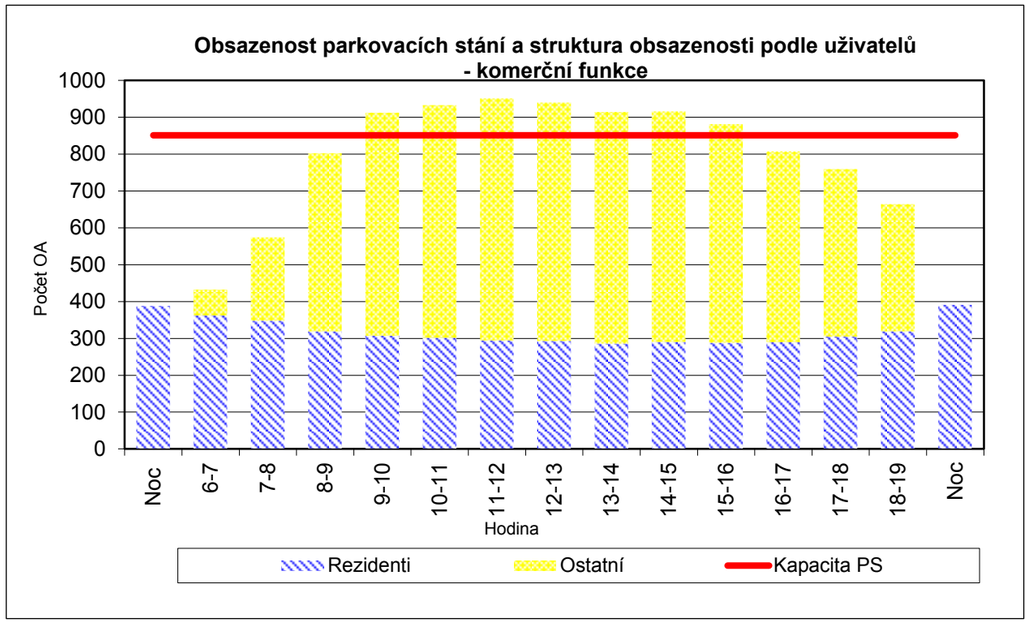
Okruh č.	Název okruhu	Kapacita PS	Obsazenost den	Obsazenost noc
P8	Praha 8	3809	91,30%	86,45%
KA	Karlín - vše	976	94,70%	82,43%
LI	Libeň - vše	1529	91,32%	87,02%
KO	Kobylisy - vše	1197	90,35%	87,68%
TR	Trója - vše	107	70,52%	101,40%
SM	Smíšené oblasti	1730	100,79%	99,22%
SI	Sídlištní zástavba	1057	75,71%	96,36%
KZ	Komerční zástavba	851	94,78%	45,77%
VI	Vilová zástavba	171	74,40%	98,54%
1	FLORENC	107	116,68%	99,53%
2	KARLÍNSKÉ NÁMĚSTÍ	116	89,26%	43,10%
3	POBŘEŽNÍ	110	109,65%	45,91%
4	KŘIŽÍKOVA	84	93,04%	80,36%
5	SOKOLOVSKÁ	71	114,73%	93,66%
6	LYČKOVO NÁM.	132	81,59%	84,47%
7	U SLUNCOVÉ	190	76,68%	96,32%
8	INVALIDOVNA	166	97,78%	101,81%
9	U POŠTY	103	106,80%	107,77%
10	NOVÁKOVÝCH	126	103,42%	104,76%
11_a	VOJENOVA	27	79,20%	35,19%
11_b	LIBEŇSKÝ MOST	65	101,18%	57,69%
12	PALMOVKA	120	109,87%	53,33%
13	ZENKLOVA	87	109,11%	110,92%
14	PIVOVARNICKÁ	110	116,64%	132,73%
15	U METEORU	89	70,01%	33,15%
16	PODLIPNÉHO	139	91,81%	105,40%
17	BULOVKA	108	68,38%	27,31%
18	VOSMÍKOVÝCH	110	91,54%	105,45%
19	S.K.NEUMANNA	78	93,10%	116,67%
20	U VLACHOVKY	91	89,60%	86,26%
21	VRŠNÍ	61	144,64%	81,15%
22	SLUŽSKÁ	105	96,41%	80,48%
23	TŘEBORADICKÁ	175	72,13%	95,43%
24	PÍSEČNÁ	107	70,52%	101,40%
25	LIBIŠSKÁ	138	71,57%	97,10%
26	KLAPKOVA	119	92,31%	43,70%
27	KLECANSKÁ	64	80,89%	93,75%
28	BOJASOVA	112	90,66%	114,29%
29	KYSELOVA	97	121,02%	69,07%
30	TAUSSIGOVA	160	96,06%	90,00%
31	TŘEBENICKÁ	166	80,03%	98,49%
32	ŠTĚPNIČNÁ	109	69,44%	76,61%
33	BATLIČKOVA	167	71,53%	95,51%



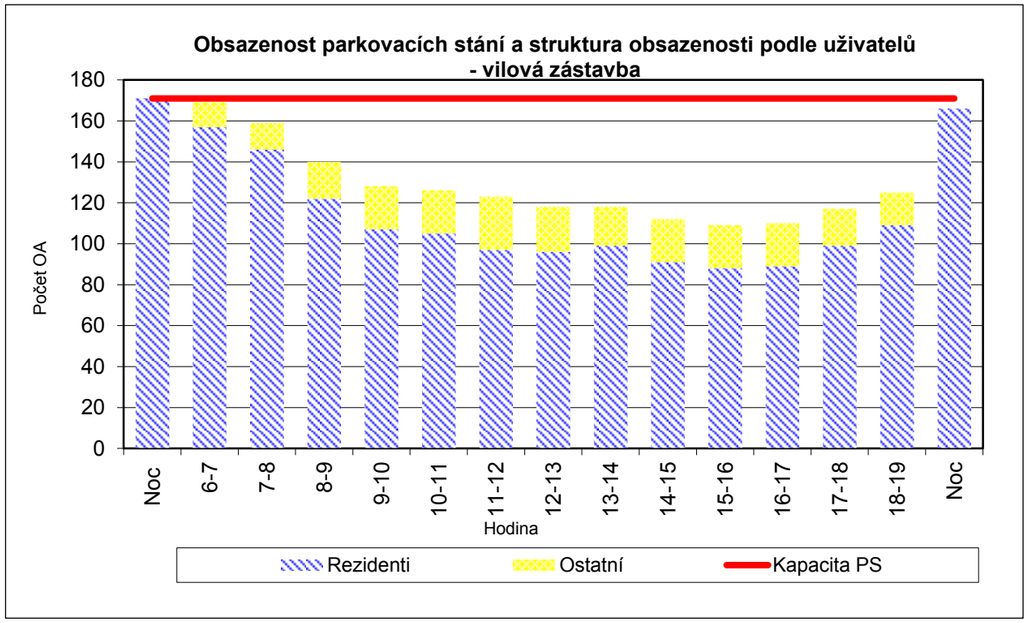
100 % obsazenost v noci a více než 100 % obsazenost v průběhu dne jsou typickými znaky pro smíšené parkování.



Typický graf pro průběh sídlištního parkování. Většina okruhů sídlištního parkování v noci přesahuje disponibilní parkovací kapacitu. Ve dne zatížení výrazně klesá.



Obsazenost v noci je velice nízká, zato v denním období přesahuje disponibilní parkovací kapacitu. S ohledem na fakt, že většina okruhů s komerční funkcí je lokalizována v okolí metra, je velice obtížné rozlišit zda se jedná o cílovou dopravu nebo živelné P+R.



I průběh parkování ve vilové zástavbě se podobá sídlištnímu parkování.

4.3.2 Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování

Intenzita obměny parkujících OA v průběhu dne je parametricky vyjádřena indexem rotace (I_r) a průměrnou dobou parkování připadající na jeden výskyt OA. Obecně platí, že čím vyšší je hodnota I_r, tím kratší je průměrná doba parkování jednoho výskytu OA a tato přímá závislost je platná rovněž v opačném poměru. Pomocí tohoto parametru lze charakterizovat uživatelskou strukturu. Rotace OA do hodnoty $I_r < 2,0$ se vyskytují na území s převažující obytnou uživatelskou charakteristikou, nebo oblasti s vysokým podílem střednědobého a dlouhodobého parkování. Dosahovaná průměrná doba parkování je obvykle více než 4 hodiny. Tyto hodnoty byly zjištěny na všech sledovaných okruzích a v kontextu informací o obsazenosti lze dedukovat, že příčinou je zejména středně a dlouhodobé parkování vozidel zaměstnanců okolních firem a vozidel jejichž uživatelé následně pokračují do centra města MHD.

V oblastech s převažujícím komerčním charakterem a středně až krátkodobým parkováním dosahuje index rotace OA hodnot $I_r > 4,0$ a průměrná doba parkování je do 2 hodin. Tyto hodnoty nebyly zjištěné ani v jednom ze sledovaných okruhů. Hodnoty rotace mezi uvedeným rozsahem, tj. I_r 2,0- 4,0 a doba průměrného parkování 2 až 4 hodiny charakterizují zpravidla smíšenou uživatelskou strukturu.

V porovnání analýz ostatních MČ a v kontextu historického vývoje lze konstatovat, že dochází ke snižování hodnot I_R a naopak k prodlužování střední doby parkování. Oba tyto jevy jsou negativní zejména ve smyslu udržení dostupnosti aktivit v hodnoceném území pro jejich klientelu. V současné době hodnotíme území jako již nepřístupné pro návštěvnickou klientelu!!!

Porovnání parametrů indexu rotace a střední doby parkování

Okruh č.	Název okruhu	Index rotace (Ir)		Střední doba parkování (hod)	
		Ir Celkový	Ir rezidentů	SP celkový	SP rezidentů
P8	Praha 8	1,78	0,75	5,53	7,47
KA	Karlín - vše	1,74	0,67	5,71	7,74
LI	Libeň - vše	1,95	0,80	5,18	7,33
KO	Kobylisy - vše	1,62	0,75	5,84	7,50
TR	Trója - vše	1,28	0,92	6,17	7,04
SM	Smíšené oblasti	1,80	0,77	5,38	7,29
SI	Sídlištní zástavba	1,26	0,74	6,29	7,59
KZ	Komerční zástavba	2,29	0,65	5,15	8,10
VI	Vilová zástavba	1,46	0,93	6,08	7,13
1	FLORENC	1,82	0,49	5,37	8,08
2	KARLÍNSKÉ NÁMĚSTÍ	2,02	0,71	5,54	7,50
3	POBŘEŽNÍ	2,05	0,71	6,10	8,28
4	KŘIŽÍKOVA	2,75	0,77	3,83	5,07
5	SOKOLOVSKÁ	2,14	0,68	5,04	7,54
6	LYČKOVO NÁM.	1,63	0,89	5,79	7,10
7	U SLUNCOVÉ	1,05	0,64	7,04	8,37
8	INVALIDOVNA	1,25	0,61	6,68	8,54
9	U POŠTY	1,65	0,66	5,38	7,38
10	NOVÁKOVÝCH	1,78	0,82	5,13	6,69
11_a	VOJENOVA	2,74	1,50	4,34	4,33
11_b	LIBEŇSKÝ MOST	1,38	0,35	6,95	10,04
12	PALMOVKA	1,73	0,71	6,64	8,76
13	ZENKLOVA	1,70	0,70	5,69	8,10
14	PIVOVARNICKÁ	1,57	0,81	5,43	6,70
15	U METEORU	3,76	0,30	3,46	9,65
16	PODLIPNÉHO	1,56	0,94	6,21	7,36
17	BULOVKA	3,78	0,87	3,38	7,10
18	VOSMÍKOVÝCH	1,97	0,94	4,92	6,89
19	S.K.NEUMANNA	1,73	1,02	5,76	7,45
20	U VLACHOVKY	2,68	0,96	4,05	6,70
21	VRŠNÍ	2,56	1,05	4,56	6,53
22	SLUŽSKÁ	1,47	0,52	6,18	7,36
23	TŘEBORADICKÁ	1,30	0,80	6,26	7,30
24	PÍSEČNÁ	1,28	0,92	6,17	7,04
25	LIBIŠSKÁ	1,15	0,87	6,98	7,65
26	KLAPKOVA	2,06	0,76	5,69	7,65
27	KLECANSKÁ	1,72	0,94	5,96	7,30
28	BOJASOVA	1,17	0,80	6,17	6,95
29	KYSELOVA	2,34	0,58	4,75	7,66
30	TAUSSIGOVA	1,64	0,74	6,04	8,05
31	TŘEBENICKÁ	1,05	0,59	6,52	7,95
32	ŠTĚPNIČNÁ	1,74	0,65	5,56	8,62
33	BATLIČKOVA	1,59	0,88	5,49	6,70

4.3.3 Časová charakteristika parkování

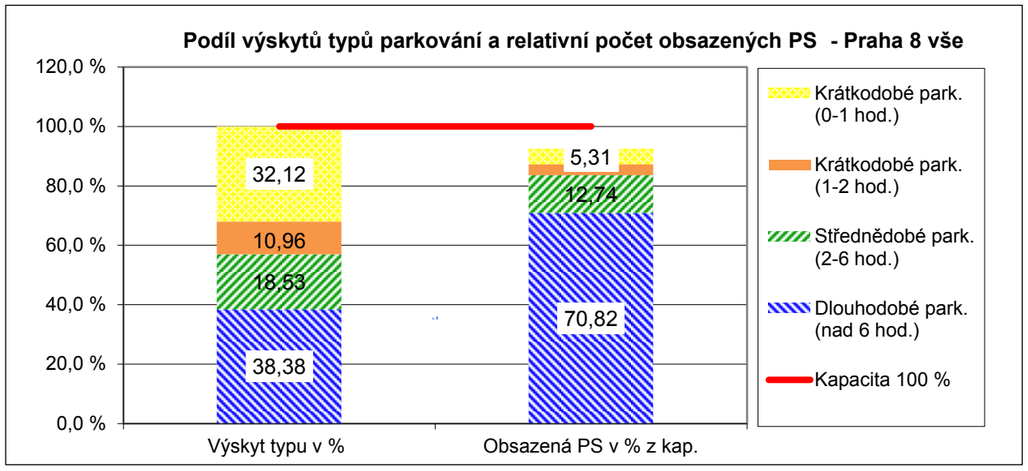
Provedení časové charakteristiky využití parkovací kapacity umožňuje vyhodnocení podílu jednotlivých typů parkování na obsazenosti. Podle doby nepřerušovaného parkování výskytu jednoho OA rozlišujeme parkování krátkodobé (KP < 2 hodin), střednědobé (SP = 2 - 6 hodin) a dlouhodobé (DP > 6 hodin).

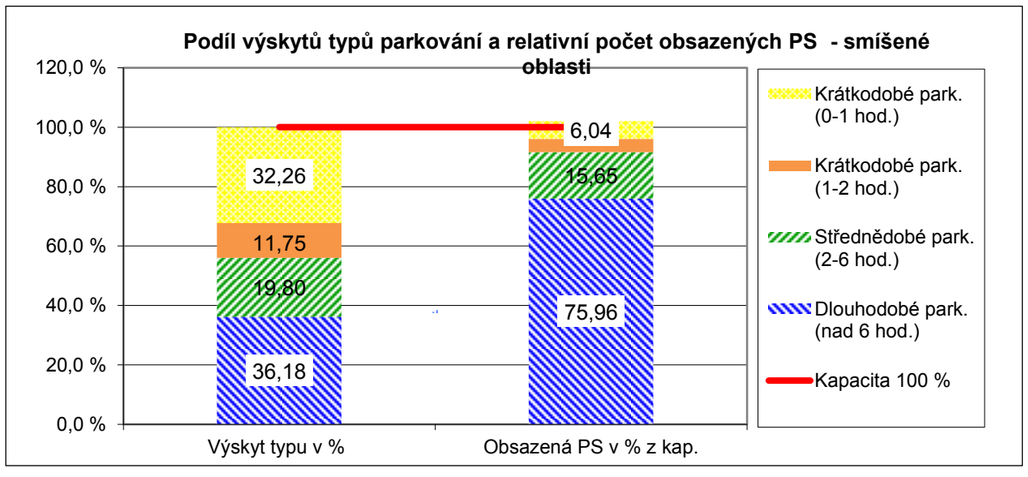
Z hodnot uvedených v tabulce je zřejmý časový režim parkování v jednotlivých okruzích. Oblasti silně atraktivní by měly dosahovat vysokých hodnot poměru krátkodobého parkování. Naopak sídlištní okruhy by měly mít zvýšené hodnoty dlouhodobého parkování.

Uvedené tabulky a grafy vypovídají o poměrech mezi jednotlivými kategoriemi parkujících vozidel. 43 % vozidel, která v hodnoceném území parkujíc krátkodobě se musí spokojit s 9 % disponibilní parkovací kapacity. Přitom by to měla být privilegovaná skupina, která do území přináší finanční prostředky. Naopak 38 % dlouhodobě parkujících vozidel zabírá přes 70 % disponibilní parkovací kapacity.

Vzhledem k značné atraktivitě hodnoceného území, se však značná část návštěvnického parkování (ale i dopravní obsluhy) realizuje v rozporu s dopravními předpisy. S ohledem na dlouhodobý vývoj je situace značně znepokojující.

