

KONCEPCE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 12

TEXTOVÁ ZPRÁVA

ZADAVATEL: Městská část Praha 12
Písková 830/25
143 00 Praha 412 - Modřany
IČO 002 31 151

ZHOTOVITEL: M.O.Z. Consult s.r.o.
Radimova 2342/36
169 00 – Praha 6 Břevnov
IČO: 266 86 503



M.O.Z. Consult s.r.o.
ČERVENEC - LISTOPAD 2017

1 Základní identifikace díla

1.1 Objednatel:

Městská část Praha 12

Písková 830/25
 143 00 Praha 412 - Modřany
 IČO 002 31 151
 Číslo smlouvy objednatele: SML 2017/241

1.2 Zpracovatel:

M.O.Z. Consult s.r.o.

Radimova 2342/36
 169 00 – Praha 6 Břevnov
 Tel.: 222 742 621
 E-mail: info@moz-c.cz

2 Úvod

Již několik let řeší MČ Praha 12 lokálně problematiku dopravy v klidu. Na lokální problematiku DvK navázala v roce 2015 studie „Analýza dopravy v klidu na pozemních komunikacích v Tylově čtvrti v Praze 12.“ Tato studie již pokrývala větší část území, kde byla provedena pasportizace území a podrobnější dopravní průzkumy.

Aktuální studie navazuje na analýzu dopravy v klidu z roku 2015 ovšem v mnohem větším rozsahu. Cílem tohoto díla je provedení technické pasportizace celého území MČ, která je doplněná o demografická data a rozsáhlé dopravní průzkumy. Je precizním základem pro návrh budoucího řešení dopravy v klidu na vybraném území. 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 realizací ZPS, ale zahrnuje i další prvky řešení (hlídaná parkoviště, hromadné garáže apod.)

2.1 Vymezení a charakteristika hodnoceného území

Analýzovaným územím je celá městská část Praha 12 (viz. Úvodní strana). V severovýchodní části území se nachází převážně vysokopodlažní zástavba doplněná o občanskou vybavenost. V severozápadní části přechází vysokopodlažní zástavba ve vilovou zástavbu doplněnou a komerční a průmyslovou výrobu. Na jih od ulice Generála Šišky se nachází sídliště Baba III, Komořanský průmyslový obvod s přílehlou vysokopodlažní zástavbou a ostatní část území pokrývá vilová zástavba se zelení.

Z dopravního hlediska území protíná dálnice D0 (jižní část Pražského okruhu), na západním okraji lemuje řeku Vltava železniční trať č. 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčan/Dobříš, tramvajová trať Levského – centrum, síť MHD a dopravní obslužnost území je zajišťována na komunikacích I- IV. Tříd.

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 roků 2001, 2011 a 2017. Data jsou získány z databázi ČSÚ. Výhledové hodnocení takto stanovená výchozí základna neovlivní.

3.1 Počet obyvatel

Kód ZSJ	ZSJ	2001	2011	2017	2017-2001 (bilance)
3160750	Baba II	439	506	464	25
1284810	Baba III	5 643	5 418	5 511	-132
0523960	Cholupice	349	466	491	142
3158420	Cholupice-u Libušského potoka	4	1	3	-1
3162700	Cholupická bažantnice	1	2	0	-1
3162610	Cholupický vrch-východ	40	42	38	-2
3160830	Cholupický vrch-západ	59	151	144	85
1284570	Kamýk	0	0	0	0
1284140	Kamýk-u Nových Dvorů	3 904	3 508	3 609	-295
3069080	Kamýk-východ	5 489	5 314	5 437	-52
1280820	Kamýk-Zátiší	5	16	9	4
1285380	Komořanský les	0	0	0	0
1285460	Komořany-jih	4	7	4	0
1285540	Komořany-pobřeží	0	0	0	0
1285110	Komořany-sever	1 738	1 862	1 905	167
1284730	Modřanská rokle	2	121	109	107
1285620	Modřany-jih	47	32	25	-22
1285710	Modřany-Na Babě	1 648	1 895	2 913	1 265
1285970	Modřany-pobřeží	0	0	0	0
3158000	Modřany-pobřeží-sever	0	0	0	0
1286270	Modřany-průmyslový obvod	45	357	74	29
1286190	Modřany-sever	1 994	2 098	2 007	13
1285890	Modřany-střed	1 274	1 858	1 552	278
1286010	Modřany-východ	2 179	2 086	2 086	-93
1284900	Na Beránku	286	367	353	67
3163000	Pod březinou	24	33	26	2
3163180	Šance	1	1	1	0
1284310	Sídliště Lhotka	5 565	5 034	5 180	-385
1284060	Sídliště Libuš	5 049	4 638	4 763	-286
3160670	Sídliště Modřany-Nad roklí	4 564	4 557	4 733	169
1284650	Sídliště Modřany-západ	6 718	5 913	6 214	-504
0524000	Točná	541	759	676	135
3298350	U Beránku	2	2	2	0
3298270	U Cholupického potoka	44	0	0	-44
1284490	U Kamýka	0	5	0	0
1285200	U Komořan	474	461	472	-2
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	0	7	4	4
3162450	U nové louky	1	1	0	-1
3160590	U Píšovic	1 244	1 110	1 107	-137
3161720	V dymači	3	0	0	-3
3162960	V hájích	6	0	0	-6
3068430	V Píšovicích	5 456	4 869	4 898	-558
3162880	V poustkách	0	0	0	0
3162110	Vrtilka	16	18	17	1
Celkový součet Praha 12		54 858	53 515	54 827	-31

I přes znatelné přírůstky obyvatel v ZSJ Modřany-Na Babě, Modřany-střed jsou patrné výrazné úbytky obyvatel v oblastech s původní vysokopodlažní zástavbou především v ZSJ V Píšovicích, Sídliště Modřany-západ, Sídliště Lhotka a Sídliště Libuš. Celková bilance počtu obyvatel za období posledních 16 let je vyrovnaná.

