

### 3.6.1 Návrh „aktivního území“

Aktivní území – oblast, kde bude realizována zóna placeného stání včetně parkovacích automatů a dopravního značení.

Zóna placeného stání	Cíl ZPS
ZPS Karlín	Eliminace dlouhodobého stání živelného P+R a generovaného zaměstnanci okolních administrativních objektů
ZPS Libeň – střed	Eliminace dlouhodobého stání živelného P+R a generovaného zaměstnanci okolních administrativních objektů – ochrana obytných souborů před zbytnou dopravou
ZPS Libeň – sever	Eliminace dlouhodobého stání generovaného zejména zaměstnanci zdejších a sousedních komerčních aktivit. Ochrana rezidentů. Očekávaný přesun parkujících ze ZPS Libeň – střed a ZPS Kobylisy.
ZPS Bulovka	Nemocniční areál generuje zvýšený podíl zaměstnaneckého parkování v jeho okolí, což ztěžuje přístup občanů k nemocnici.
ZPS Kobylisy	Eliminace dlouhodobého stání živelného P+R a generovaného zaměstnanci okolních administrativních objektů
ZPS Ládví	Eliminace dlouhodobého stání živelného P+R a generovaného zaměstnanci okolních administrativních objektů

### 3.6.2 Návrh „neaktivního území“

„Neaktivním územím“ je území, kde musí mít žadatel o parkovací kartu místo trvalého pobytu, nebo sídlo podnikání, nebo provozovnu, nebo vlastnit nemovitost.

**Neaktivním územím je navrženo území celé městské části Praha 8.**

## 4. Výchozí situace dopravy v klidu

Situace v oblasti DvK na řešeném území byla předmětem analýzy dopravy v klidu na části území MČ Praha 8, která probíhala na jaře 2012. 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<sup>00</sup> a 03<sup>00</sup> 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 dlouhodobě parkujícími. Ta však tvoří pouze 38 % výskytů;
- 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.