Podíl jednotlivých typů parkování na výskytu vozidel





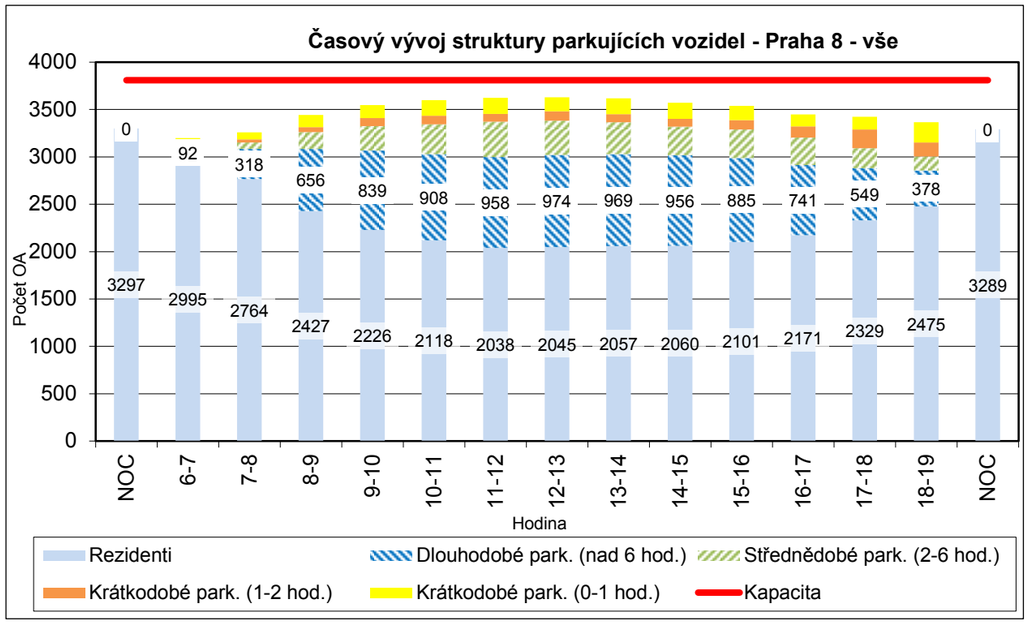
Podíl jednotlivých typů parkování na parkovací kapacitě

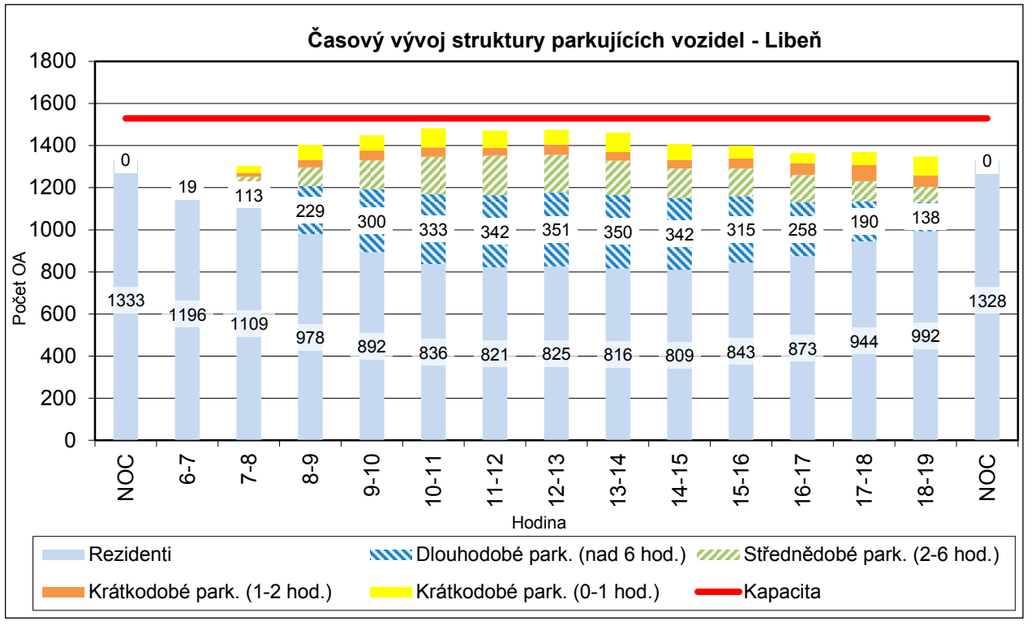
Okruh č.	Okruh - název	Podíl výskytu OA				Zabraná kapacita PS			
		KP1	KP2	SP	DP	KP1	KP2	SP	DP
P8	Praha 8	32,1%	11,0%	18,5%	38,4%	5,3%	3,6%	12,7%	70,8%
KA	Karlín - vše	30,2%	10,9%	18,1%	40,8%	5,0%	3,6%	12,5%	74,6%
LI	Libeň - vše	34,0%	11,6%	20,1%	34,4%	6,0%	4,1%	14,8%	67,6%
KO	Kobylisy - vše	31,3%	10,3%	16,7%	41,6%	4,8%	3,2%	10,8%	72,8%
TR	Trója - vše	30,2%	7,5%	17,0%	45,3%	3,5%	1,7%	7,2%	59,9%
SM	Smíšené oblasti	32,3%	11,8%	19,8%	36,2%	6,0%	4,4%	15,7%	76,0%
SI	Sídlištní zástavba	29,0%	8,3%	18,8%	43,9%	3,5%	2,0%	9,3%	62,3%
KZ	Komerční zástavba	34,9%	11,9%	15,3%	37,9%	6,4%	4,4%	11,6%	73,2%
VI	Vilová zástavba	27,9%	8,1%	21,3%	42,6%	3,4%	2,0%	10,5%	60,0%
1	FLORENC	36,5%	9,9%	15,5%	38,2%	8,0%	4,3%	14,0%	92,3%
2	KARLÍNSKÉ NÁM.	29,2%	9,1%	20,2%	41,6%	4,7%	2,9%	13,3%	68,8%
3	POBŘEŽNÍ	21,0%	17,5%	13,6%	47,9%	3,8%	6,3%	11,5%	88,7%
4	KŘIŽÍKOVA	52,5%	8,3%	11,7%	27,5%	12,7%	4,0%	12,2%	67,3%
5	SOKOLOVSKÁ	36,7%	13,3%	17,1%	32,9%	8,3%	6,1%	18,1%	83,3%
6	LYČKOVO NÁM.	24,0%	14,0%	21,5%	40,5%	3,4%	4,0%	12,1%	63,1%
7	U SLUNCOVÉ	21,2%	7,8%	22,7%	48,3%	2,3%	1,7%	9,6%	63,8%
8	INVALIDOVNA	21,6%	8,6%	22,5%	47,3%	3,2%	2,5%	13,0%	79,5%
9	U POŠTY	34,6%	12,4%	18,4%	34,6%	6,9%	4,9%	16,0%	80,4%
10	NOVÁKOVÝCH	35,8%	11,2%	19,4%	33,6%	7,2%	4,5%	17,1%	76,4%
11_a	VOJENOVA	37,5%	10,9%	20,3%	31,3%	6,8%	4,0%	15,7%	53,8%
11_b	LIBEŇSKÝ MOST	19,5%	13,8%	10,6%	56,1%	2,8%	4,0%	6,3%	88,6%
12	PALMOVKA	20,2%	8,9%	17,8%	53,1%	3,3%	2,9%	11,7%	92,3%
13	ZENKLOVA	32,3%	9,7%	19,8%	38,2%	6,2%	3,7%	16,9%	83,1%
14	PIVOVARNICKÁ	30,9%	10,1%	25,7%	33,2%	6,6%	4,3%	23,1%	84,6%
15	U METEORU	50,4%	13,6%	16,9%	19,0%	10,5%	5,7%	14,3%	41,9%
16	PODLIPNÉHO	19,9%	11,2%	27,3%	41,6%	2,9%	3,3%	16,8%	69,3%
17	BULOVKA	46,1%	15,8%	17,6%	20,4%	9,3%	6,4%	13,0%	40,2%
18	VOSMÍKOVÝCH	27,8%	18,4%	24,8%	28,9%	5,2%	6,9%	19,6%	61,2%
19	S.K.NEUMANNA	29,3%	11,6%	20,7%	38,4%	4,7%	3,7%	14,5%	71,4%
20	U VLACHOVKY	47,3%	9,5%	18,7%	24,4%	10,5%	4,2%	17,3%	58,9%
21	VRŠNÍ	34,4%	17,8%	17,0%	30,8%	11,0%	11,3%	23,6%	100,6%
22	SLUŽSKÁ	23,9%	12,2%	19,7%	44,1%	3,7%	3,8%	12,6%	77,4%
23	TŘEBORADICKÁ	29,0%	6,1%	21,4%	43,5%	3,3%	1,4%	9,9%	59,0%
24	PÍSEČNÁ	30,2%	7,5%	17,0%	45,3%	3,5%	1,7%	7,2%	59,9%
25	LIBIŠSKÁ	21,2%	12,0%	15,2%	51,6%	2,2%	2,5%	6,5%	61,4%
26	KLAPKOVA	33,5%	10,4%	12,4%	43,8%	5,4%	3,4%	8,3%	75,8%
27	KLECANSKÁ	24,8%	8,8%	27,4%	38,9%	3,4%	2,4%	16,1%	60,1%
28	BOJASOVA	30,8%	11,2%	14,0%	43,9%	4,5%	3,3%	8,5%	76,8%
29	KYSELOVA	47,0%	7,8%	10,9%	34,3%	12,0%	4,0%	11,8%	94,4%
30	TAUSSIGOVA	28,4%	11,5%	16,6%	43,5%	4,5%	3,7%	11,0%	77,7%
31	TŘEBENICKÁ	29,1%	6,4%	19,6%	44,9%	3,6%	1,6%	9,8%	66,3%
32	ŠTĚPNIČNÁ	36,7%	10,2%	15,3%	37,9%	4,6%	2,5%	8,0%	54,6%
33	BATLIČKOVA	35,3%	6,7%	20,1%	37,8%	4,6%	1,8%	11,3%	55,8%

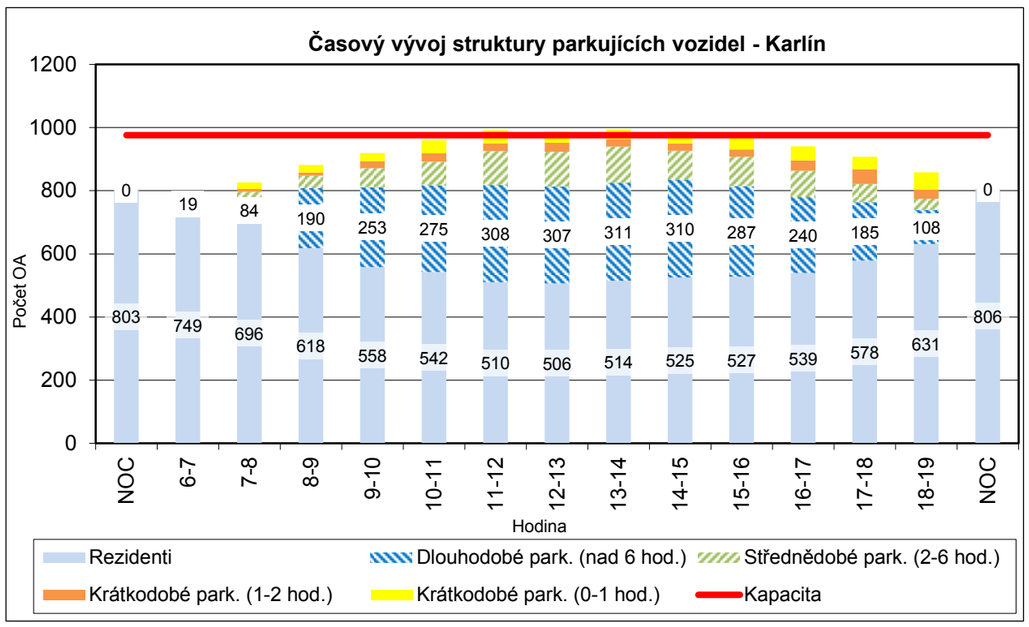
KP1 krátkodobé parkování do 1 h
KP2 krátkodobé parkování 1 – 2 h
SP střednědobé parkování 3 – 6 h
DP dlouhodobé parkování více než 6 h

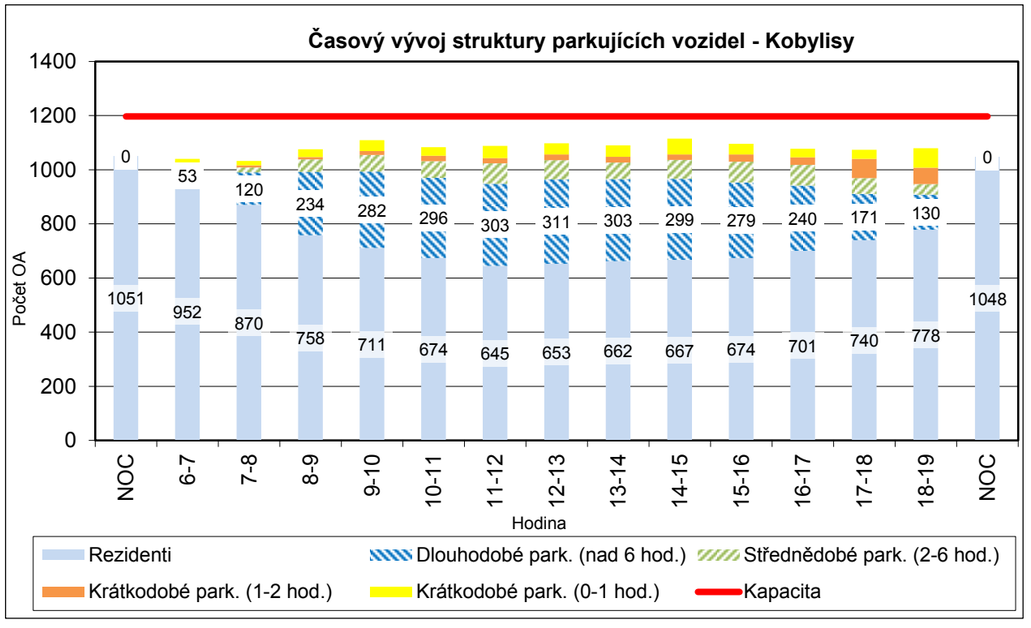
Porovnání časového vývoje struktury parkujících s rozdělením podle kategorií

Nejlépe ilustrují reálné poměry následující grafy, které ukazují počty vozidel parkujících v jednotlivých hodinách dne.