3.2 Počet bytů

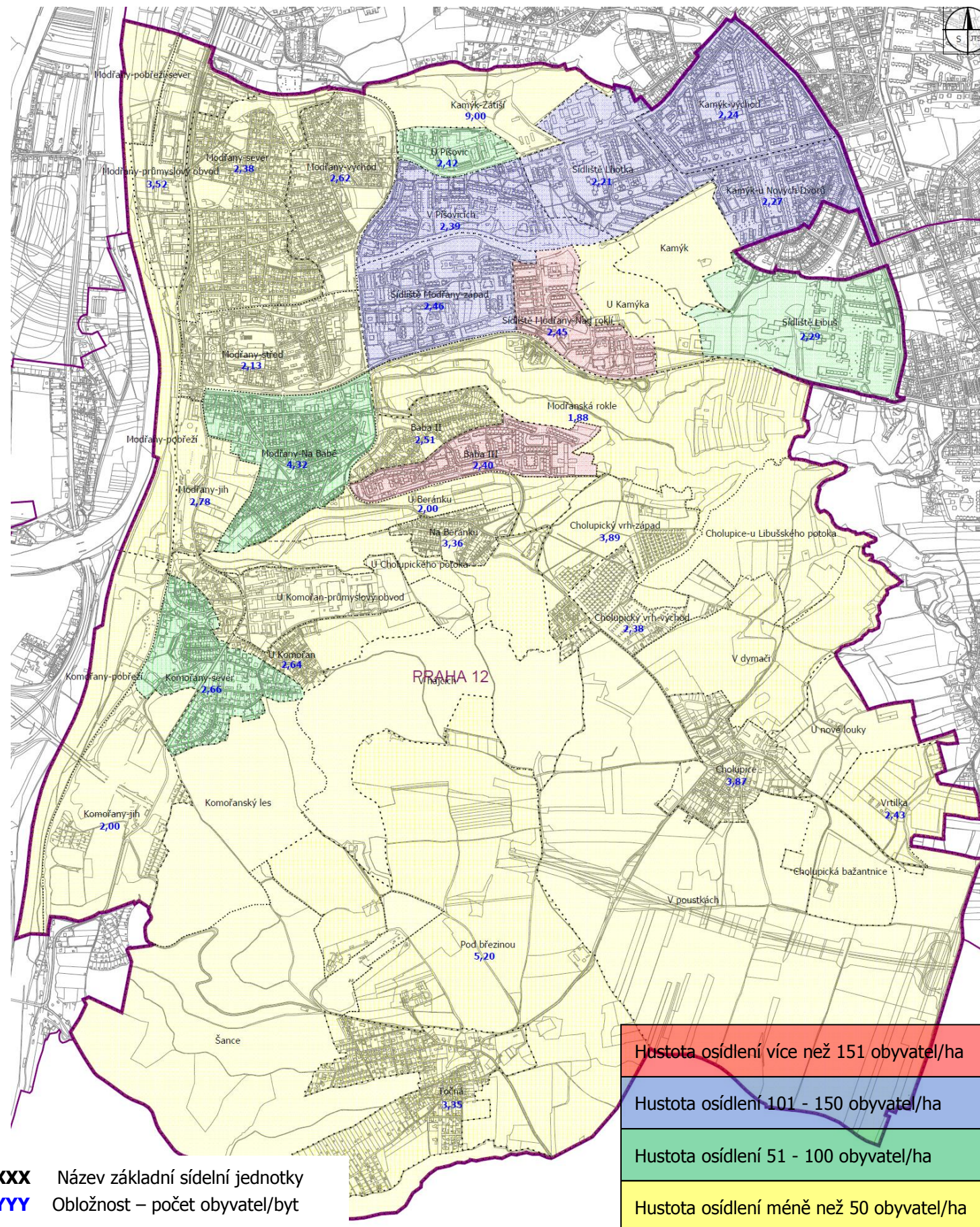
ZSJ	Počet bytů 2001	Počet bytů 2011	Počet bytů 2017	2017-2001 (bilance)
Baba II	166	214	224	58
Baba III	2 254	2310	2 357	103
Cholupice	97	150	215	118
Cholupice-u Libuš. potoka	-	2	1	-
Cholupická bažantnice	2	2	2	0
Cholupický vrch-východ	-	10	22	-
Cholupický vrch-západ	-	56	54	-
Kamýk	0	0	1	1
Kamýk-u Nových Dvorů	1 602	1659	1 671	69
Kamýk-východ	2 446	2562	2 692	246
Kamýk-Zátiší	1	2	1	0
Komořanský les	0	0	0	0
Komořany-jih	2	4	2	0
Komořany-pobřeží	0	0	0	0
Komořany-sever	744	848	812	68
Modřanská rokle	3	61	121	118
Modřany-jih	15	11	128	113
Modřany-Na Babě	639	772	1 197	558
Modřany-pobřeží	0	0	0	0
Modřany-pobřeží-sever	0	0	3	3
Modřany-průmyslový obvod	15	213	327	312
Modřany-sever	848	934	980	132
Modřany-střed	552	826	1 345	793
Modřany-východ	816	871	873	57
Na Beránku	93	133	129	36
Pod březinou	7	7	6	-1
Šance	1	0	0	-1
Sídlíště Lhotka	2 386	2404	2 461	75
Sídlíště Libuš	2 105	2140	2 325	220
Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 867	1992	2 021	154
Sídlíště Modřany-západ	2 675	2619	2 713	38
Točná	175	267	277	102
U Beránku	0	1	28	28
U Cholupického potoka	37	-	0	-37
U Kamýka	0	1	0	0
U Komořan	175	195	313	138
U Komořan-prům. obvod	0	1	0	0
U nové louky	5	1	1	-4
U Píšovic	470	464	470	0
V dymači	1	0	0	-1
V hájcích	2	0	0	-2
V Píšovicích	2 122	2170	2 161	39
V poustkách	0	0	0	0
Vrtilka	13	9	10	-3
Celkový součet Praha 12	22 336	23 911	25 943	3 607

Z výše uvedené tabulky je patrný vliv nové bytové výstavby na celkový počet bytů za období 16ti let. Nejvyšší nárůst počtu bytů je patrný v ZSJ Modřany-Na babě, Modřany-průmyslový obvod a Modřany-střed. Tyto oblasti se nacházejí v severozápadní části MČ Praha 12. Na severovýchodě MČ Praha 12 dochází k zahušťování původní zástavby především v ZSJ Kamýk-východ a Sídlíště Libuš.

3.3 Obložnost a hustota osídlení

ZSJ	Obložnost 2001	Obložnost 2011	Obložnost 2017	Hustota osídlení 2001	Hustota osídlení 2011	Hustota osídlení 2017
Baba II	2,68	2,80	2,51	23,9	27,5	25,3
Baba III	2,67	2,41	2,40	202,2	194,2	197,5
Cholupice	3,64	3,85	3,87	9,9	13,2	13,9
Cholupice-u Libuš. potoka	-	1,00	-	0,1	0,0	0,1
Cholupická bažantnice	1,00	2,00	0,00	0,0	0,1	0,0
Cholupický vrch-východ	-	4,67	2,38	1,7	1,8	1,6
Cholupický vrch-západ	-	3,28	3,89	1,6	4,1	3,9
Kamýk	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Kamýk-u Nových Dvorů	2,52	2,23	2,27	131,2	117,9	121,3
Kamýk-východ	2,41	2,18	2,24	114,3	110,7	113,3
Kamýk-Zátiší	-	8,00	9,00	0,1	0,5	0,3
Komořanský les	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Komořany-jih	2,00	2,33	2,00	0,1	0,1	0,1
Komořany-pobřeží	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Komořany-sever	2,59	2,35	2,66	46,6	50,0	51,1
Modřanská rokle	-	2,09	1,88	0,0	1,1	1,0
Modřany-jih	3,13	3,20	2,78	2,0	1,4	1,1
Modřany-Na Babě	2,68	2,81	4,32	33,1	38,0	58,5
Modřany-pobřeží	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Modřany-pobřeží-sever	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Modřany-prům. obvod	3,21	1,74	3,52	1,3	10,3	2,1
Modřany-sever	2,47	2,54	2,38	30,0	31,5	30,2
Modřany-střed	2,57	2,46	2,13	28,9	42,1	35,2
Modřany-východ	2,76	2,62	2,62	49,3	47,2	47,2
Na Beránku	3,11	2,96	3,36	21,1	27,1	26,1
Pod březinou	3,43	4,71	5,20	0,1	0,2	0,1
Šance	1,00	-	-	0,0	0,0	0,0
Sídlíště Lhotka	2,46	2,16	2,21	122,6	110,9	114,1
Sídlíště Libuš	2,49	2,23	2,29	86,3	79,3	81,4
Sídlíště Modřany-Nad roklí	2,61	2,35	2,45	169,5	169,3	175,8
Sídlíště Modřany-západ	2,67	2,33	2,46	148,7	130,9	137,6
Točná	3,11	3,37	3,35	8,5	12,0	10,7
U Beránku	-	2,00	2,00	0,1	0,1	0,1
U Cholupického potoka	1,22	-	-	1,1	0,0	0,0
U Kamýka	-	5,00	-	0,0	0,2	0,0
U Komořan	2,74	2,56	2,64	17,2	16,8	17,2
U Komořan-prům. obvod	-	7,00	-	0,0	0,2	0,1
U nové louky	0,20	-	0,00	0,0	0,0	0,0
U Píšovic	2,75	2,47	2,42	97,9	87,3	87,1
V dymači	3,00	-	-	0,1	0,0	0,0
V hájcích	3,00	-	-	0,1	0,0	0,0
V Píšovicích	2,68	2,31	2,39	141,6	126,4	127,2
V poustkách	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Vrtilka	-	2,25	2,43	0,5	0,6	0,6
Celkový součet Praha12	2,59	2,35	2,45	23,5	22,9	23,5

Obložnost v původní vysokopodlažní zástavbě má trvale klesající trend. Novostavby a původní vilové zástavby mají vyšší hodnoty obložnosti. Celková obložnost MČ Praha 12 je 2,45 obyvatel/byt. Hustota osídlení z hledem k velké ploše zelení a lesů je poměrně nízká 23,5 ob./ha. Výrazně vyšší hustoty osídlení dosahují ZSJ s vysokopodlažní zástavbou jako je ZSJ Baba III nebo Sídlíště Modřany-Nad roklí, zde jsou hodnoty přes 150 ob./ha.



4 Pasport parkovacích kapacit

Vstupní informaci pro zpracování díla je zpracování pasportu parkovacích kapacit. Celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území zahrnuje:

- parkovací stání na místních komunikacích
- vnitrobloková stání s členěním na:
 - stání na ploše
 - individuální garáže
 - hromadné garáže

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

Zařídění parkovacích kapacit do místních komunikací bylo v některých nejasných případech konzultováno s ÚMČ Praha 12 a databází 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.

4.1 Pasport parkovacích stání 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. Pasport parkovacích stání je samostatnou součástí analýzy.

Při stanovení velikosti parkovacích stání zpracovatel zpravidla respektuje rozměry stanovené ČSN 73 6056 a to v jejím původním znění. Při zpracování aktualizace pasportu byly v maximální možné míře použity ustanovení novelizované ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Novelizace z roku 2005 umožňuje použít odlišné hodnoty pro širkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obratě“ a to vše s cílem dosáhnout optimálního využití disponibilního prostoru. Pro vlastní aplikaci této ČSN na hodnocené území by bylo vhodné doplnit stávající systém o dopravní značení, které by precizovalo použití nových prvků.

Současně při posuzování jednotlivých komunikací zpracovatel posuzuje jejich dopravní zatížení a umístění v prostoru. V případě dopravně významných komunikací s vysokými intenzitami provozu a průměrnými rychlostmi jedoucích vozidel na hranicích příslušných zákonných limitů (**sběrné komunikace**), je parkovací kapacita posuzována přísněji, 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 minimálních 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 kolmé stání minimálně 4,50 m, u šikmé 4,80 m (a jsou využívány převisy části vozu nad chodníkem) a podélného 2,00 m;
- minimální volný jízdní pruh na **obslužných** komunikacích je při jednosměrném provozu 3,0 m a při obousměrném provozu 3,50 m (využití „výhyben“, ...).

Sběrné komunikace

- především MK I. a II. třídy
- trasy linek MHD
- šířka pro obousměrný provoz 6,0 m
- minimální šířka pro jednosměrný provoz 3,0 m

Obslužné komunikace

- zejména MK III. třídy
- uvažováno s nejvyšší dovolenou (návrhovou) rychlostí 30 km/h
- využití výhyben (obousměrný jízdní pruh min. 3,0 m)
- minimální šířka pro obousměrný provoz (bez výhybny) 4,5 m
- minimální šířka pro jednosměrný provoz 3,0 m
- výjezd z kolmé stání 4,5 m

Pasport probíhal v měsících srpnu až říjnu 2017. Pasport je vytištěn v měřítku 1: 1 000 a je doplněn o vnitroblokové kapacity.