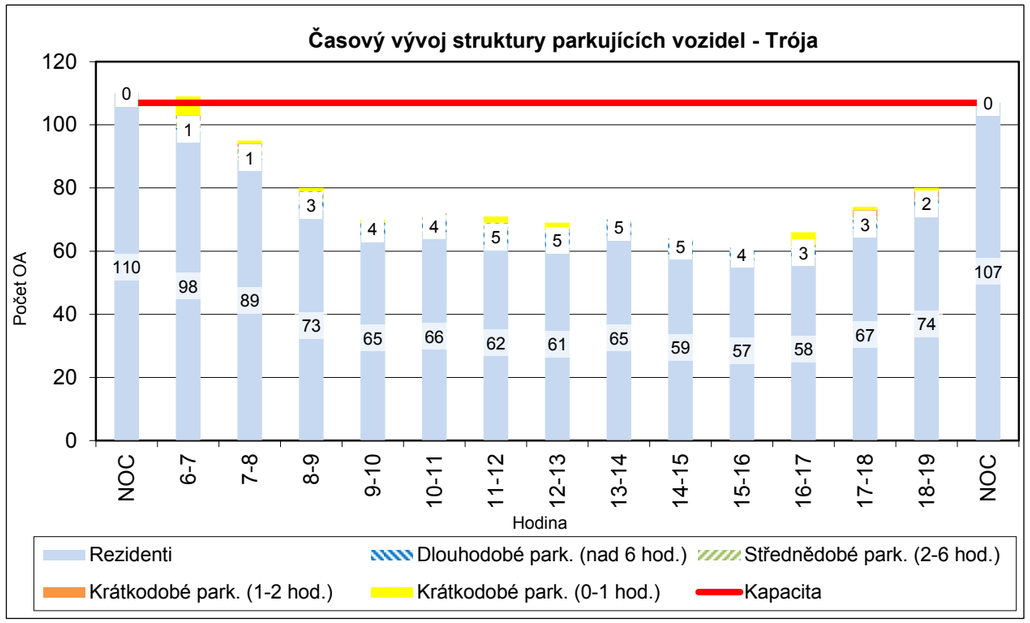


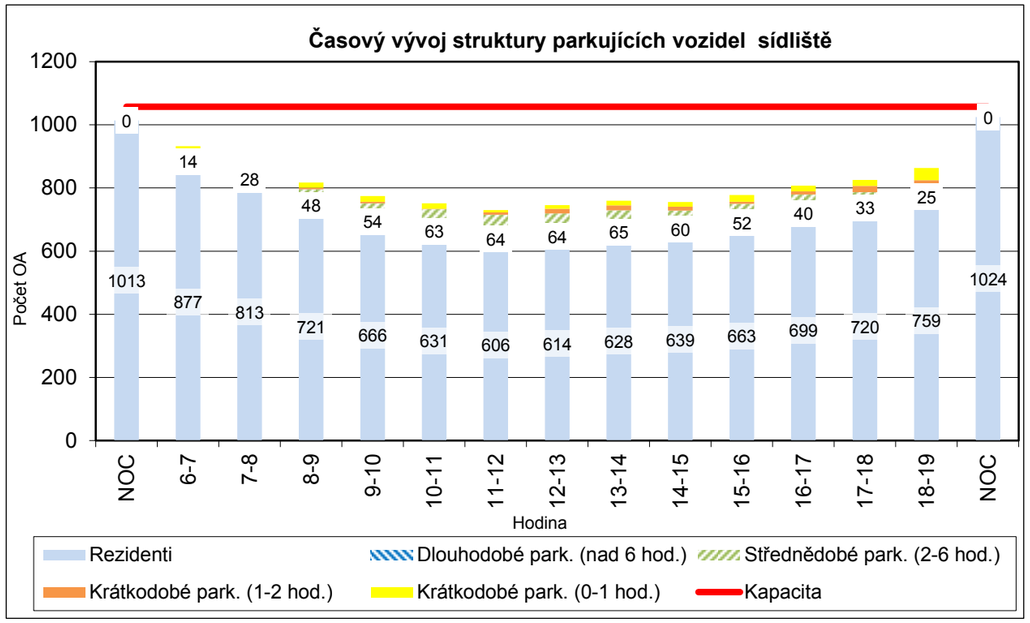


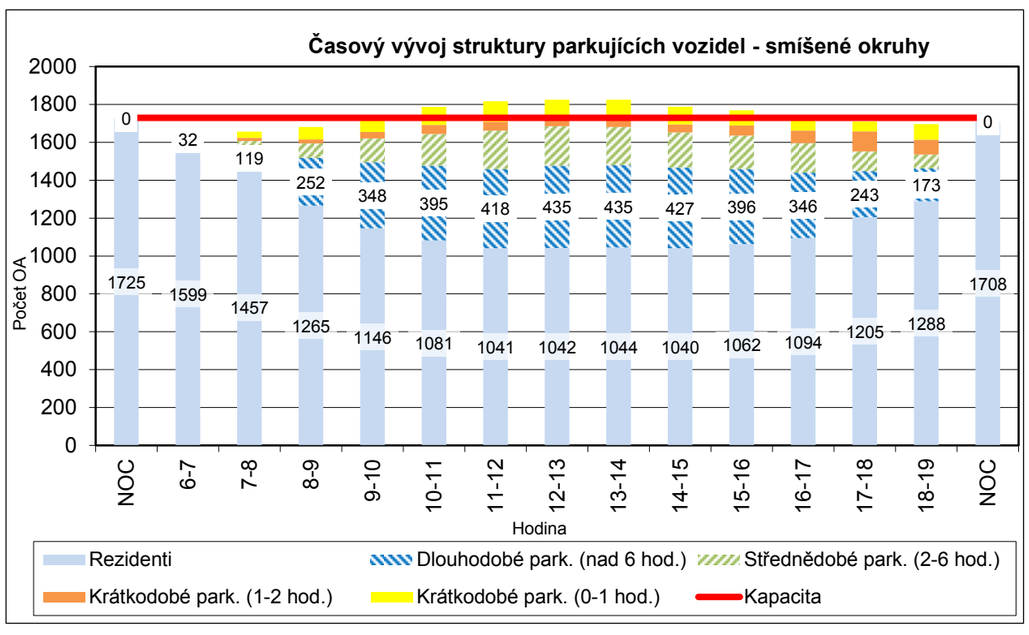


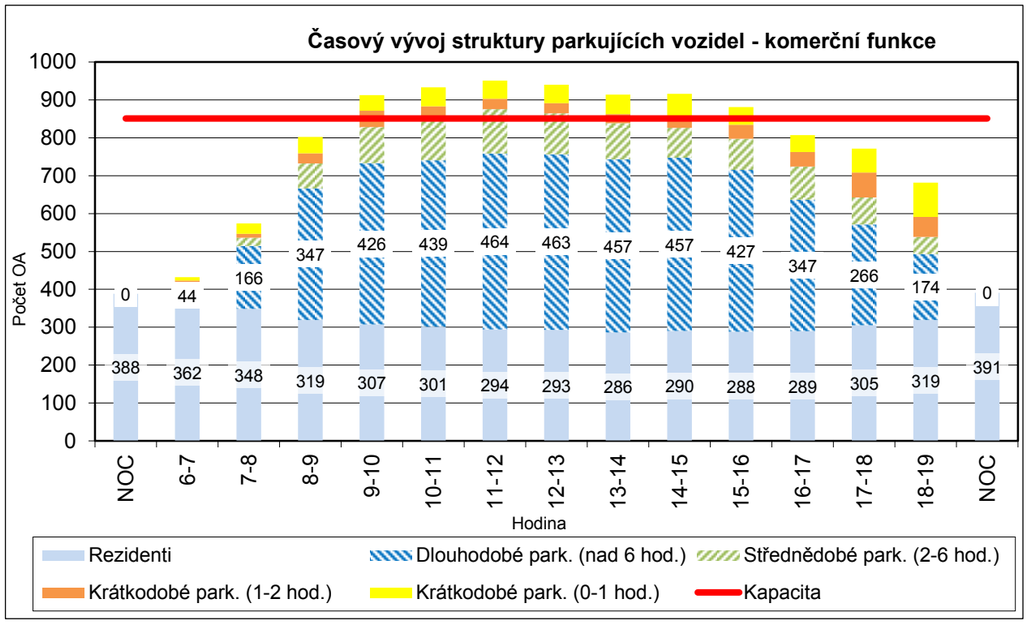


Pozitivní informaci, je fakt, že nároky rezidentů jsou nižší než disponibilní kapacita.





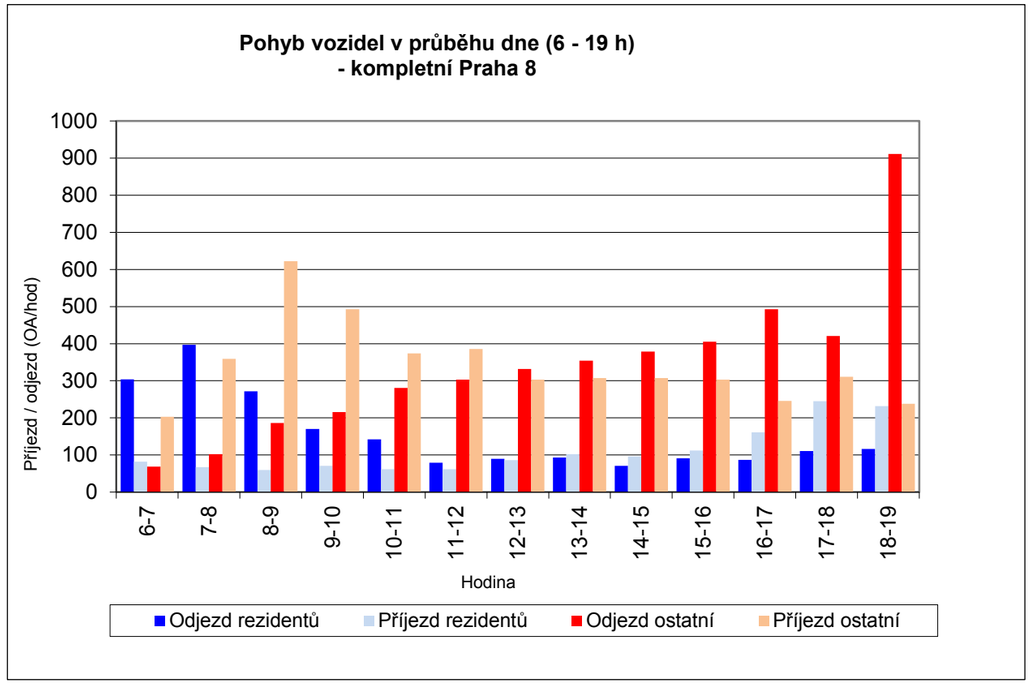




Grafy zřetelně vypovídají o parkovacích procesech. Rezidenti uvolňují část parkovací kapacity, která je využitá pro parkování ostatních kategorií. S výjimkou sídlišť a vilové zástavby pak ostatní vozidla působí značné problémy s parkováním. Ilustrující jsou i sloupce udávající počet vozidel parkujících dlouhodobě. V praxi by eliminace dlouhodobého parkování vyřešila problémy v průběhu dne.

4.3.4 Denní průběhy obratů

V následujícím grafu jsou uvedená porovnání vývoje pohybů v hodnocených okruzích. Jsou zde uvedeny absolutní hodnoty odjezdů a příjezdů v členění podle typu uživatele. Je zřetelné, že příjezd nových parkujících v ranních hodinách převyšuje odjezd rezidentů. Okolo poledne dochází k obecnému útlumu pohybů. V odpoledních hodinách začínají odjíždět ostatní, avšak stále přijíždějí noví návštěvníci. V kontextu s podvečerním příjezdem rezidentů, tak nastává další střet na parkovací kapacitě.



Vyjádřeno v absolutních hodnotách lze uvést následující údaje:

+ Příjezdy do všech okruhů 5 890 OA/den
+ Odjezdy ze všech okruhů 6 475 OA/den

Přímou extrapolací na celé hodnocené území lze dospět k hodnotám denních odjezdů a příjezdů v intervalu 25 000 až 28 000 OA/den, z čehož cca. 20 000 pohybů je tvořeno nerezidentní klientelou.

4.3.5 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity

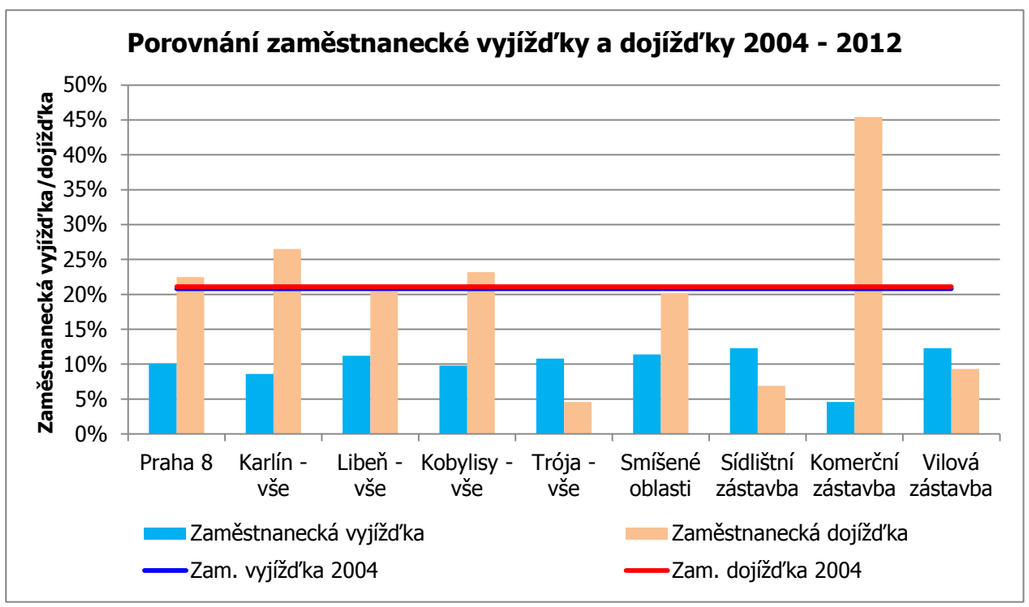
Jedním z rozhodujících údajů při plánování vhodné organizace a regulace DvK je rozsah vzájemné zastupitelnosti v noci odstavených a ve dne parkujících OA. Zastupitelnost při využívání odstavných a parkovacích stání vyplývá zejména z rotace OA stálých uživatelů. Základní a poměrně stabilní složkou vytvářející rotaci OA na hodnoceném území jsou rezidenti vyjíždějící pravidelně za prací mimo danou oblast. Tím se vytváří volná kapacita jíž je v omezeném časovém úseku možné využívat ostatními uživateli parkovacích kapacit na území. Podstatná část takto uvolněné kapacity je využita k parkování dojíždějících do oblasti za prací. Jedná se o skupinu uživatelů, kterou je zejména v okruzích s dobrou obslužností území prostředky MHD vhodné omezovat.

Limitujícím faktorem pro stanovení zastupitelnosti je dále skupina OA, jež se v průběhu dne nepohybuje. Jedná se o převážně pravidelné chování specifické skupiny uživatelů PS. Hodnoty zastupitelnosti jsou, v souladu s převažující uživatelskou strukturou a funkční náplní objektů na hodnoceném území, velice podobné. Z následující tabulky je zřejmý rozdíl v chování dominantních skupin.

Okruh č.	Okruh - název	OA bez pohybu	OA rotující	Zam. výjezd	Zam. dojezd
P8	Praha 8	1 598	1 880	10,1%	22,5%
KA	Karlín - vše	415	509	8,6%	26,5%
LI	Libeň - vše	613	783	11,2%	20,4%
KO	Kobylisy - vše	525	557	9,8%	23,2%
TR	Trója - vše	45	30	10,8%	4,6%
SM	Smíšené oblasti	817	927	11,4%	20,1%
SI	Sídlištní zástavba	503	297	12,3%	6,9%
KZ	Komerční zástavba	209	598	4,6%	45,4%
VI	Vilová zástavba	69	58	12,3%	9,3%
1	FLORENC	60	65	8,2%	25,8%
2	KARLÍNSKÉ NÁMĚSTÍ	24	80	6,2%	48,7%
3	POBŘEŽNÍ	26	95	3,5%	53,1%
4	KŘIŽÍKOVA	22	56	6,7%	37,8%
5	SOKOLOVSKÁ	34	47	9,2%	26,6%
6	LYČKOVO NÁM.	56	52	12,6%	15,6%
7	U SLUNCOVÉ	98	48	10,6%	3,4%
8	INVALIDOVNA	95	67	10,1%	15,4%
9	U POŠTY	59	51	11,2%	16,0%
10	NOVÁKOVÝCH	60	70	13,2%	19,2%
11_a	VOJENOVA	0	21	7,6%	56,1%
11_b	LIBEŇSKÝ MOST	28	38	2,5%	36,5%
12	PALMOVKA	35	97	3,8%	49,2%
13	ZENKLOVA	46	49	12,7%	15,7%
14	PIVOVARNICKÁ	71	57	16,2%	9,5%
15	U METEORU	18	44	3,0%	31,1%
16	PODLIPNÉHO	61	67	13,3%	16,6%
17	BULOVKA	12	62	5,5%	34,0%
18	VOSMÍKOVÝCH	47	54	18,6%	5,7%
19	S.K.NEUMANNA	37	36	12,6%	8,2%
20	U VLACHOVKY	32	50	13,0%	18,8%
21	VRŠNÍ	18	70	8,6%	42,6%
22	SLUŽSKÁ	44	57	7,4%	36,2%
23	TŘEBORADICKÁ	77	49	13,0%	8,3%
24	PÍSEČNÁ	45	30	10,8%	4,6%
25	LIBIŠSKÁ	63	36	12,9%	7,5%
26	KLAPKOVA	28	82	5,2%	53,7%
27	KLECANSKÁ	24	28	14,4%	16,0%
28	BOJASOVA	67	35	12,7%	5,2%
29	KYSELOVA	38	79	5,3%	40,6%
30	TAUSSIGOVA	75	79	8,5%	21,3%
31	TŘEBENICKÁ	91	42	12,6%	3,9%
32	ŠTĚPNIČNÁ	45	31	12,0%	9,9%
33	BATLIČKOVA	62	57	12,7%	12,0%

Lze konstatovat, že 42 % parkovací kapacity je trvale obsazeno rezidenty, kteří v průběhu dne vůbec nepoužívají osobní automobil. Objem zaměstnanecké výjížďky rezidentů je násobně nižší, než objem zaměstnanecké dojížďky ostatních skupin. Zatímco snižující se objem rezidentních pohybů je pozitivní informací, rostoucí objemy zaměstnanecké dojížďky jsou zásadním problémem v hodnoceném území.

Oproti roku 2004 stoupl počet vozidel bez pohybu ze 33,6 % na 42 %. V roce 2004 činil objem zaměstnanecké vyjížďky 20,8 %. Nyní to je již pouze 10,1 %.



Z porovnání analýz 2004 a 2012 pak lze vysledovat následující:

- rasantně stoupnul počet vozidel bez pohybu (důsledek spuštění ZPS 2007/2008?) - území je saturováno dlouhodobě parkujícími vozidly
- naopak klesá počet rotujících vozidel – v praxi již pro tyto kategorie není k dispozici volný prostor
- dále stoupá objem zaměstnanecké dojížďky, což je na považenou v kontextu velice kvalitní dostupnosti MHD napříč celým hodnoceným územím
- klesá zaměstnanecká vyjížďka – občané Prahy 8 pravděpodobně více používají MHD
- celkový objem zaměstnanecké dojížďky lze stanovit na 3 400 OA pravidelně využívajících místní komunikace na hodnoceném území Prahy 8 k celodennímu stání

4.4 Saturace hodnoceného území

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů při hodnocení dynamických i statických vztahů DvK je celková saturace (nasycenost) hodnoceného území parkujícími OA. Zpracovatel provedl na místních komunikacích v průběhu 48 hodin typického pracovního dne 8 krát celoplošné sčítání odstavených a parkujících OA. Doba měření byla zvolena tak, aby postihla odstavení OA stálých uživatelů a dále období minimální a maximální obsazenosti parkovacích kapacit.