4.1.1 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na místních komunikacích

ZSJ Název	Kapacita PS na MK 2017
Baba II	199
Baba III	1 575
Cholupice	169
Cholupický vrh-východ	0
Cholupický vrh-západ	69
Kamýk-u Nových Dvorů	1 070
Kamýk-východ	1 675
Komořany-sever	420
Modřany-jih	20
Modřany-Na Babě	574
Modřany-průmyslový obvod	241
Modřany-sever	940
Modřany-střed	637
Modřany-východ	568
Na Beránku	91
Sídliště Lhotka	1 392
Sídliště Libuš	1 109
Sídliště Modřany-Nad roklí	1 134
Sídliště Modřany-západ	1 920
Točná	153
U Komořan	301
U Píšovic	67
V Píšovicích	763
Celkový součet Praha 12	15 087

Tabulka obsahuje ZSJ s **nenulovou kapacitou** na místních komunikacích. ZSJ, které nejsou obsaženy v tabulce, mají nulovou parkovací kapacitu nebo se disponibilní parkovací kapacita nachází mimo místní komunikace (nezařazené komunikace, účelové komunikace, vnitrobloky). Ve výjimečných případech mohla být kapacita logicky přiřazena k přílehlé ZSJ.

4.2 Pasport parkovacích kapacit mimo místní komunikace

Významnou částí parkovací kapacity jsou parkovací stání mimo místní komunikace. Tuto kapacitu rozlišujeme podle provedení (hromadné garáže, stání na ploše (vnitrobloky) a individuální) a podle určení – veřejné a neveřejné. Pod pojmem **veřejné** jsou zde míněny takové kapacity, které umožňují parkování nebo odstavování vozidel rezidentů – tj. osob bydlících v okolí parkovací kapacity. Naopak **neveřejné** kapacity jsou sice zpravidla otevřené návštěvnícké veřejnosti, ale neumožňují noční odstavování vozidel v okolí bydlících občanů.

4.2.1 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na hlídaných parkovacích plochách

Hlídané parkovací plochy tvoří významnou součást celého parkovacího systému. Ačkoliv jsou některé více vzdáleny od obytných objektů, poskytují svým uživatelům jistotu a pocit bezpečnosti.

Ev. č.	Název	Typ komunikace	Počet PS	Vlastník stavby	Vlastník pozemku	Kč / měs.	Průměrná noční obsazenost v %	Charakter spádového území
1	Nikoly Vapcarova (NN3400)	MK III	217	HMP	HMP	700	85,0%	Okraj sídlištní zástavby
2	Rytířova (NN1769)	MK III	190	HMP	HMP	720	90,0%	Okraj sídlištní zástavby
3	Durychova - U Kamýku (NN4076)	Nezařazená	243	HMP	HMP	700	84,0%	Okraj sídlištní zástavby
4	Krouzova (NN3389)	MK III	80	HMP	HMP	950	96,0%	Okraj sídlištní zástavby
5	Novodvorská - Durychova (NN3363)	Nezařazená	150	HMP	HMP	700	95,0%	Okraj sídlištní zástavby
6	Vazovova - Levského (NN3411)	MK III	135	HMP	HMP	950	66,0%	Okraj sídlištní zástavby
7	Špírkova (NN3370)	MK III	166	???	HMP	790	92,0%	Okraj sídlištní zástavby
8	Botevova	MK III	177	HMP	HMP	750	92,0%	Okraj sídlištní zástavby
9	Čechtická x Novodvorská	MK III	216	HMP	ČR	810	85,0%	Sídlištní zástavba
10	U vodojemu x K Lesu (Autoservis, pneuservis)	Nezařazená	70	HMP	HMP		0,0%	Sídlištní zástavba

Přehled hlídaných parkovacích ploch je přehledně uveden v příloze. Kapacita hlídaných parkovacích je **1 574 PS** a cca dalších 70 PS je na pronajaté ploše autoservisu. Průměrná měsíční cena pronájmu parkovacího stání je cca 785 Kč (platí pro fyzické osoby). HPP nabízejí zpravidla i možnost krátkodobého (max. denního) parkování. Ovšem žádné parkoviště z výše uvedených není svěřeno MČ P12, ale jsou ve vlastnictví HMP.

4.2.2 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží - veřejné

Do kategorie hromadných garáží - veřejných jsou zařazeny objekty HG, kde mohou rezidenti (bydlící) parkovat bez omezení času, tak i objekty s uzavřenými garážovacími boxy. Dále se na území MČ Praha 12 nacházejí objekty, které umožňují dlouhodobé parkování rezidentů nebo abonentů.

Název	Správce (pro odlišení)	ZSJ	Kapacita PS	Měsíc/Rez
Garáže Těšíkova	MČ P12	1284310	213	1 390 Kč
OC Kaufland	OC Kaufland Modřany	3068430	227	1 300 Kč
Halové garáže Jordana Jovkova		1284650	137	1 550 Kč
Celkem ~ průměr			577 PS	1 415 Kč



4.2.3 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží – neveřejné

Součástí celkové kapacity parkovacích příležitostí jsou i další objekty hromadných garáží, které slouží potřebám přílehlých komplexů, či mají jiný účel využití. Tyto objekty nenabízejí funkci nájemního parkování pro rezidynty MČ Praha 12 a nejsou tudíž zahrnuté do bilančních výpočtů. Pro účely této studie jsou nazvané „neveřejné“ ačkoliv jsou veřejnosti přístupné. Jejich provozní režim neumožňuje noční odstavování vozidel rezidentů.

Přehled hromadných garáží – neveřejných je přehledně uveden v bilanci vnitroblokových stání.

4.2.4 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit ve vnitroblocích - neveřejné

Další kategorii parkovacích kapacit jsou stání na ploše, která jsou využívána vlastními aktivitami (komerce, administrativa, služby, výroba, ...). I pro tuto kategorii platí, že nejsou nabízeny k parkování veřejnosti (rezidentům). V tabulce je uveden přehled pouze nejvýznamnějších areálů. Ani s tou kategorií nelze kalkulovat v bilančních výpočtech. Přehled významných vnitrobloků – neveřejných je přehledně uveden v příloze vnitroblokových stání.

Kód ZSJ	Popisky řádků	Kapacita PS
3160750	Baba II	20
1284810	Baba III	80
0523960	Cholupice	85
3162610	Cholupický vrh-východ	0
3160830	Cholupický vrh-západ	0
1284570	Kamýk u Nových Dvorů	53
3069080	Kamýk-východ	223
1280820	Kamýk-Zátiší	12
1285110	Komořany-sever	135
1284730	Modřanská rokle	22
1285620	Modřany-jih	100
1285710	Modřany-Na Babě	178
1286270	Modřany-Průmyslový obvod	627
1286190	Modřany-sever	235
1285890	Modřany-střed	217
1286010	Modřany-východ	36
1284900	Na Beránku	0
1284310	Sídliště Lhotka	266
1284060	Sídliště Libuš	146
3160670	Sídliště Modřany-Nad Roklí	74
1284650	Sídliště Modřany-západ	115
0524000	Točná	40
1285200	U Komořan	170
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	375
3160590	U Píšovic	105
3161720	V dymači	0
3068430	V Píšovicích	77
Celkový součet Praha 12		3 391

4.2.5 Celkový přehled parkovacích stání na ploše – vnitrobloky – veřejné

Parkovací kapacity veřejných vnitrobloků jsou zahrnuty do bilančních výpočtů.

Kód ZSJ	Popisky řádků	Kapacita PS
3160750	Baba II	176
1284810	Baba III	0
0523960	Cholupice	131
3162610	Cholupický vrh-východ	80
3160830	Cholupický vrh-západ	45
1284570	Kamýk u Nových Dvorů	96
3069080	Kamýk-východ	328
1280820	Kamýk-Zátiší	0
1285110	Komořany-sever	222
1284730	Modřanská rokle	23
1285620	Modřany-jih	21
1285710	Modřany-Na Babě	435

Kód ZSJ	Popisky řádků	Kapacita PS
1286270	Modřany-Průmyslový obvod	0
1286190	Modřany-sever	419
1285890	Modřany-střed	228
1286010	Modřany-východ	369
1284900	Na Beránku	107
1284310	Sídliště Lhotka	448
1284060	Sídliště Libuš	106
3160670	Sídliště Modřany-Nad Roklí	135
1284650	Sídliště Modřany-západ	329
0524000	Točná	275
1285200	U Komořan	105
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	0
3160590	U Píšovic	190
3161720	V dymači	39
3068430	V Píšovicích	63
Celkový součet Praha 12		4 370

4.2.6 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit individuálních garáží

Další kategorii, kterou můžeme plně zahrnout do kapacitních výpočtů, jsou individuální garáže. Tyto bývají zpravidla součástí bytových domů, nebo jsou samostatnými stavbami ve vilové zástavě.

Kód ZSJ	Popisky řádků	Kapacita PS
3160750	Baba II	176
1284810	Baba III	0
0523960	Cholupice	118
3162610	Cholupický vrh-východ	30
3160830	Cholupický vrh-západ	45
1284570	Kamýk u Nových Dvorů	154
3069080	Kamýk-východ	190
1280820	Kamýk-Zátiší	0
1285110	Komořany-sever	260
1284730	Modřanská rokle	0
1285620	Modřany-jih	29
1285710	Modřany-Na Babě	442
1286270	Modřany-Průmyslový obvod	0
1286190	Modřany-sever	508
1285890	Modřany-střed	183
1286010	Modřany-východ	418
1284900	Na Beránku	107
1284310	Sídliště Lhotka	0
1284060	Sídliště Libuš	4
3160670	Sídliště Modřany-Nad Roklí	0
1284650	Sídliště Modřany-západ	0
0524000	Točná	295
1285200	U Komořan	115
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	0
3160590	U Píšovic	0
3161720	V dymači	39
3068430	V Píšovicích	0
Celkový součet Praha 12		3 113

4.3 Celkový přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 12

Závěrem této části uvádíme souhrnný přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 12.

Kód ZSJ	ZSJ	MK	UK a N	VPP-R	IG-R	HG-R	VPP-N	IG-N	HG-N	Celkem	Celkem - R
3160750	Baba II	199	8	176	176	0	20	0	0	579	559
1284810	Baba III	1 575	0	0	0	75	80	0	0	1 730	1 650
0523960	Cholupice	169	39	131	118	0	72	13	0	542	457
3158420	Cholupice-u Libuš. potoka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3162700	Cholupická bažantnice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3162610	Cholupický vrch-východ	0	0	80	30	0	0	0	0	110	110
3160830	Cholupický vrch-západ	69	0	45	45	0	0	0	0	159	159
1284570	Kamýk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1284140	Kamýk-u Nových Dvorů	1 070	64	0	0	0	0	0	0	1 134	1 134
3069080	Kamýk-východ	1 675	58	328	190	125	125	28	70	2 599	2 376
1280820	Kamýk-Zátiší	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0
1285380	Komořanský les	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1285460	Komořany-jih	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1285540	Komořany-pobřeží	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1285110	Komořany-sever	420	102	222	260	60	130	5	0	1 199	1 064
1284730	Modřanská rokle	0	0	23	0	0	22	0	0	45	23
1285620	Modřany-jih	20	20	21	29	0	100	0	0	190	90
1285710	Modřany-Na Babě	574	208	435	442	320	178	0	0	2 157	1 979
1285970	Modřany-pobřeží	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3158000	Modřany-pobřeží-sever	0	107	0	0	0	0	0	0	107	107
1286270	Modřany-prům. obvod	241	298	0	0	245	627	0	0	1 411	784
1286190	Modřany-sever	940	97	419	508	18	204	31	0	2 217	1 982
1285890	Modřany-střed	637	247	228	183	578	204	13	0	2 090	1 873
1286010	Modřany-východ	568	55	369	418	0	29	7	0	1 446	1 410
1284900	Na Beránku	91	0	107	107	0	0	0	0	305	305
3163000	Pod březinou	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3163180	Šance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1284310	Sídlíště Lhotka	1 392	323	448	0	100	266	0	0	2 529	2 263
1284060	Sídlíště Libuš	1 109	29	106	4	550	146	0	0	1 944	1 798
3160670	Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 134	6	135	0	150	74	0	0	1 499	1 425
1284650	Sídlíště Modřany-západ	1 920	30	329	0	353	111	4	0	2 747	2 632
0524000	Točná	153	0	275	295	0	40	0	0	763	723
3298350	U Beránku	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3298270	U Cholupického potoka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1284490	U Kamýka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1285200	U Komořan	301	44	105	115	100	170	0	0	835	665
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	0	0	0	0	0	350	25	0	375	0
3162450	U nové louky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3160590	U Píšovic	67	195	190	0	0	105	0	0	557	452
3161720	V dymači	0	5	39	39	0	0	0	0	83	83
3162960	V hájčích	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3068430	V Píšovicích	763	308	63	0	337	77	0	0	1 548	1 471
3162880	V poustkách	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkový součet Praha 12		15 087	2 243	4 274	2 959	3 011	3 142	126	70	30 912	27 574