Celoplošné dopravní sčítání proběhlo v typické pracovní dny v druhé polovině měsíce března a bylo na hodnoceném území provedeno:

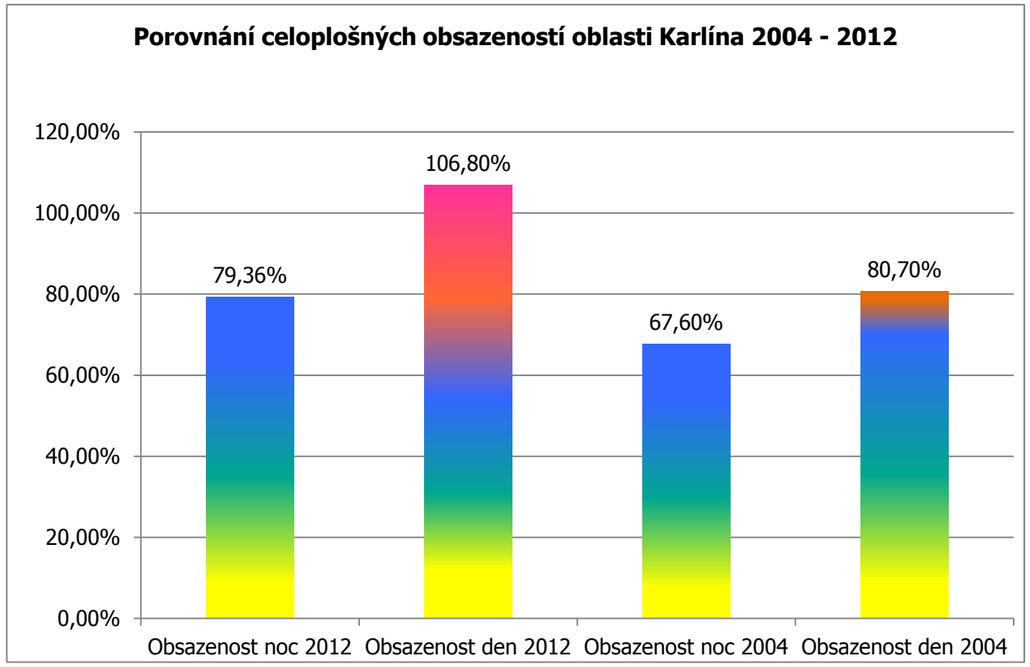
- 2 x v noci mezi 24^{00} až 3^{00} hod
- 2 x dopoledne mezi 9^{00} až 11^{00} hod
- 2 x v poledne mezi 11^{30} až 13^{30} hod
- 2 x odpoledne mezi 14^{00} až 16^{00} hod

Hodnoty saturace dokumentují obsazenost parkovacích kapacit na místních komunikacích a ostatních parkovacích plochách zahrnutých v disponibilní kapacitě území. Takto podrobné zjištění a opakované měření umožňuje zpracovateli lokalizovat hodnoty obsazenosti ve vazbě na jejich uživatelskou strukturu.

Výsledky celoplošného sčítání v členění podle jednotlivých ZSJ jsou uvedeny v tabulce. Uvedené výsledné hodnoty, na většině hodnocených ZSJ, nepostihují do potřebné podrobnosti saturaci na menších celcích. Tato lokální saturace je zřetelná z grafického zpracování, jež je znázorněno ve schématech „Obsazenost parkovacích stání na místních komunikacích Praha 8 (noc a průměr den)“. Podrobné numerické hodnocení v členění na jednotlivé úseky ulic je uvedeno v tabulkovém zpracování jako součást přílohy.

Souhrnné výsledky celoplošného sčítání podle základních sídelních jednotek

ZSJ - číslo - název	Kapacita PS	Průměr noc OA	Obsazenost noc	Průměr den OA	Obsazenost den	Obsazenost dopoledne	Obsazenost poledne	Obsazenost odpoledne
130443 - Za Střelnicí	1 152	1 102	95,66%	1 216	105,51%	106,34%	105,82%	104,38%
130478 - Horní Kobylisy	1 199	568	47,37%	946	78,87%	77,19%	81,61%	77,81%
130508 - Pod Kobylis. vozovnou	1 164	1 041	89,39%	904	77,66%	77,71%	77,71%	77,58%
130516 - Pod Čimickým hájem	522	471	90,13%	337	64,56%	65,13%	64,37%	64,18%
130656 – Slovanka	602	447	74,25%	436	72,37%	72,67%	71,93%	72,51%
130672 - Nad Mazankou	579	425	73,32%	472	81,58%	80,22%	82,56%	81,95%
130699 - Dolní Kobylisy	713	499	69,99%	640	89,78%	88,64%	89,76%	90,95%
130702 - Nad Rokoskou	883	631	71,40%	691	78,26%	80,75%	77,86%	76,16%
130737 – Šutka	393	337	85,75%	257	65,35%	65,27%	66,92%	63,87%
130877 - Na Stráži	701	721	102,78%	676	96,46%	96,93%	97,79%	94,65%
130893 - Horní Libeň-Na Báni	985	758	76,90%	765	77,61%	78,27%	76,85%	77,72%
130907 - Stará Libeň	914	936	102,35%	1 002	109,61%	109,30%	110,83%	108,70%
130915 - Na Palmovce	641	750	117,00%	777	121,27%	121,61%	123,56%	118,64%
130940 - Za Invalidovnou	535	409	76,45%	413	77,20%	72,52%	77,94%	81,12%
130958 - Karlín-východ	1 440	1 240	86,08%	1 440	99,99%	97,71%	102,05%	100,21%
130966 - Karlín-západ	1 675	1 251	74,66%	2 042	121,91%	119,67%	123,58%	122,48%
130974 - Autobusové n. Florenc	0	3	0,00%	11	ZÁKAZ	ZÁKAZ	ZÁKAZ	ZÁKAZ
130982 - Rohanský ostrov	162	36	22,22%	160	98,56%	92,90%	104,63%	98,15%
130991 - Karlín-sever	10	3	25,00%	3	28,33%	15,00%	35,00%	35,00%
131008 - U Libeňského zámku	175	57	32,29%	165	94,19%	94,86%	97,14%	90,57%
131016 - Bulovka	281	109	38,61%	225	80,19%	87,90%	79,18%	73,49%
305987 - U Dolních kobylis	16	1	3,13%	3	20,83%	25,00%	28,13%	9,38%
306363 - Nové Ďáblice	694	808	116,35%	613	88,38%	86,10%	87,68%	91,35%
306371 - Ďáblice-východ	917	1 040	113,36%	841	91,68%	89,59%	92,31%	93,13%
316989 - Švábky-západ	0	0	0,00%	0	0,00%	ZÁKAZ	0,00%	ZÁKAZ
316997 - Švábky-východ	90	82	90,56%	119	131,85%	126,11%	140,56%	128,89%
Celkový součet	16 443	13 717	83,42%	15 153	92,16%	91,45%	93,10%	91,92%



Pro oblast Karlína máme k dispozici i starší dopravní průzkumy. Je zřetelné, že ve srovnání let 2004 a 2012 došlo jak v noci, tak i ve dne ke zvýšení počtu odstavených nebo parkujících vozidel.

4.4.1 Obsazenost území v noci

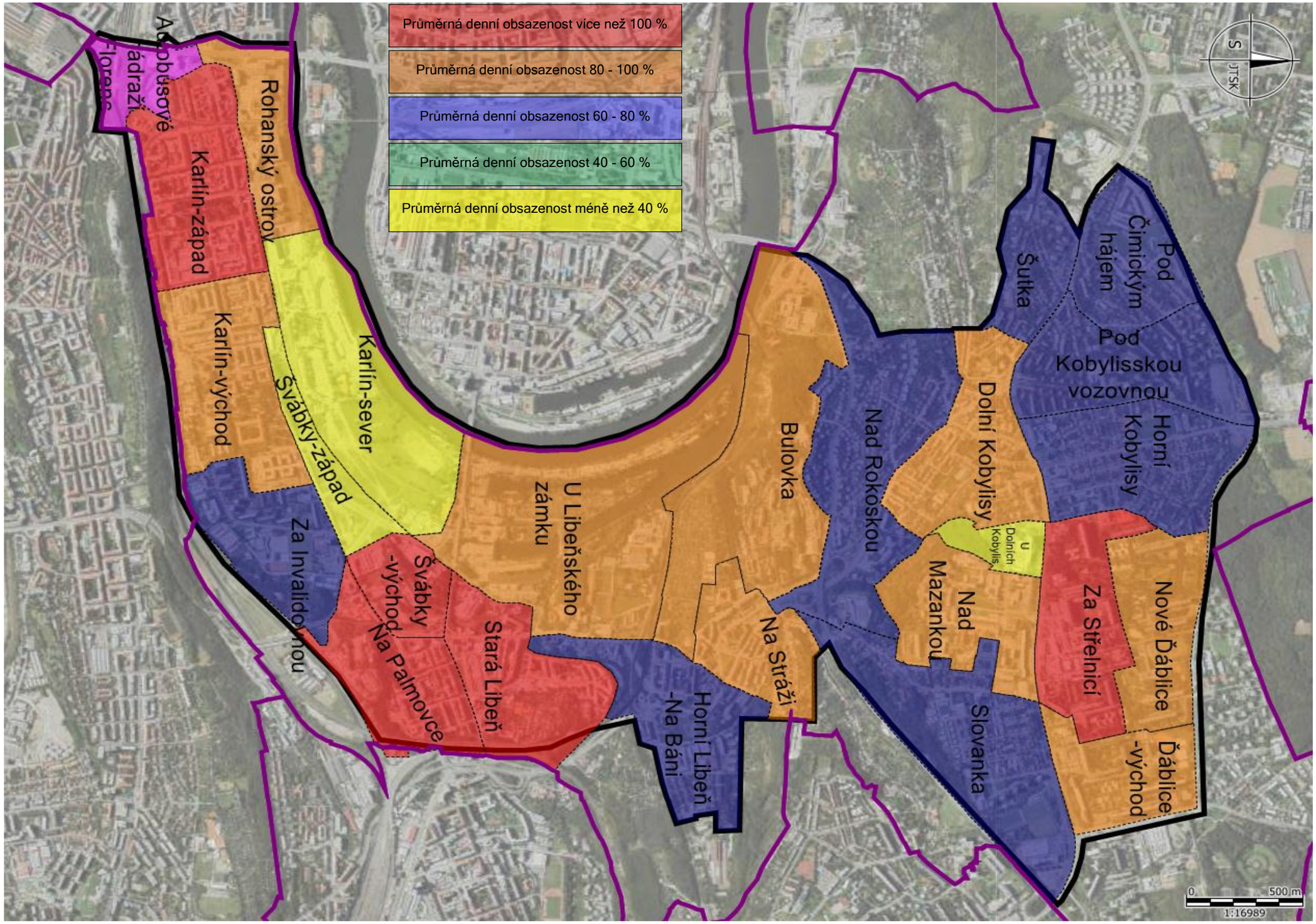
Objektivně charakterizuje a lokalizuje kapacitní nároky na odstavování OA skupiny bydlících a ostatních trvale sídlících uživatelů. Celkově bylo zjištěno na komunikacích 13 717 OA, což dokumentuje využití parkovací kapacity na cca 83 %. Zcela saturovány jsou kapacity na všech komunikacích s vysokou hustotou bydlení.

4.4.2 Obsazenost území ve dne

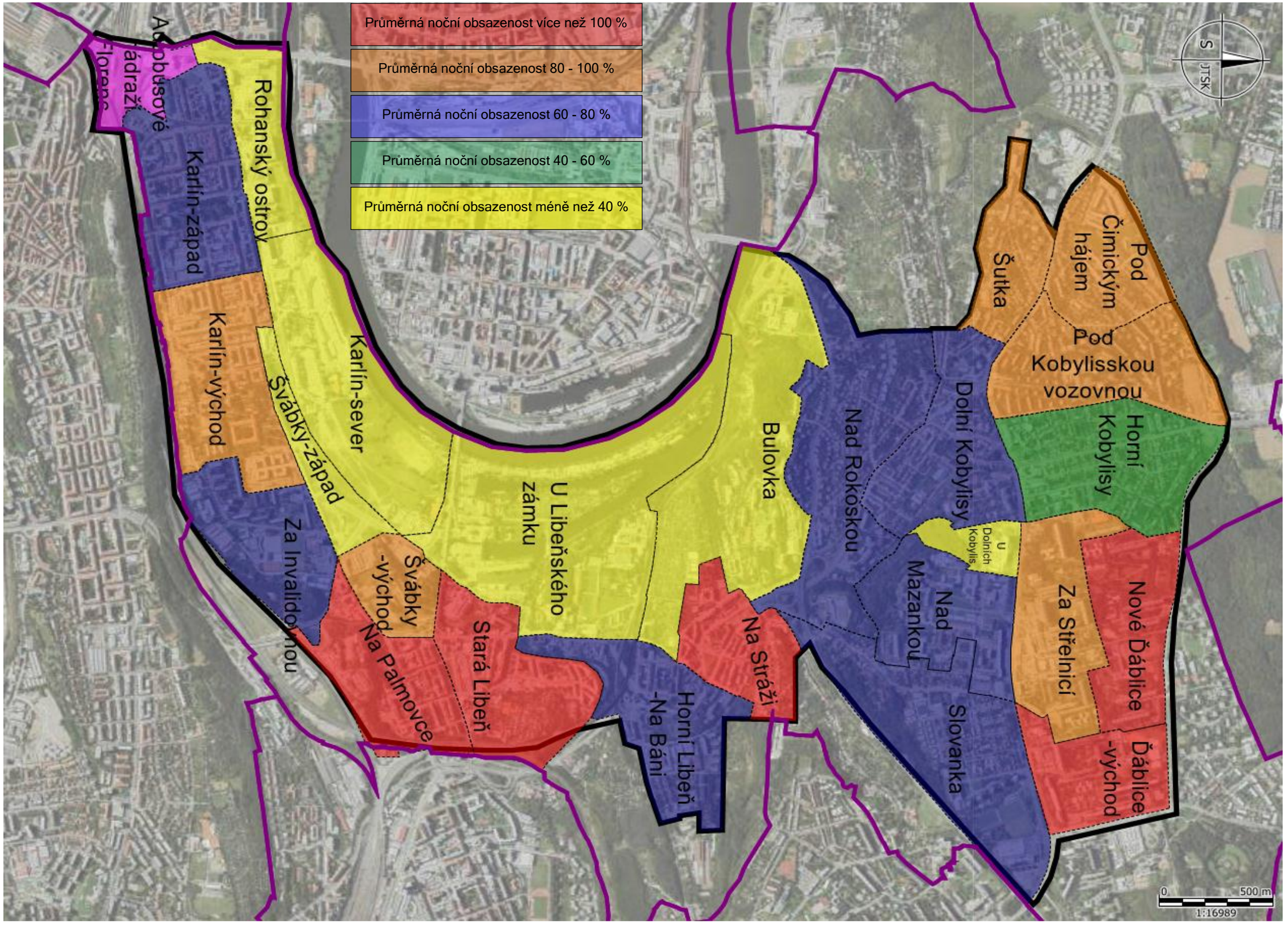
V průběhu dne dochází celkově k dalšímu nárůstu počtů parkujících OA. V průměru bylo na hodnoceném území zaparkováno 15 153 OA, což reprezentuje obsazenost 92,16 %. Volnější zůstávají pouze lokality s regulovaným parkováním nebo jiným dopravním omezením. Volnější jsou zpravidla území vilového charakteru, či některá vysokopodlažní sídliště.

Je zřejmé, že pro parkování jsou kromě komerčně atraktivních lokalit intenzivně využívány rovněž oblasti smíšeného charakteru. Ty jsou obsazeny zejména dojíždějícími do zaměstnání. Toto zjištění je v souladu s vyrovnanou úrovní zaměstnanecké vyjížďky a dojížďky jež byla hodnocena v rámci denních snímků vybraných okruhů.

Celkové průměrné denní obsazenosti



Celkové průměrné noční obsazenosti



4.5 Stanovení uživatelské funkce objektů v hodnoceném území

Jedním z faktorů limitujících náročnost území na potřebu parkovacích kapacit a ovlivňujících charakteristiku průběhu DvK je dislokace a rozsah cílové a zdrojové dopravy. Ten je dán uživatelskou funkcí jednotlivých objektů. V rámci zpracování projektu ZPS je určení uživatelské funkce objektů na řešeném území jedním ze základních podkladů při modelování struktury parkovacích kapacit vyhrazených pro jednotlivé uživatelské kategorie (návštěvníci – rezidenti, abonenti).

Zpracovatel proto provedl v závislosti na jejich převažující funkci, fyzickou kategorizaci objektů na hodnoceném území. Objekty jsou rozděleny do následujících tří základních kategorií:

- objekty s funkcí bydlení – do této kategorie jsou zařazeny objekty s převažující obytnou funkcí, kde komerční aktivity jsou umístěny maximálně na části uličního parteru;
- objekty se smíšenou funkcí - kategorie obsahující objekty s umístěním komerčních aktivit v celém uličním parteru, příp. i ve vyšších patrech. Součástí objektů jsou i byty;
- objekty s funkcí komerce a služeb – v této kategorii jsou objekty, které neobsahují bytové jednotky, ale slouží ke komerčním účelům, pro služby, školství, tělovýchově, zdravotnictví, úřadům nejrůznějších stupňů a podobně.

Z přiloženého schéma „Mapa funkčního využití objektů v hodnoceném území" lze k jednotlivým lokalitám nebo urbanistickým obvodům přiřadit převládající urbanistickou funkci a následnou skupinu stálých uživatelů. Z grafického zpracování je zřejmé, že hodnocené území Prahy 8 je územím s převládající smíšenou funkcí. Tato se vyznačuje souběhem funkce bydlení a funkcí komerčních, administrativních, kulturních a dalších. Tento souběh v konečném důsledku klade vysoké nároky na dopravu v klidu v průběhu celého dne.

5. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity

Před vlastním rámcovým návrhem provedeme kapacitní výpočty. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity je provedeno na úroveň stávajících nároků území a ve výhledu podle původní verze a předpokladů územního plánu pro rok 2020.

Nároky na vybavenost staveb parkovací kapacitou jsou v rámci města stanoveny obecně závaznou vyhláškou hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze. Podle této vyhlášky se postupuje rovněž při zpracování a pořizování územní dokumentace a územně plánovacích podkladů. Zpětná aplikace vyhlášky do stávajících území je omezena možností získání podkladů pro stanovení hodnot požadovaných parametrů. Současně tato vyhláška obsahuje určitou nadčasovost ve vztahu k požadované vybavenosti parkovací kapacitou vyplývající z dlouhodobě předpokládaného vývoje úrovně automobilizace a skutečné situace na hodnoceném území. Právě zjištění stávajícího stavu DvK je jedním z hlavních důvodů zpracování této analýzy. Při stanovení současných potřeb území proto zpracovatel vychází z hodnot zjištěných analýzou a při stanovení potřeb v dlouhodobém výhledu vychází z uvedené vyhlášky, možností území a informací zjištěných v rámci analýzy.

Jedním z ukazatelů důležitých pro hodnocení stávající situace a budoucího vývoje potřeby parkovací kapacity na hodnoceném území je zjištění stávající úrovně automobilizace bydlících a ostatních stálých uživatelů parkovacích kapacit na hodnoceném území. Toto hodnocení není identické s evidencí OA podle majitelů, ale vychází ze situace na území v době provádění analýzy a předpokládaného budoucího vývoje území. Při stanovení současných i budoucích nároků vychází zpracovatel z následujících zjištěných údajů a předpokladů:

- při nočním celoplošném sčítání bylo zjištěno celkem cca 13 717 OA odstavených na místních komunikacích;
- zpracovatel odhaduje, že 10% OA je v noci nepřítomno nebo parkuje mimo hodnocené území a cca 7 000 PS je obsazeno obyvateli hodnoceného území v garážích (HG, IG) a ve vnitroblocích;
- na základě uvedených hodnot zpracovatel odhaduje, že na 1.000 obyvatel se v současnosti na území vyskytuje cca 378 OA (SA = 2,64). V průměru připadá na cca 0,77 bytů jeden OA.;
- celková pravidelná denní vyjížďka do zaměstnání zahrnující MK, HG a vnitrobloky dosahuje v průběhu dne cca 1 600 OA – MK a 2 500 mimo MK (HG + IG + vnitrobloky) a dojížďka cca 3 400 OA (pouze MK);
- na hodnoceném území trvale bydlelo ke konci roku 2011 celkem 59 668 obyvatel;
- stávající průměrná velikost bytové domácnosti činí 2,04 osoby a výhledu do roku 2010 bylo uvažováno s velikostí 2,08 osoby;
- stávající počet bytů v úrovni roku 2011 je 29 191 (bez 2 771 neobydlených bytů);
- kapacity ve vnitroblocích a garážích jsou téměř obsazeny a budoucí deficit se projeví nárůstem poptávky na místních komunikacích; V případě zavedení celoplošné regulace DvK však lze očekávat zefektivnění využití vnitroblokových kapacit;
- v průměru je uvažována potřeba max. 1 PS na každý byt;
- nejsou zahrnuti přechodně bydlící. Vzhledem ke stávající plošné zastavěnosti hodnoceného území zpracovatel předpokládá, v případě nárůstu podílu přechodně bydlících, reciproční snížení počtu trvale bydlících;
- potřeba parkovacích stání (v průběhu dne) je stanovena na základě výsledků momentového pozorování a celoplošné saturace území;
- při realizaci každé nové stavby bude realizována nová parkovací kapacita v rozsahu pokrývajícím minimálně vlastní potřebu objektu.

5.1 Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity

Při stanovení stávající potřeby parkovacích kapacit na hodnoceném území vychází zhotovitel zejména z celoplošné saturace území a poznatků o režimu parkování zjištěných v rámci této analýzy. Je zřejmé, že při nočním parkování (odstavování) OA se projevují výrazné deficity prakticky ve všech lokalitách s obytnou zástavbou. V průběhu dne se tyto deficity projevují prakticky celoplošně. V následující tabulce je uvedena bilance parkovacích kapacit na hodnoceném území a současně vyhodnocení lokálních deficitů v členění podle jednotlivých UO.

Stávající celoplošné bilance PS na místních komunikacích (3/2012)

ZSJ - číslo - název	Kapacita PS (K)	NOC			DEN			Výsledný lokální deficit
		Počet odsta-vených vozidel (O)	Bilance K-O	Lokální deficity	Počet parku-jících vozidel (P)	Bilance K-P	Lokální deficity	
130443 - Za Střelnicí	1 152	1 102	50	28	1 216	-64	28	28
130478 - Horní Kobylisy	1 199	568	631	103	946	253	105	105
130508 - Pod Kobylis. vozovnou	1 164	1 041	124	44	904	260	46	46
130516 - Pod Čimickým hájem	522	471	52	26	337	185	25	26
130656 - Slovanka	602	447	155	70	436	166	69	70
130672 - Nad Mazankou	579	425	155	21	472	107	21	21
130699 - Dolní Kobylisy	713	499	214	74	640	73	73	74
130702 - Nad Rokoskou	883	631	253	61	691	192	60	61
130737 - Šutka	393	337	56	20	257	136	20	20
130877 - Na Stráži	701	721	-20	41	676	25	42	42
130893 - Horní Libeň-Na Báni	985	758	228	64	765	221	64	64
130907 - Stará Libeň	914	936	-22	46	1 002	-88	45	46
130915 - Na Palmovce	641	750	-109	31	777	-136	32	32
130940 - Za Invalidovnou	535	409	126	21	413	122	21	21
130958 - Karlín-východ	1 440	1 240	201	58	1 440	0	58	58
130966 - Karlín-západ	1 675	1 251	425	49	2 042	-367	52	52
130974 - Autobusové n. Florenc	0	3	-3	3	11	-11	3	3
130982 - Rohanský ostrov	162	36	126	9	160	2	9	9
130991 - Karlín-sever	10	3	8	3	3	7	3	3
131008 - U Libeňského zámku	175	57	119	15	165	10	15	15
131016 - Bulovka	281	109	173	12	225	56	11	12
305987 - U Dolních kobylis	16	1	16	3	3	13	3	3
306363 - Nové Ďáblice	694	808	-114	14	613	81	14	14
306371 - Ďáblice-východ	917	1 040	-123	16	841	76	15	16
316989 - Švábky-západ	0	0	0	7	0	-0	7	7
316997 - Švábky-východ	90	82	9	8	119	-29	8	8
Celkový součet	**16 443**	**13 717**	**2 726**	**847**	**15 153**	**1 290**	**849**	**856**

Z hlediska hodnocení dislokace a rozsahu aktuální potřeby parkovací kapacity jsou rozhodující lokální deficity. Vyhodnocený stávající deficit parkovací kapacity činí v noci 847 PS a v průběhu dne 849 PS. Výsledný celkový lokální deficit zohledňující možnost zastupitelnosti při využití parkovacích kapacit v režimu noc-den činí 856 PS. Tuto kapacitu by bylo třeba v současnosti v daných lokalitách realizovat, aby hodnoty obsazenosti v průběhu dne i noci nepřesahovaly 100% kapacity na komunikacích a aby OA neparkovala nedovoleným způsobem, tj. na chodnících, komunikacích s nulovou parkovací kapacitou, ve vjezdech atp. S ohledem na regulaci a potřebu redukce parkování návštěvníků a dojíždějících do zaměstnání však není cílem úplné naplnění denního deficitu a tudíž ho nepovažujeme za limitní.

5.2 Vyhodnocení budoucích nároků potřeby parkovací kapacity

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 m^2 celkové plochy na 1 stání a u bytů nad 100 m^2 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 m^2. Zpracovatel proto použil při výpočtech hodnotu 1 PS na 1 byt. Není uvažováno s realizací parkovacích stání pro návštěvníky bytů. Hodnoceného území je ve smyslu uvedené vyhlášky převážně v zóně 3 a částečně v zóně 4, kde je toto předepsáno a návštěvníci budou rovněž podléhat celkové regulaci DvK, kterou bude nutné v budoucnu uplatnit.

Při stanovení potřeby parkovacích stání v průběhu dne zahrnul zpracovatel pouze stávající úroveň pravidelné vyjížďky a dojížďky. 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 vyjížďky 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.

Očekávaný nárůst počtu bytů by měl být realizován výhradně ve formě oživení nynějších neobydlených bytů. 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 vyjížďky a dojížďky.

Vyhodnocení potřeby odstavných (noc) a parkovacích (den) stání zahrnující výsledky dopravních průzkumů (výhledový stav 2020)

	NOC				DEN - pouze místní komunikace				
ZSJ - číslo - název	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 vyjížďka v OS[x]	Pravidelná dojížďka v OS[x]	Potřeba parkovacích stání PS	Bilance potřeb parkovacích stání
130443 - Za Střelnicí	1 686	2 808	2 808	-1 122	1 152	115	240	1 276	-1 246
130478 - Horní Kobylisy	1 930	942	942	988	1 199	120	249	1 328	858
130508 - Pod Kobylis.ozovnou	1 411	2 267	2 267	-856	1 164	116	242	1 290	-982
130516 - Pod Čimickým hájem	940	677	677	263	522	52	109	578	207
130656 - Slovanka	1 144	1 005	1 005	139	602	60	125	667	74
130672 - Nad Mazankou	1 466	895	895	571	579	58	120	642	509
130699 - Dolní Kobylisy	1 026	1 156	1 156	-130	713	71	148	790	-207
130702 - Nad Rokoskou	1 485	1 304	1 304	181	883	88	184	978	86
130737 - Šutka	525	862	862	-337	393	39	82	435	-379
130877 - Na Stráži	1 001	1 876	1 876	-875	701	70	146	777	-951
130893 - Horní Libeň-Na Báni	1 376	1 534	1 534	-158	985	99	205	1 091	-265
130907 - Stará Libeň	1 443	2 185	2 185	-742	914	91	190	1 013	-841
130915 - Na Palmovce	932	2 032	2 032	-1 100	641	64	133	710	-1 169
130940 - Za Invalidovnou	650	1 218	1 218	-568	535	54	111	593	-625
130958 - Karlín-východ	1 602	2 465	2 465	-863	1 440	144	300	1 596	-1 019
130966 - Karlín-západ	1 904	2 251	2 251	-347	1 675	168	348	1 856	-528
130974 - Autobusové n. Florenc	56	0	0	56	0	0	0	0	56
130982 - Rohanský ostrov	408	213	213	195	162	16	34	179	177
130991 - Karlín-sever	10	0	0	10	10	1	2	11	9
131008 - U Libeňského zámku	326	44	44	282	175	18	36	194	263
131016 - Bulovka	496	148	148	348	281	28	58	311	318
305987 - U Dolních kobylis	16	0	0	16	16	2	3	18	14
306363 - Nové Ďáblice	881	1 378	1 378	-497	694	69	144	769	-572
306371 - Ďáblice-východ	1 116	1 903	1 903	-787	917	92	191	1 016	-886
316989 - Švábky-západ	0	3	3	-3	0	0	0	0	-3
316997 - Švábky-východ	0	26	26	-26	90	9	19	100	-36
Celkový součet	23 830	29 191	29 191	-5 361	16 443	1 644	3 420	18 219	-7 137

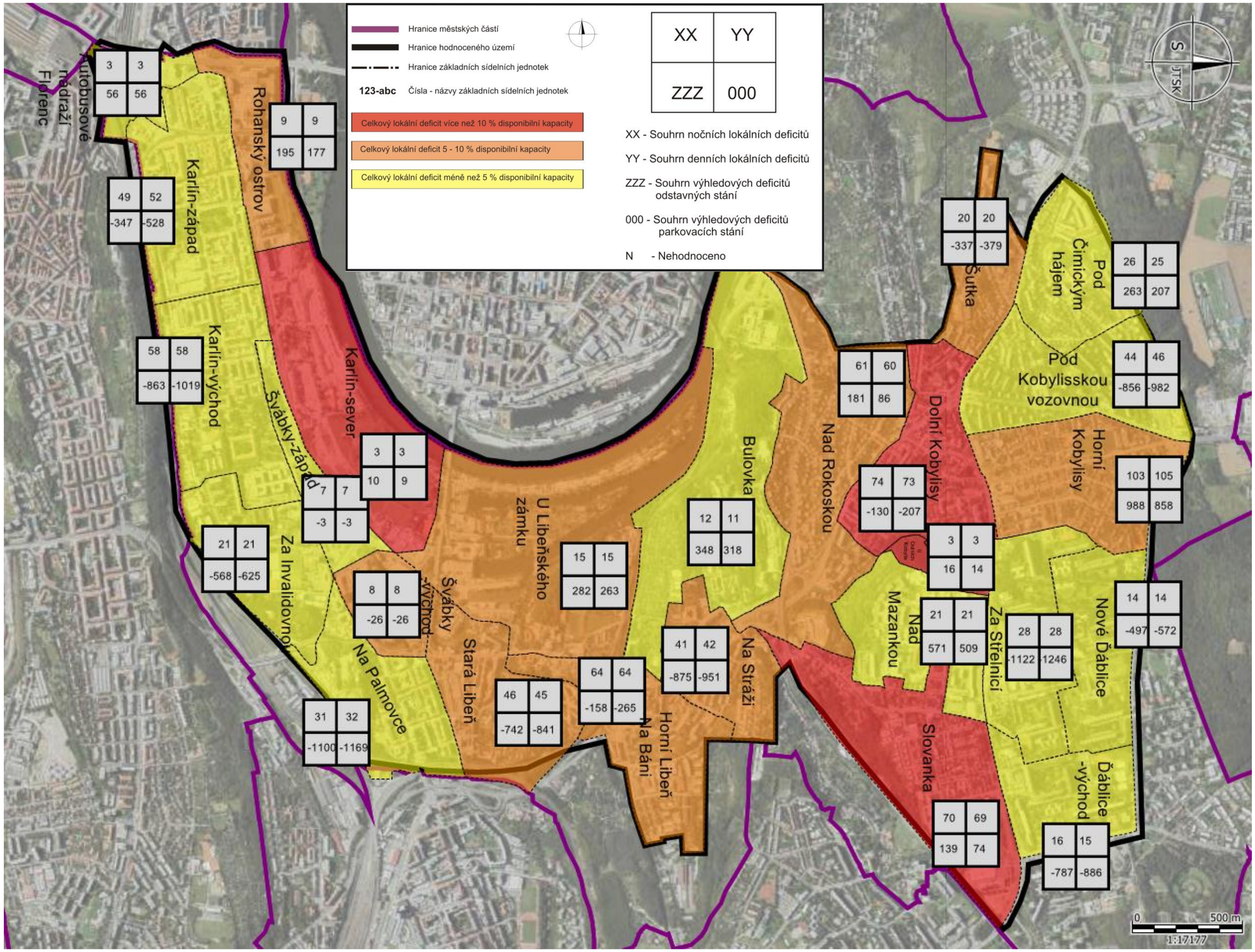
* místní komunikace, kapacita ve vnitroblocích a garážích využívaná rezidenty bez nárůstu z uvažované budoucí výstavby, provedená redukce kapacit pouze na veřejné kapacity a budoucí změny vyvolané výstavbou nových investičních záměrů.

[x] úroveň roku 2012

Z provedených bilancí je zřejmé, že do budoucna bude rozhodující složkou při bilancování potřeb parkovacích kapacit rozsah odstavování OA bydlících, tj. noční parkování. Pokud se skutečně naplní předpoklady zejména ve vývoji automobilizace bydlících lze očekávat deficit parkovacích kapacit v rozsahu cca 5 500 – 7 500 PS. Tento deficit je určující, neboť denní deficit je z více než ½ tvořen zaměstnaneckou dojížďkou, kterou lze regulačními nástroji omezovat.

Rozsah a rozložení nočních i denních deficitů parkovací kapacity na území zjištěný v roce 2012 je znázorněn ve schéma „Rozborová mapa výskytu lokálních parkovacích deficitů na místních komunikacích".

Rozborová mapa celkových lokálních deficitů a výhledových deficitů



6. Analýza provozně organizačních aspektů

6.1 Zóna placeného stání

6.1.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK

Pro zavádění regulačních prvků dopravy v klidu jsou poplatné zákonné předpisy. I když zákonné prostředí umožňuje vícero řešení, v praxi jediným osvědčeným regulativem je přímé provázaní doby parkování s úhradou ceny za stání vozidla. Tento regulační model již více než 40 let uplatňují evropské města a v posledních 20 letech byl zaváděn i v České republice.