*Kategorie hlídaných parkovacích ploch je zařazena v tabulce v kategorii MK nebo VPP-R, dle možnosti provedení dopravních průzkumů. Přehled HPP je uveden v části 4.2.1

Kde:	
MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
UK a N	Účelové komunikace a nezařazené komunikace (přístupné)
VPP-R	Vnitroblokové stání na ploše - veřejné
IG-R	Individuální garáž - rezidentní
HG-R	Hromadné garáže - veřejné
VPP-N	Vnitroblokové stání na ploše - neveřejné
IG-N	Individuální garáž - neveřejná
HG-N	Hromadné garáže - neveřejné
Celkem	= MK + UK a N + VPP-R + IG-R + HG-R + VPP-N + IG-N + HG-N
Celkem - R	= MK + UK a N + VPP-R + IG-R + HG-R

Celková disponibilní parkovací kapacita dosáhla hodnoty 30 912 PS. Pro bilanční výpočty lze kalkulovat s hodnotou 27 574 PS, což jsou parkovací stání, kde mohou parkovat rezidenti.

5 Objem parkujících vozidel – celoplošné dopravní průzkumy

5.1 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.

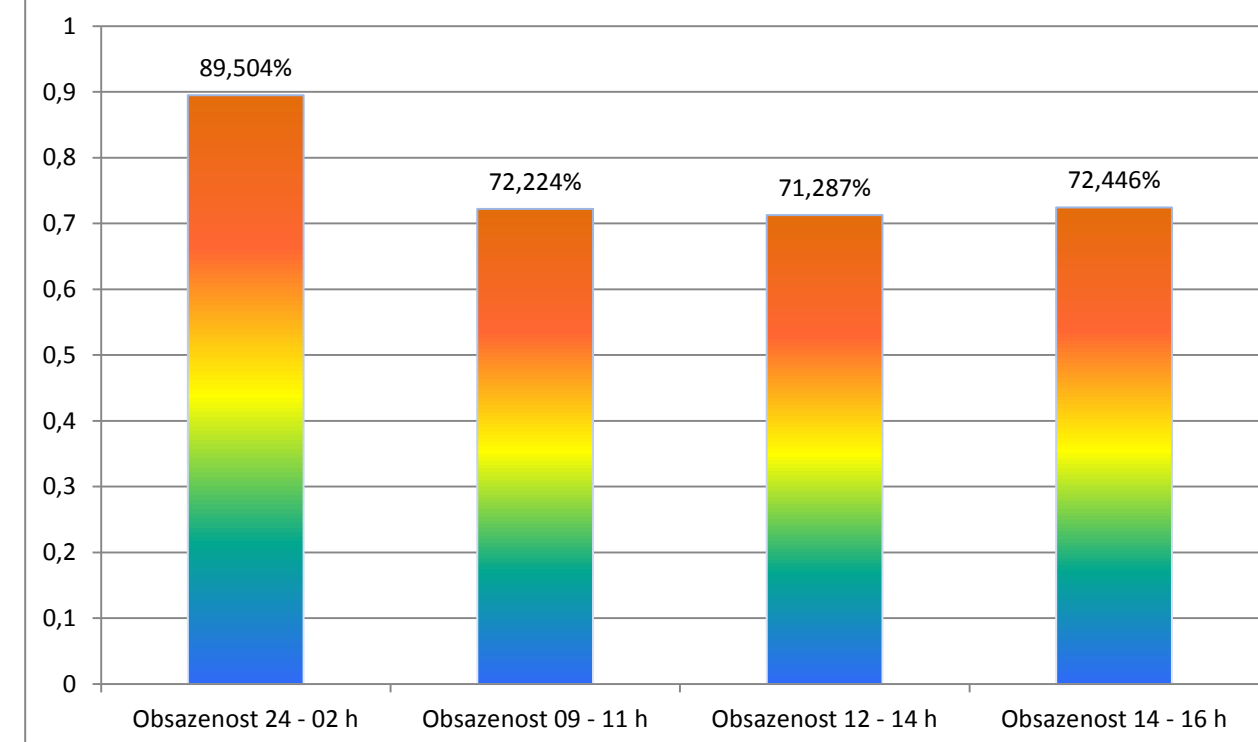
Celoplošné dopravní sčítání proběhlo v typické pracovní dny v průběhu měsíce října a bylo na hodnoceném území provedeno 2 x v noci mezi 24⁰⁰ až 3⁰⁰ hod, 2 x dopoledne mezi 9⁰⁰ až 11⁰⁰ hod, 2 x v poledne mezi 12 až 14 hod a 2 x odpoledne mezi 14 až 16 hod. Nejsou uváděné ZSJ s nulovou parkovací kapacitou bez parkujících vozidel.