Možnosti zřizování regulovaných parkovacích kapacit na místních komunikacích jsou stanoveny v rámci zák. č. 102/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Na základě tohoto zákona podle § 23 odst. 1 písmena a) a c) může obec v obecně závazné vyhlášce obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy:

a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.

c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu, nebo vlastní nemovitost ve vymezené oblasti obce.

Ve smyslu bodu „a" je možné zakládat regulované zóny pro celé uživatelské spektrum.

Ve smyslu bodu „c" je možné rezervovat parkovací kapacity pouze pro rezidenty a abonenty.

V obecně závazné vyhlášce obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.

Dále je v §23 podle:

- odst. 2 stanoveno, že místní komunikace nebo jejich určené úseky stanovené ve smyslu odst. 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou;
- odst. 4 vydává obec vyhlášku koncipovanou ve smyslu odst. 1 v přenesené působnosti podle zvláštního právního předpisu.

V rámci hl. m. Prahy v souladu s uvedeným zákonem stanoví zřizování tzv. zón placeného stání (ZPS) „Nařízení hlavního města Prahy č. 11/2007 Sb., kterou se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy".

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 novelizaci 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 na úseku smluvních vztahů se správcem ZPS – vydávání finančních prostředků z obecního rozpočtu
4. Výkon samostatné působnosti městské části Praha 8, 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

6.1.2 Koncepce zřizování a provozování zón placeného stání

Koncepce zřizování a provozování ZPS je v kompetenci hl. m. Prahy. HMP si tímto způsobem hlídá jednotný systém regulace dopravy v klidu.

Stávající ZPS jsou konstruovány na základě schválených dokumentů hl.m. Prahy:

- Právní předpis hl. m. Prahy č.11/2007 - Nařízení, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy;
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 564 ze dne 5.5.2009 k novému ceníku pro zóny placeného stání na území hl.m. Prahy a k vyhodnocení provozu zóny placeného stání provozovaných na územích městských částí Praha 1, 2, 3 a 7 za rok 2008;
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 1043 ze dne 17.7.2007 k ceníku pro zóny placeného stání na území hl.m. Prahy;
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 1286 ze dne 28.8.2007 k revokaci usnesení Rady HMP číslo 1043 ze dne 17.7.2007 k ceníku pro zóny placeného stání na území hl.m. Prahy
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 749 ze dne 10.6.2008 k doplnění zásad pro zřizování zón placeného stání na území hlavního města Prahy (včetně změny ceníku)
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 1357 ze dne 13.9.2005 k harmonogramu dalšího postupu zřizování zón placeného stání na území MČ Praha 1, 2, 3, 7 a 16
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 0254 ze dne 1.3.2005; ke koncepci dalšího rozvoje zón placeného stání v podmínkách hlavního města Prahy
- USNESENÍ Rady hlavního města Prahy číslo 0283 ze dne 24.2.2004 k záměru na zřízení zón placeného stání na území MČ Praha 1, 2, 3, 7 a 16;
- USNESENÍ rady Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 1026 ze dne 27.10.1998 - Zásady pro zřizování Zón placeného stání na území hlavního města Prahy
- Příloha č. 1 – Důvodová zpráva ke Koncepci dalšího rozvoje zón placeného stání v podmínkách hlavního města Praha
- Usnesení rady č. 0283 ze dne 24.2.2004, příloha č. 2 – Obecná pravidla pro zřizování a provoz ZPS na území hl.m. Prahy;
- Usnesení ZHMP č. 31/01 ze dne 20.10.2005, příloha č. 1 Informační strategie hl. m. Prahy do roku 2010;
- Vyhláška č. 26/1999 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl.m. Praze.

6.1.3 Aktuální cenová politika města

Cenovou politiku v zónách placeného stání určuje město, které vydává „Ceník pro zóny placeného stání na území hlavního města Prahy, vymezených nařízením hlavního města Prahy č. 11/2007 Sb., kterou se vymezují oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy". Konkrétní ceny pak určuje projekt organizace dopravy v klidu, který podléhá schválení jak ze strany městské části tak i hl. m. Prahy.

6.1.4 Stav přípravy rozvoje ZPS – květen 2012

Zóny placeného stání lze realizovat následujícím postupem:

1. Zpracování analýzy dopravy v klidu a její projednání
2. Zpracování projektu organizace dopravy v klidu ZPS
3. Schválení projektu organizace ZPS městskou části a hl. m. Prahou
4. Podání žádosti ze strany MČ na HMP o realizaci ZPS
5. Schválení žádosti HMP (Dopravní výbor + Rada zastupitelstva HMP)
6. Výběrové řízení na správce ZPS
7. Realizace ZPS (včetně zpracování realizační dokumentace)

Městská část	Stav
Praha 1	ZPS v provozu na celém území
Praha 2	ZPS v provozu na celém území
Praha 3	ZPS v provozu na většině území, schválen projekt ZPS, realizace 2012
Praha 4	Probíhají analýzy dopravy v klidu, projekt organizace se očekává v r. 2012
Praha 5	Schválen projekt organizace ZPS pro centrální území Prahy 5, realizace 2012
Praha 6	Schválen projekt organizace ZPS pro centrální území Prahy 6, realizace 2012
Praha 7	ZPS v provozu na celém území
Praha 8	Dokončená analýza DvK, projekt ZPS bude 6/2012
Praha 9	Dokončená analýza, připravuje se projekt organizace s dokončením 2012
Praha 10	Připravuje se analýza
Praha 11	Schválen projekt organizace ZPS na částech území, realizace 2012
Praha 12	-
Praha 13	Zatím není schválená analýza
Praha 14	-
Praha 15	-
Ostatní MČ	Lokální regulované, lokality, nebo dílčí kroky vedoucí k ZPS

6.1.5 Formy provozování ZPS

Provozování ZPS se děje na základě schválené koncepce HMP. Ze zákonných důvodů je jediným příjemcem tržeb z parkovného Hlavní město Praha. HMP však současně i platí služby správce ZPS, který je i investorem. Po skončení 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. Výnos z provozování ZPS se stává součástí rozpočtu MČ.

Toto je jediný model poplatný pro ZPS, která je zřízená na velkých územích. Pro jednotlivé lokality pak HMP připouští i odlišný model, kdy je investorem přímo MČ. Toto bylo použito např. na Praze 13 a Praze 16. Zde však zóny obsahují cca 100 PS a investiční náklady nepřesáhly 500 000 Kč. V případě Prahy 8 je nutno očekávat investiční náklady v řádech desítek mil. Kč a roční náklady mezi 10 až 20 mil. Kč. Toto je již možné realizovat pouze v rámci standardní veřejné soutěže.

6.1.6 Ekonomická analýza provozování ZPS

Pro sestavení relevantní ekonomické analýzy je nutno zpracovat projekt organizace dopravy v klidu. Proto v tomto okamžiku můžeme pro ilustraci použít výsledky ZPS v roce 2010, tak jak jsou publikované na www.praha.eu:

Položka	Praha 1	Praha 2	Praha 3	Praha 7
Počet parkovacích stání	8 913	12 453	13 363	9 488
TRŽBY				
Parkovací automaty Kč	56 580 512	55 724 940	26 924 927	20 237 064
PA-karta (Opencard) v Kč	227 945	168 870	69 750	61 490
Parkovací karty v Kč	59 887 730	43 365 422	36 744 312	24 375 443
Příjmy v Kč celkem	116 696 187	99 259 232	63 738 989	44 673 997
NÁKLADY				
Náklady na správu ZPS v Kč	12 864 228	17 778 036	17 470 104	15 492 468
Náklady na výdejny ZPS v Kč	1 399 944	2 669 455	3 198 652	2 428 920
Náklady TSK HMP v Kč	600 000	600 000	600 000	600 000
Náklady DOP MHMP v Kč	125 000	125 000	125 000	125 000
Náklady celkem v Kč	14 989 172	21 172 491	21 393 756	18 646 388
VÝSLEDKY				
Příjmy v Kč ze ZPS po odečtení nákladů	101 707 015	78 086 741	42 345 233	26 027 609
Příjmy v Kč pro MČ ze ZPS = 50 %	**50 853 508**	**39 043 371**	**21 172 617**	**13 013 804**
Příjmy v Kč pro MP OŘ podle př.č.2 k DZ	30 512 105	27 330 359	16 938 093	9 109 663
Příjmy v Kč pro MP OŘ dle schváleného ROZ/HMP	0	17 842 464	0	0
Konečný čistý příjem HMP v Kč	50 853 508	21 200 907	4 234 523	3 904 141

MP OŘ Městská policie – obvodní ředitelství

S výjimkou Prahy 1, která není zatížená splácením investičních nákladů, dosahuje roční podíl MČ hodnot mezi 39 až 13 mil. Kč

6.1.7 Výnosy z provozování ZPS a jejich využití

Výnos z provozování ZPS se stává součástí rozpočtu MČ. Jeho využití podléhá samostatné působnosti MČ. Lze jen doporučit, aby se výnos použil zpětně do řešení problematiky dopravy v klidu.

6.1.8 Analýza využití dat z provozování ZPS

Správce ZPS provádí průběžně monitoring obsazenosti a respektovanosti v celé ZPS a to na úrovni jednotlivých lokalit. Jednou měsíčně předává správce hlášení na HMP a MČ. Výsledky monitoringu se vyhodnocují a mohou se navrhovat změny v organizaci dopravy jednotlivých lokalit, případně tarifní úpravy. Využití jiných dat podle zadávací dokumentace musí být vždy realizováno v souladu se zákonem na ochranu osobních údajů.

Důležitým aspektem ZPS je vazba rezidentní karty na trvalý pobyt žadatele na území MČ Praha 8. Tato administrativní regulace vede k „legalizaci" pobytu obyvatel a k nárůstu počtu trvale hlášených obyvatel na území MČ, která má ZPS zřízenou.

6.2 Analýza efektivity provozování hlídaných ploch a hromadných garáží

Hlídané parkovací plochy a hromadné garáže se vyskytují napříč celým územím. Základní charakteristikou je:

1. Roztříštěná vlastnická struktura
2. Zpravidla nízká disponibilní parkovací kapacita
3. Špatný stavebně technický stav

Základním požadavkem uživatelů HPP a HG, je vysoká míra bezpečnosti odstavených vozidel. Tento požadavek se prolíná napříč řešením kteréhokoliv obytného celku, kde jsou vozidla odstavená mimo oplocené parkoviště, nebo hromadné garáže. Standardem hlídaných parkovacích ploch by mělo být oplocení parkovací plochy do výšky min. 2,0 metrů. Obsluha parkoviště je přítomná 24 hodin denně. Pro noční dozor je obsluha doprovázená psem. Na parkoviště mají přístup pouze uživatelé, kteří si pronajali místo. Takto pojatý provozní režim skýtá na druhé straně téměř 100% bezpečnost, na straně druhé je však velice náročný. Parkovací plocha musí být vybavená stanovištěm obsluhy, které musí umožnit přítomnost obsluhy 24 hodin denně – 365 dní v roce. Je nutné připojení na síť 220 V, je nutné zabezpečit alespoň základní úroveň sociálního zařízení.

Mzdové náklady, které tvoří nejvyšší část provozních nákladů, jsou velmi vysoké a to i přes snahu využívat k ostraze parkoviště pracovníky v důchodovém věku, či osoby se sníženou zdravotní schopnosti. V níže uvedené tabulce je zřetelný vysoký podíl mzdových nákladů na hlídání parkovací plochy:

Počet PS	Mzdové náklady celkem/měsíc	Mzdové náklady na PS/měsíc	Ostatní náklady celkem/měsíc	Ostatní náklady na PS/měsíc	Celkem provozní náklady bez umoření investice / měsíc
80	78 840	986	18 000	225	1 211
100	78 840	788	18 000	180	968
120	78 840	657	18 000	150	807
140	78 840	563	18 000	129	692
160	78 840	493	18 000	113	605
180	78 840	438	18 000	100	538
200	78 840	394	18 000	90	484

Průměrná měsíční hodnota pronájmu PS na HPP je pro většinu rezidentů akceptovatelná 1 000,- Kč/měsíc pro sídlištní celky a 1 500,- Kč/měsíc pro centrální oblasti. Nad tyto hranice již výrazně klesá ochota rezidentů využívat služeb HPP a HG. Výše uvedená kalkulace navíc neobsahuje položku nájmu vůči vlastníkovi/správci parkovací plochy. Mzdové náklady jsou kalkulované na hodnotu hrubé mzdy 80,- Kč/hod., kdy již předpokládáme zaměstnávání osob zejména důchodového věku.

V případě sídlištních celků s minimálním podílem návštěvnických uživatelů, musí být velikost HPP alespoň 120 parkovacích stání. V případě hromadných garáží pak výrazně roste podíl ostatních nákladů – osvětlení a větrání HG.

Pro centrální oblasti je situace přijatelnější díky návštěvnické klientele, která dokáže převýšit výnosy z rezidentního parkování. Navíc HPP v centrálních oblastech mívají často omezenou provozní dobu a orientují se výhradně na návštěvníky. Zde pak může být provoz efektivní i při 30 parkovacích stáních.

Jednou z možností ke snížení provozních nákladů zejména pro sídlištní projekty je soustředění více parkovacích ploch pod jediné dozorové místo. V praxi si lze představit vytvoření centrálního dozorového pracoviště, na které budou svedené veškeré nezbytné informace o stavu parkovišť a o jejich případném napadení. Přístup oprávněných osob na parkoviště by musel být řízen technologickými prvky - závorové systémy spřažené s pojízdnými vraty. Pro klidový režim (19,00 – 06,00 a od 08,00 do 16,00 hodin) by na parkovišti nebyla přítomná obsluha. Parkoviště by bylo uzavřeno závorou i vraty. V případě pozitivní autorizace se otevřou vrata a závora a vozidlo může vjet/vyjet na parkoviště. Pro období špičkových zatížení – ranní odjezdy/večerní příjezdy by byla pojízdná vrata otevřená a přístup na/z parkoviště by byl podmíněn autorizací a otevřením závory. Po tuto dobu by byla přítomná i obsluha, která by hlídala parkovací plochu proti vstupu neoprávněných osob.

Obdobný režim pak lze nastolit i v případě uzavřených HPP a HG v centrálních oblastech. Podmínkou však je vysoká úroveň technologického vybavení. Operační dispečink je v provozu 24 h. denně. Režim nelze uplatnit na placená parkoviště, která nelze uzavřít – oplotit a osadit závorový systém s automatickou pokladnou.

Pro ilustraci lze pro jednotlivé typy stanovit velice orientační roční provozní náklady:

- Placené parkoviště na komunikaci – 50 PS 0,6 mil. Kč / rok
- Hlídaná parkovací plocha - 100 PS 1,0 mil. Kč / rok
- Hromadná garáž nadzemní – 200 PS 2,5 mil. Kč / rok
- Hromadná garáž podzemní – 200 PS 4,0 mil. Kč / rok

6.3 Analýza potřebnosti parkovacích domů

Provedené bilanční výpočty ukazují na potřebu budoucí realizace nových parkovacích kapacit. Zcela jistě bude určující budoucí sociálně demografický vývoj. Zvažování budoucí výstavby objektů HG musí být velice obezřetné, neboť se jedná o investičně velice náročné projekty s problematickou návratnosti.

Souběžným posuzovaným prvkem je vysoký výskyt rezidentních uživatelů. Běžné principy realizace moderních parkovacích systémů pracují s vytvářením ochranných regulativů pro rezidentní uživatelé a naopak řešení denních deficitů způsobených zejména zaměstnaneckým a návštěvnickým parkováním (které Praha 8 poskytuje pro ostatní MČ) je podmíněno uplatněním cenové regulace doby parkování vozidla.

Při hledání optimálního řešení se lze ubírat následujícími směry:

- Uplatnění účinné regulace parkování na místních komunikacích
- Lokální úpravy profilu MK a organizace dopravy za účelem zvýšení parkovací kapacity
- Rozšíření využití stávajících kapacit HG
- Realizace nových parkovacích objektů

Regulace parkování na místních komunikacích je podmíněno zpracováním projektu, pro jehož přípravu je námi předkládaná analýza dostatečným podkladem. Projekt musí být zpracován odbornou organizací a projednán s městskou části a Hlavním městem Prahou. V návrhové části naši práce jsou uvedeny základní pravidla a mantinely.

6.3.1 Rozšíření využití stávajících kapacit HG

Aktivity, které vznikly na hodnoceném území v posledním desetiletí jsou vybavené dostatečnou parkovací kapacitou. V některých případech možná i předimenzovanou pro vlastní potřeby. Jsou však zpravidla vlastněné privátními subjekty, kteří jejich pozitivní vliv vidí zejména jako zajištění pohodlného přístupu vlastní klientely. Existují však časové pásma, kdy tyto parkovací kapacity jsou nevyužité, či využité pouze částečně.

Základní ideou je nalezení optimální formy kooperace vlastníků (správců) objektů a MČ Praha 8 při hledání možností využití části kapacit, a to zejména pro obyvatelstvo MČ Praha 8. Většina obyvatelů MČ však není finančně dostatečně solventní na zaplacení tržních nájmů v objektech HG v řádech tisíců Kč měsíčně. Na druhé straně, vlastník objektu HG by možná uvítal jakékoliv zlepšení ekonomiky jeho projektu. A objekty HG přece jenom nabízejí bezpečnější a pohodlnější parkování vozidla, než jeho odstavení v uličním profilu.

6.3.2 Realizace nových parkovacích objektů

Asi nejobtížnější cestou při vyrovnávání parkovacích bilancí je realizace nových parkovacích kapacit v parkovacích objektech. Prvním zásadním problémem je prostorová stísněnost zastavěného území, která málokdy umožní realizaci nadzemního parkovacího objektu. Druhým problémem je vlastnictví vhodných pozemků, kdy město resp. městská část je vlastníkem již jen malé části celkové výměry potencionálních stavebních parcel. Třetím problémem je finanční náročnost realizace nových investic HG. I přesto je nutno nadále pracovat na vyhledávání vhodných projektů hromadných garáží.

6.3.3 Ekonomické předpoklady řešení hromadných garáží

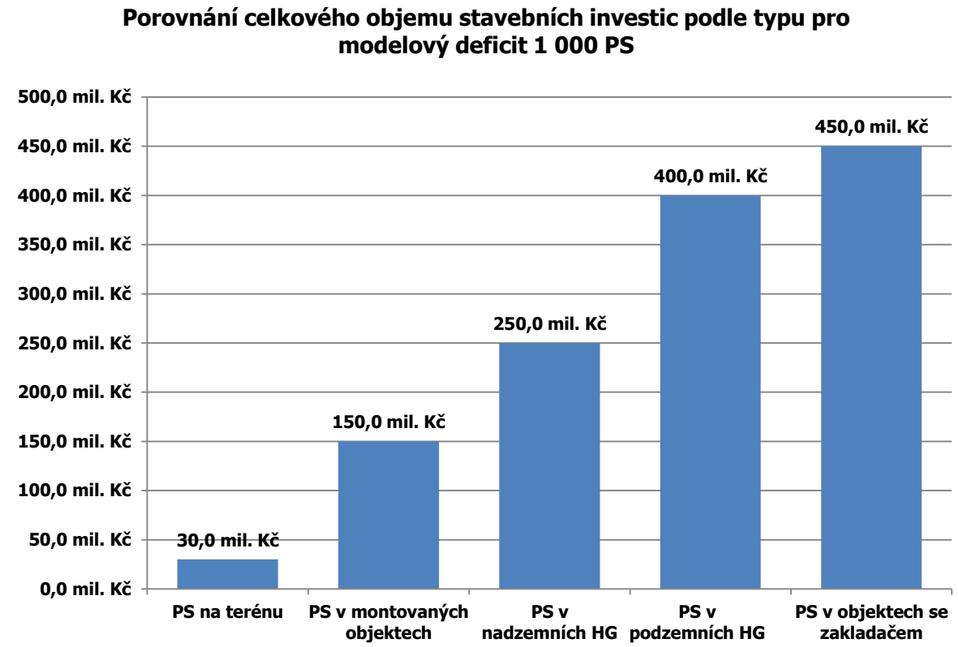
Jedním ze základních hledisek objektivně ovlivňujících výběr možných řešení problematiky DvK jsou ekonomické předpoklady. Tyto předpoklady vycházejí z existujícího ekonomického potenciálu obyvatel, atraktivity a nabídky komerčních aktivit, rozsahu služeb, možností parkování, nabídky pracovních příležitostí atd. Důležitým faktorem je vždy zájem obyvatel o placené parkování a garážování. Vytváření tržních vztahů v oblasti DvK je vhodné podporovat. Je třeba docílit, aby již při pořizování OA kalkuloval budoucí vlastník vozidla rovněž s náklady za parkování a zejména odstavování vlastního vozidla a z toho vyplývajícího ekonomického zatížení. Vznik tržního prostředí je jedním z faktorů podmiňujícím realizaci garážových kapacit. Významnými prvky tohoto procesu jsou organizace parkování a plošná regulace na místních komunikacích.

Při předpokládaném pokračujícím nárůstu počtu OA a zvyšující se intenzitě jejich využívání se nedá očekávat, že města budou schopna řešit narůstající deficit pouhou regulací parkování na místních komunikacích, či zajištěním levného parkování výstavbou garáží z finančních zdrojů města. Výstavba garáží ze soukromých zdrojů je ekonomickou efektivitou podmíněna. Ekonomický profit provozovatele současně umožňuje nabídnout uživateli vyšší úroveň služby (bezpečnost, rezervaci parkovacích stání atd.). Aby navržené řešení bylo reálné musí být pro obyvatele a návštěvníky v daném čase ekonomicky přijatelné.

Realizace objektu HG i komerčního charakteru (návštěvníci atd.) je v současnosti pro investora ekonomicky velmi problematickým krokem. Cena jednoho stání v podzemních garážích se dá uvažovat, cca 400-600 tis. Kč. V ceně však nejsou zakalkulovány specifické geologické a stavební podmínky, které mohou výrazně ovlivnit nákladové položky jako např. hloubení stavební jámy, zakládání stavby nebo neméně důležité přeložky inženýrských sítí. Někdy se do ceny promítají i společenské potřeby představující např. dimenzování podzemních garáží pro potřeby improvizovaných krytů. Výhodnější variantou řešení je výstavba nadzemních HG, případně realizace polyfunkčních objektů s kapacitou navýšenou pro parkování veřejnosti.

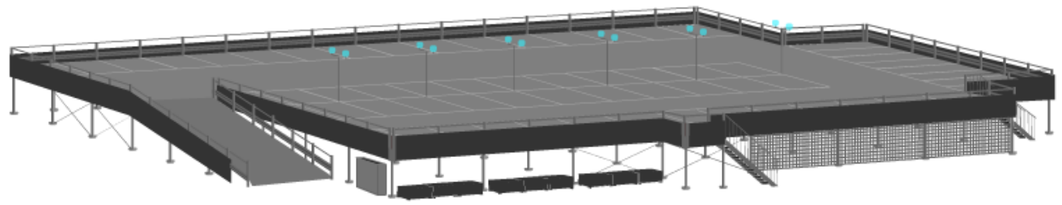
O finanční náročnosti nových projektů svědčí jen porovnání investiční náročnosti s očekávanou návratnosti. Jestliže použijeme průměrnou cenu nového PS v objektech hromadného parkování cca 500 000 Kč, je nutno na každém parkovacím stání ročně „vydělat" alespoň 16 666 Kč, aby byla vstupní investice umořena. Provozní náklady objektu HG s kapacitou 200 PS činí ročně minimálně 2,0 mil. Kč. To je dalších 10 000 Kč na parkovací stání. I kdybychom byli silně optimističtí, tak finanční náklady (úroky z potřebných úvěrových zdrojů) budou činit 20 000 Kč/rok pro každé parkovací místo. Každý rok by muselo každé parkovací stání „vydělat" 46 666 Kč bez DPH. V přepočtu na měsíc a se započtením DPH by musel zájemce o celodenní stání v objektu platit 4 627 Kč měsíčně. To si může dovolit jen část firem.

Pro dosažení žádoucího ekonomického výsledku je nutná spolupráce investora s městem v oblasti cenové politiky a organizace parkování na místních komunikacích ve spádovém území garáží. Jedním z hlavních požadovaných efektů realizace garáží by mělo být uvolnění veřejných prostor a zkvalitnění životního prostředí. V některých případech pak existuje přímá provázanost pouličního a objektového parkování.



Z výše uvedených důvodů doporučujeme aby se budoucí rozhodování o investicích orientovalo podle ekonomických možností. Zejména v případě sídlištních celků doporučujeme nadzemní montované objekty, případně zkapacitňování na úrovni terénu.

V případě centrální oblasti pak je nutno bedlivě zvažovat veškeré aspekty. Podle trendů z EU se již zastavuje růst automobilizace. Zejména v centrálních oblastech s dobrým napojením MHD, pak začíná být vlastnictví osobního automobilu obtěžujícím prvkem a přicházejí nové formy používání automobilů.



7. Koncept návrhu řešení dopravy v klidu

Analýza dopravy v klidu na části území MČ Praha 8 dává exaktní podklady pro zpracování návrhové části. Stávající míra zatížení dopravou v klidu je již silně neúnosná. Hodnocené území je „zablokováno" dlouhodobě parkujícími vozidly zaměstnanců aktivit soustředěných na území MČ Praha 8 a také aktivit na ostatním území hl.m. Prahy. Je prokázán výskyt středněbobých parkujících návštěvníků, kteří zaparkují na území MČ Praha 8 a dále pravděpodobně pokračují MHD na území ostatních městských částí. Tyto skupiny uživatelů neumožňují pohodlné a snadné parkování návštěvníků, kteří by jinak využili podnikatelské aktivity na území MČ Praha 8. Tím dochází ke značnému snížení atraktivity jednotlivých provozoven v hodnoceném území.

S ohledem na dosažitelné efekty a zadávací dokumentaci se zde soustředíme pouze na projekty, které mohou přinést okamžité efekty. Na prvním místě konceptu návrhu je tudíž návrh na realizaci zóny placeného stání. Návrhy na zkapacitňování systému dopravy v klidu budou součásti samostatného dokumentu.

7.1 Příprava a realizace regulace dopravy v klidu

Výsledky analýzy DvK, kterou zpracovatel provedl definují zatíženost jednotlivých částí hodnoceného území. Zcela jistě lze hovořit o celkovém přetížení sítě místních komunikací parkujícími vozidly zejména v okolí stanic metra. Toto přetížení se negativně projevuje i v dynamické dopravě, kdy zájemci o parkování několikrát objíždějí blok domů, než naleznou volné parkovací stání. Přetížení MK je zřetelně vyšší v denním období, kdy byl mimo jiných prokázán výskyt 3 400 OA dlouhodobě parkujících – zaměstnanci zde dislokovaných aktivit nebo živelné P+R.

Městská část Praha 8 bude muset bezesporu přijmout regulační opatření. Dá se říci, že regulativy bude nutno uplatnit na velké části hodnoceného územím pouze s dílčími odchylkami.

Na předkládanou analýzu DvK by mělo navázat zpracování projektu regulace parkování, tak aby mohl být projednán s městkou části a městem. Regulativní mechanismy budou muset být navržené v souladu se stávajícími koncepčními dokumenty Hl.m.Prahy. Regulace parkování by měla řešit zejména denní parkovací deficity a současně ochránit rezidentní spektrum uživatelů.

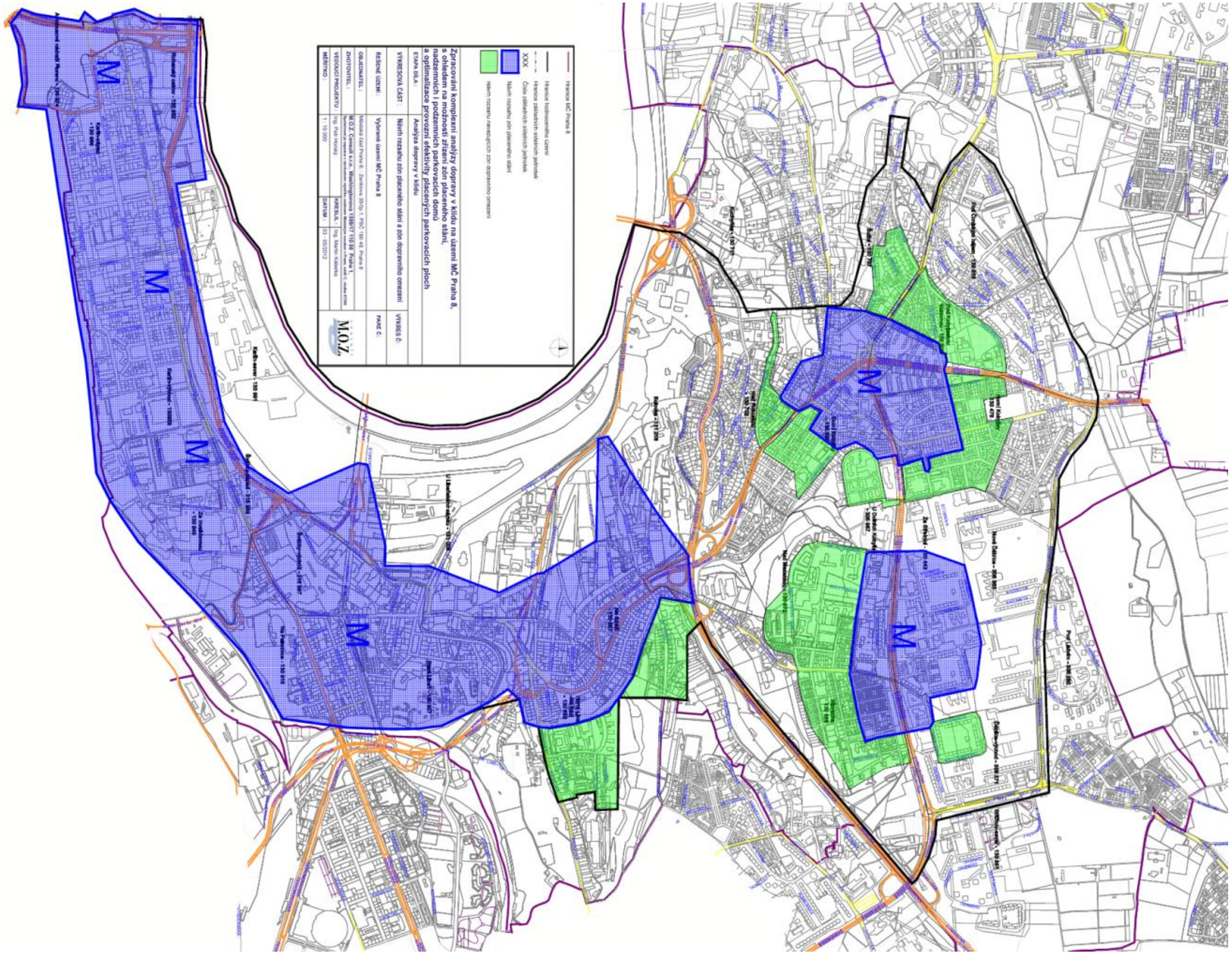
7.2 Východiska pro návrh zóny placeného stání

- Základním východiskem pro řešení nepříznivé situace s dopravou v klidu na hodnoceném území MČ Praha 8 je doporučení pro celoplošnou regulaci dopravy v klidu na velké části hodnoceného území;
- S ohledem na zákonné možnosti a metodická pravidla stanovená hl. m. Prahou, se jediným řešením jeví realizace a provozování zóny placeného stání (ZPS);
- Zóna placeného stání by měla být spuštěná na celém hodnoceném území v oblasti Karlína a Libně;
- Zóna placeného stání by měla být spuštěná na části hodnoceného území v oblasti okolí stanic metra Kobylisy a Ládví;
- V oblasti Libně bude nutno pravděpodobně i přehodnotit stávající organizaci dopravy s cílem získání dalších parkovacích kapacit na místních komunikacích s cílem dosáhnout uspokojení rezidentních nároků;
- Nedoporučujeme uplatnění ZPS na celém hodnoceném území MČ Praha 8 neboť:
  - s rostoucí vzdálenosti od stanic metra klesá zatížení místních komunikací a nejsou naplněné podmínky pro realizaci ZPS;
  - velké části území jsou tvořené nízkopodlažní vilovou zástavbou s úzkými šířkami místních komunikací a realizace ZPS striktně podle právních a technických předpisů by vedla k rasantnímu omezení možností parkování pro zde bydlící rezidenty;
  - na část území pak převládá obytná zástavba a v denním období jsou již parkovací procesy bez výskytu konfliktních jevů;
  - navržené řešení je i v souladu s doporučeními Dopravní fakulty ČVUT ohledně rozvoje zón placeného stání, které by se měly omezovat pouze na nejbližší okolí radiálních dopravních tras;
  - okolí vlastní ZPS bude nutno bedlivě sledovat po spuštění ZPS a v případě neúměrného zvýšení dopravního zatížení, bude nutno přistoupit k rozšíření ZPS;
- Naopak doporučujeme blízké okolí budoucích ZPS ošetřit vhodnou místní úpravou formou zóny zákazu stání nebo formou obytných zón, tak aby byly naplněné předpoklady pro udržení přijatelného stavu DvK;
- Návrh rozsahu zóny placeného stání je nutno vnímat jakožto první etapu řešení problematiky dopravy v klidu na území MČ Praha 8;
- Současně musí být zahájené práce na další etapě rozvoje parkovacího systému, které budou muset vycházet z analýzy dopravy v klidu na části území MČ Praha 8;

7.3 Doporučené principy zóny placeného stání

- Vlastní **zóna placeného stání** bude navržená s následujícími pravidly a prioritami:
  - musíme rezervovat dostatečnou parkovací kapacitu pro pokrytí potřeb rezidentů;
  - musíme umožnit rovnoměrný přístup návštěvníkům všech zdejších aktivit napříč celým územím;
  - musíme rasantně omezit střednědobé a dlouhodobé parkování zaměstnaneckých vozidel na místních komunikacích v hodnoceném území;
  - musíme rasantně omezit parkování živelného P+R, které se v hodnoceném území pravděpodobně vyskytuje, a které omezuje přístup k parkovacím kapacitám pro preferované uživatelské kategorie (bydlící, jejich návštěvy, návštěvy zdejších podnikatelských a ostatních aktivit a zdejší podnikatelé);
  - hranice ZPS musíme navrhnout s ohledem na přirozené bariéry (řeka, žel. Trať, plochy zeleně apod.)
- Řešením je masivní uplatnění prvku „**smíšených zón**", kde koncepce hl.m. Prahy umožňuje současné parkování rezidentů, abonentů a platících návštěvníků v průběhu dne;
  - v nočním období je naopak většina parkovací kapacity vyhrazená pro rezidenty a abonenty;
  - v okrajových částech ZPS by měl být uplatněn zvláštní tarif celodenního návštěvnického parkování;
  - v místech výskytu kulturních a společenských aktivit, by mělo být umožněno večerní návštěvnické parkování;
  - parkování specifických kategorií (tělesně postižené osoby, úřady místní a státní správy, PČR, MP a podobně) zůstane v režimu zvláštního užívání;
  - nově budou napříč celou ZPS navržená sdružená parkovací stání pro vozidla tělesně postižených osob a „zásobovací" boxy;
  - navrhujeme aby na rezidentní parkovací kartu měli nárok všichni občané Prahy 8, trvale zde hlášení k pobytu;

7.4 Návrh rozsahu území pro realizaci zóny placeného stání



8. Závěry a doporučení

Výsledky dopravních průzkumů potvrdily vysoké zatížení místních komunikací parkujícími OA. Od roku 2004, kdy byla provedena poslední analýza DvK došlo ke zhoršení většiny hodnocených ukazatelů.