5.2 Objemy parkujících vozidel na místních komunikacích

Kód ZSJ	Název ZSJ	Kapacita PS 2017	NOC OA	NOC OBSAZENOST	DEN OA	DEN OBSAZENOST
3160750	Baba II	199	173	86,9%	133	66,8%
1284810	Baba III	1 575	1 695	107,6%	1 081	68,6%
0523960	Cholupice	169	92	54,4%	61	36,2%
3162610	Cholupický vrch-východ	0	7	ZÁKAZ	6	ZÁKAZ
3160830	Cholupický vrch-západ	69	38	55,1%	20	29,5%
1284140	Kamýk-u Nových Dvorů	1 070	995	92,9%	775	72,4%
3069080	Kamýk-východ	1 675	1 557	92,9%	1 199	71,6%
1285110	Komořany-sever	420	384	91,3%	264	62,8%
1285620	Modřany-jih	20	7	35,0%	40	199,2%
1285710	Modřany-Na Babě	574	367	63,9%	328	57,2%
1286270	Modřany-průmyslový obvod	241	24	9,8%	197	81,8%
1286190	Modřany-sever	940	552	58,7%	691	73,5%
1285890	Modřany-střed	637	398	62,5%	640	100,5%
1286010	Modřany-východ	568	400	70,3%	321	56,5%
1284900	Na Beránku	91	65	70,9%	51	56,0%
1284310	Sídlíště Lhotka	1 392	1 308	94,0%	1 089	78,3%
1284060	Sídlíště Libuš	1 109	1 192	107,4%	774	69,8%
3163000	Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 134	1 307	115,3%	851	75,0%
1284650	Sídlíště Modřany-západ	1920	1 690	88,0%	1 391	72,4%
0524000	Točná	153	144	94,1%	98	63,9%
1285200	U Komořan	301	164	54,3%	145	48,0%
3160590	U Pišovic	67	72	106,7%	65	97,5%
3068430	V Pišovicích	763	878	115,0%	640	83,8%
Celkový součet Praha 12		15 087	13 504	89,5%	10 861	72,0%

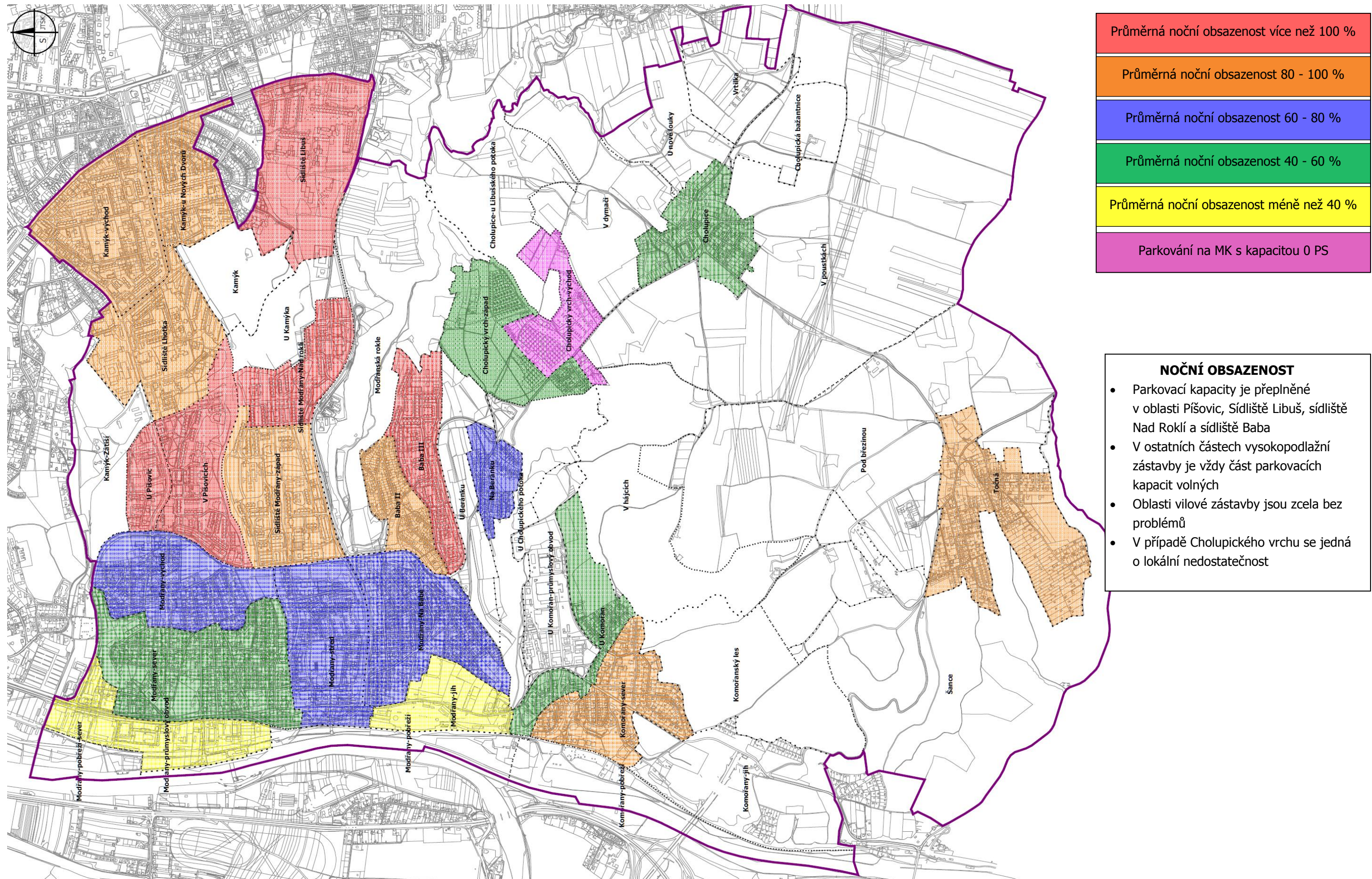
Celkem bylo na místních komunikacích zjištěno 13 504 odstavených vozidel v nočním období a 10 861 odstavených nebo zaparkovaných vozidel v denním období.