Velké části území jsou v průběhu 24 hodin, až na některé drobné výjimky, prakticky zcela saturovány parkujícími OA. Hodnoty celkové obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích, zjištěné v rámci dopravních průzkumů, jasně dokladují nedostatek parkovacích kapacit a potřebu regulace DvK na velké části území.

V noci jsou zcela obsazeny komunikace na většině území s vysokým podílem funkce bydlení. Neobsazeny jsou pouze lokality, kde není poptávka po parkovacích kapacitách a dále lokality, kde je zaveden prvek regulace DvK. Nadále se zvyšuje počet OA, jejichž řidiči porušují z nedostatku volné parkovací kapacity, dopravní předpisy. Přes den dochází na většině hodnoceného území k dalšímu nárůstu obsazenosti MK.

Zatímco noční stavy jsou kritické v oblastech vysokopodlažní sídlištní zástavby, denní zatížení se soustřeďuje zejména do oblastí, kde se koncentrují podnikatelské a administrativní aktivity, které jsou doprovázené stanicemi metra. Celkový souhrn lokálních deficitů zaznamenaný při denním průzkumu PS představuje 849 PS.

Četnost a charakter (noc-den) těchto lokálních deficitů jsou graficky znázorněny ve schéma „Rozborová mapa stávajících deficitů parkovací kapacity na místních komunikacích". V tomto schéma jsou porovnávány noční deficity odstavených OA, s denními deficity parkujících vozidel, přičemž za deficit jsou hodnocena OA parkující nad 100% disponibilní parkovací kapacity.

8.1 Závěry analýzy a porovnání výsledků s analýzou DvK provedenou v roce 2004:

Porovnávání výsledků aktuální analýzy s analýzou, kterou zpracovatel provedl před 8 lety, není možné provést ve většině absolutních hodnot. Změny, kterými hodnocené území prošlo se dotkly kapacit uliční sítě, objektů a také plošného rozsahu analýzy. Proto většina komparací je provedena v relativních hodnotách.

- Podle dostupných dat došlo k zastavení úbytku obyvatelstva;
- Aktuální velikost bytového fondu je predikována na 29 191 obydlených bytů (obložnost 2,04);
- Parkovací kapacity na místních komunikacích – nyní je k dispozici 16 443 PS ;
- Kapacita vnitrobloků (stání na ploše, individuální garáže a hromadné garáže) s nabídkou parkování pro veřejnost dosahuje 7 477 PA;
- Celková disponibilní parkovací kapacita pro veřejnost je 23 920 PS;
- Parkovací kapacita pro ostatní uživatelské kategorie je 5 299 PS;
- Celková aktuální nabídka parkovacích kapacit dosáhla hodnoty 29 219 PS;
- Při fyzickém měření provedeném v noci mezi 24^{00} a 03^{00} hodinou byla naměřená průměrná obsazenost 83,4 %. V oblasti Karlína stoupla obsazenost z hodnoty 67,6% v roce 2004 na 79,4% letos;
- Opakované denní průzkumy stanovily průměrnou obsazenost na 92,2%. V Karlíně stoupla obsazenost z hodnoty 80,7% v roce 2004 na 106,8 % v roce 2012.
- V hodnocených lokalitách byl změřen index rotace 1,78, což signalizuje nízkou obrátkovost parkujících vozidel;
- 70 % disponibilní parkovací kapacity je zablokováno trvale parkujícími vozidly. Ta však tvoří pouze 38 % výskytů vozidel;
- Příčina prodloužení dlouhodobého parkování spočívá zejména ve zvýšení počtu OA převážně bydlících, která zůstávají v průběhu 24 hodin bez pohybu a zvýšené zátěží území zbytnou zaměstnaneckou dopravou. Důsledkem zvýšení podílu těchto vozidel na obsazenosti se snižuje nabídka disponibilní kapacity PS a zejména v průběhu dne narůstá podíl jízd OA hledajících místo k zaparkování;
- Stoupl počet vozidel bez pohybu z 34 % (2004) na 42 % - téměř polovina území;
- Střední doba parkování dosáhla hodnoty 5,56 hod, což potvrzuje vysoký podíl dlouhodobě parkujících vozidel;
- Zaměstnanecká vyjížďka rezidentů klesla z 20,8% (2004 – Karlín) na 10,1% - Praha 8 – 2012
- Zaměstnanecká dojížďka stoupla z hodnoty 21,1% (2004 - Karlín) na 22,5% - Praha 8 - 2012

Na základě zjištěných hodnot charakterizujících průběh a rozsah parkování a v závislosti na uživatelské struktuře lze parkování na místních komunikacích členit do tří základních kategorií:

1. Parkování bydlících – z velké části dlouhodobé parkování;
2. Parkování zaměstnanecké – jak pro potřeby hodnoceného území tak i pro potřeby centrální oblasti Prahy;
3. Parkování návštěvnické – krátkodobé a částečně střednědobé, pro které je k dispozici pouze 10 až 25 % disponibilní parkovací kapacity;

Postupně se v hodnoceném území stírají rozdíly mezi charakterem území s převahou funkce bydlení, nebo komerce a zřetelně převládá smíšený charakter území, alespoň co se skladby parkujících týče. Na komunikacích je v průběhu 24 hodin výrazně zastoupena komplexní uživatelská struktura. Toto „smíšené" parkování se stane jedním z limitujících faktorů při řešení problematiky regulace a organizace na hodnoceném území a tento typ komunikací je dominantním segmentem celé struktury.

Na základě hodnot saturace území parkujícími OA a po vyhodnocení základních výstupů a parametrů zjištěných v rámci momentového pozorování provedl zpracovatel odhad rozsahu cílové a zdrojové dopravy OA v průběhu typického pracovního dne. Po aplikaci uvedených výstupů na celé hodnocené území odhaduje zpracovatel, že v průběhu typického pracovního dne dosahuje rozsah cílové a zdrojové dopravy vyvolané pohybem OA parkujících na komunikacích hodnoty cca 25 000 – 28 000 vozidel představující příjezdy a odjezdy, z čehož cca. 20 000 pohybů je tvořeno nerezidentní klientelou. 3 400 PS je každodenně zablokováno zaměstnaneckým parkováním.

8.2 Celkové závěry a doporučení

Na území je nedostatek hromadných garáží pro potřebu veřejnosti a pro rezidentní parkování. Část nově vzniklých kapacit HG slouží téměř výhradně pro potřeby polyfunkčních objektů a přitom nepokrývá vlastní zaměstnanecké parkování. Přitom dochází průběžně k dalšímu zvyšování úrovně automobilizace na území a intenzity individuální automobilové dopravy osobními auty. Nedostatek parkovacích kapacit se projevuje rozsáhlou dopravní nekázní, kdy vozidla parkují na chodnících, v křižovatkách, v druhé řadě na komunikacích a podobně.

V současnosti prakticky nastala situace, kdy se již nemůže zvyšovat počet OA parkujících na komunikacích aniž se to projeví masovým nerespektováním dopravních předpisů a omezováním ostatních uživatelů komunikací, včetně chodců. Současný deficit parkovací kapacity pro tzv. rezidenty, tj. trvale bydlící představuje cca 847 OS a v průběhu dne cca 849 PS.

Základním mantinelem pro další vývoj DvK na hustě obydleném území je počet OA bydlících. Výhledová potřeba nárůstu parkovací kapacity pro tuto uživatelskou skupinu činí cca 5 361 PS. Tato hodnota pracuje s dalším růstem vybavenosti domácností osobními automobily. Je však také možné, že se další růst automobilizace rezidentů zastaví a začněme akceptovat moderní trendy života.

Pro dlouhodobé a efektivní řešení je nutný systémový přístup zahrnující problematiku v potřebném rozsahu a v odpovídajícím časovém horizontu. Vzhledem k aktuální situaci by základním prvkem řešení DvK mělo být, ve velmi krátkém čase, zavedení plošné organizace a regulace DvK) na velké části hodnoceného území. Na území dochází ve velkém rozsahu k průniku funkcí bydlení a komerce, služeb atd. Budoucí model řešení organizace DvK bude muset tuto smíšenou uživatelskou charakteristiku ve značné míře respektovat. Současně je třeba říci, že pokud v nejbližší době nedojde k podstatnému zvýšení parkovací kapacity realizací HG, bude nutné v některých lokalitách regulovat nejen parkování návštěvníků a zaměstnanců v průběhu dne, ale rovněž nárůst počtu OA bydlících jež odstavují svá vozidla na komunikacích (noc). Podmínkou zavedení celoplošné regulace je zajištění odpovídající účinné kontroly a vymáhání postihů řidičů porušujících pravidla provozu zóny při zachování možnosti odpovídající dopravní obsluhy území.

Nalezení optimální varianty organizace dopravní obsluhy území je velmi důležité. Při nadměrném omezení dostupnosti lokality osobním autem dochází k nežádoucímu útlumu některých urbanistických funkcí a aktivit vytvářejících infrastrukturu nabídky obchodu, služeb, kultury atd. Naopak při nedostatečné regulaci dochází k průběžné obsazenosti parkovací kapacity a v důsledku toho ke zvýšení intenzity pohybu OA a ke znemožnění parkování skupin uživatelů jež jsou v dané lokalitě žádoucí. Výsledné řešení je obvykle kompromisem mezi nutným a možným. Mělo by respektovat objektivní potřeby nezbytné dopravní obsluhy s ohledem na možnosti hodnoceného území.

Na základě výsledků analýzy zpracovatel doporučuje:

1) Zavést na velké části hodnoceného území celoplošný regulovatelný zónový systém DvK za těchto předpokladů a podmínek:
   - uplatnit model smíšeného parkování rezidentů, návštěvníků a abonentů;
   - rezervovat dostatečnou parkovací kapacitu pro trvale bydlící, tj. pro rezidenty;
   - rozsah parkování tzv. abonentů regulovat vhodnou cenovou politikou;
   - redukovat rozsah parkování návštěvníků - zejména návštěvníků, kteří využívají hodnocené území jako odstaviště a pokračují dále do centra města MHD);
   - zajistit účinnou kontrolu dodržování provozního řádu systému zóny;
2) Nechat zpracovat projekt celoplošné regulace DvK a po jeho projednání a schválení orgány města také realizační projektovou dokumentaci
3) Jestliže bude objednatel akceptovat navrhované řešení plošné regulace DvK navrhujeme ve spolupráci s příslušnými odbornými útvary a radou MHMP vypsat výběrové řízení na správce systému, který:
   - zajistí financování realizace akce;
   - provede realizaci;
   - zajistí provoz;
   - bude spolupracovat s městskou policií v rámci kontrolní činnosti;
   - bude spolupracovat se zástupci MČ a MHMP;
4) Neumožňovat realizaci nových staveb bez odpovídajícího řešení parkování ve smyslu vyhl. č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy (vč. nástaveb bytů u stávajících objektů);
5) Zahájit intenzivní jednání s vlastníky / správci stávajících objektů hromadného parkování se záměrem rozšíření jejich využitelností a to zejména s ohledem na rezidentní klientelu;
6) Podporovat investorské aktivity zaměřené na řešení stávajícího i budoucího deficitu parkovacích kapacit včetně výstavby ve vnitroblocích;
7) Umožnit změnu funkce méně kvalitních bytových a jiných objektů na hromadné garážovací objekty určené zejména k řešení deficitu parkovací kapacity rezidentů;
8) Vytvářet podmínky pro budoucí investory objektů v lokalitě realizaci kapacitního parkovacího objektu umožňujícího snížení deficitu parkovací kapacity na hodnoceném území;
9) Podporovat realizaci polyfunkčních objektů řešících stávající i očekávané deficity parkovací kapacity v lokalitě;
10) Organizaci DvK na komunikacích společných a navazujících na jiné městské obvody – MČ Praha 1,3,7 řešit ve vzájemné koordinaci.

…… ……

Ing. Karel Jarolímek Ing. Petr Horský

Obsah

1. Základní identifikace díla ... 2
1.1 Objednatel: ... 2
1.2 Zpracovatel: ... 2
2. ÚVOD ... 2
2.1 Vymezení a charakteristika hodnoceného území ... 2
2.2 Širší dopravní vztahy ... 3
2.3 Demografie ... 4
2.4 Doprava v klidu – úvodní hodnocení ... 6
3. Parkovací kapacita hodnoceného území ... 10
3.1 Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích ... 10
3.2 Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích ... 10
4. Dopravní průzkumy ... 12
4.1 Metodika dopravních průzkumů ... 12
4.1.1 Momentové pozorování ... 12
4.1.2 Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích ... 12
4.2 Vyhodnocení momentového pozorování ... 13
4.3 Obsazenost, pohyb OA a časové průběhy využití parkovací kapacity ... 14
4.3.1 Obsazenost parkovacích kapacit ... 14
4.3.2 Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování ... 16
4.3.3 Časová charakteristika parkování ... 17
4.3.4 Denní průběhy obratů ... 20
4.3.5 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity ... 20
4.4 Saturace hodnoceného území ... 21
4.4.1 Obsazenost území v noci ... 22
4.4.2 Obsazenost území ve dne ... 22
4.5 Stanovení uživatelské funkce objektů v hodnoceném území ... 25
5. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity ... 25
5.1 Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity ... 25
5.2 Vyhodnocení budoucích nároků potřeby parkovací kapacity ... 26
6. Analýza provozně organizačních aspektů ... 29
6.1 Zóna placeného stání ... 29
6.1.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK ... 29
6.1.2 Koncepce zřizování a provozování zón placeného stání ... 29
6.1.3 Aktuální cenová politika města ... 29
6.1.4 Stav přípravy rozvoje ZPS – květen 2012 ... 30
6.1.5 Formy provozování ZPS ... 30
6.1.6 Ekonomická analýza provozování ZPS ... 30
6.1.7 Výnosy z provozování ZPS a jejich využití ... 30
6.1.8 Analýza využití dat z provozování ZPS ... 30
6.2 Analýza efektivity provozování hlídaných ploch a hromadných garáží ... 31
6.3 Analýza potřebnosti parkovacích domů ... 31
6.3.1 Rozšíření využití stávajících kapacit HG ... 31
6.3.2 Realizace nových parkovacích objektů ... 32
6.3.3 Ekonomické předpoklady řešení hromadných garáží ... 32
7. Koncept návrhu řešení dopravy v klidu ... 33
7.1 Příprava a realizace regulace dopravy v klidu ... 33
7.2 Východiska pro návrh zóny placeného stání ... 33
7.3 Doporučené principy zóny placeného stání ... 33
7.4 Návrh rozsahu území pro realizaci zóny placeného stání ... 34
8. Závěry a doporučení ... 35
8.1 Závěry analýzy a porovnání výsledků s analýzou DvK provedenou v roce 2004: ... 35
8.2 Celkové závěry a doporučení ... 35

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
OA	osobní automobil
PS	parkovací stání
OS	odstavné stání
MK	místní komunikace
HG	hromadná garáž
IG	individuální garáž
SA	stupeň automobilizace
UO	urbanistický obvod
ZSJ	základní sídlení jednotka
DZ	dopravní značení
MP	městská policie
KP, SP, DP	krátko, středně, dlouhodobé parkování
RZV	registrační značka (vozidla)
MČ	městská část
DvK	doprava v klidu
MHD	městská hromadná doprava
HPP	hlídané parkovací plocha
ČSÚ	Český statistický úřad
ZPS	zóna placeného stání
ÚPn	územní plán
SLBD	sčítání lidu, bytů a domů
PČR	Policie České republiky

Seznam příloh

Číslo	Název	Formát
P1	Průměrné noční obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A1
P2	Průměrné denní obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A1
P3	Rozborová mapa funkčního využití objektů v hodnoceném území	A1
P4	Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích	A1
P5	Přehled okruhů momentových dopravních průzkumů	A2
P6	Rozborová mapa výskytu lokálních parkovacích deficitů na místních komunikacích	A1
P7	Návrh rozsahu zón placeného stání a zón dopravního omezení	A2
P8	Tabulková část	Sešit A4
P9	Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích	Sešit A3