Vývoj průběhu obsazenosti na MK

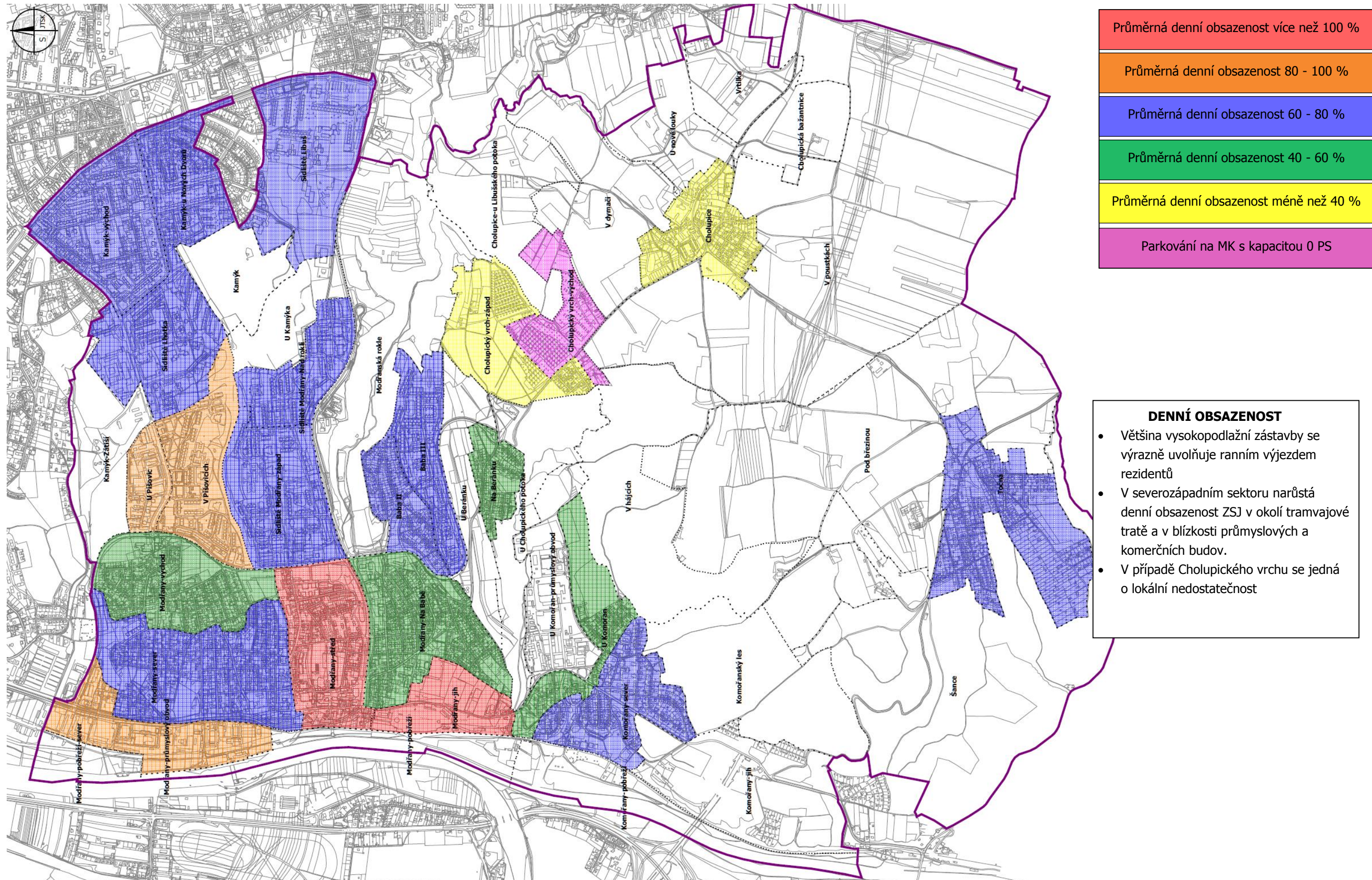


Z výše uvedeného grafu je patrný průběh obsazenosti místních komunikací. Noční zaplněnost komunikací na 89,50% do 9h ranní klesá na 72,22% a okolo této hodnoty se drží celý den. Výjezd rezidentů tedy probíhá do 9h ranní a naopak návrat rezidentů je uskutečňován po 16h. V průběhu celého dne je počet vozidel konstantní.

Souhrnný snímek noční obsazenosti místních komunikací



Souhrnný snímek denní obsazenosti místních komunikací



DENNÍ OBSAZENOST

- Většina vysokopodlažní zástavby se výrazně uvolňuje ranním výjezdem rezidentů
- V severozápadním sektoru narůstá denní obsazenost ZSJ v okolí tramvajové tratě a v blízkosti průmyslových a komerčních budov.
- V případě Cholutického vrchu se jedná o lokální nedostatečnost

5.3 Parkovací deficit

Pro zpřesnění předchozích dat je proveden výpočet na úrovni lokálních deficitů.

Kód ZSJ	Název ZSJ	Kapacita PS (MK)	DEF NOC ZSJ	DEF NOC LOKÁLNÍ	DEF DEN ZSJ	DEF DEN LOKÁLNÍ
3160750	Baba II	199				
1284810	Baba III	1 575	120	155		
0523960	Cholupice	169				
3162610	Cholupický vrch-východ	0	7		6	
3160830	Cholupický vrch-západ	69				
1284140	Kamýk-u Nových Dvorů	1 070		109		
3069080	Kamýk-východ	1 675		317		12
1285110	Komořany-sever	420		36		
1285620	Modřany-jih	20			20	
1285710	Modřany-Na Babě	574		5		
1286270	Modřany-průmyslový obvod	241				7
1286190	Modřany-sever	940		33		143
1285890	Modřany-střed	637		24	3	97
1286010	Modřany-východ	568		4		5
1284900	Na Beránku	91				
1284310	Sídlíště Lhotka	1 392		198		19
1284060	Sídlíště Libuš	1 109	83	177		
3163000	Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 134	173	209		
1284650	Sídlíště Modřany-západ	1920		124		
0524000	Točná	153				
1285200	U Komořan	301				
3160590	U Píšovic	67	5	56		
3068430	V Píšovicích	763	115	229		43
Celkový součet Praha 12		15 087	503	1 671	29	325

Kde:

Parametr	Výklad
PS (MK)	parkovací kapacita na místních komunikacích
DEF NOC ZSJ	počet vozidel odstavených nad rámec kapacity v noci na úrovni ZSJ (docházka 300 m)
DEF NOC LOKÁLNÍ	počet vozidel odstavených nad rámec kapacity v noci na úrovni jednotlivých bloků domů (docházka max. 100 m)
DEF DEN ZSJ	počet vozidel zaparkovaných nad rámec kapacity ve dne na úrovni ZSJ (docházka 300 m)
DEF DEN LOKÁLNÍ	počet vozidel zaparkovaných nad rámec kapacity ve dne na úrovni jednotlivých bloků domů (docházka max. 100 m)

Aktuálně chybí na území MČ Praha 12 na úrovni ZSJ 503 PS a na úrovni lokálních deficitů až 1 671 odstavných stání. Toto platí v případě, kdy bychom chtěli všechny zájemce o odstavení vozidel uspokojit na místních komunikacích s docházkovou vzdáleností 300 resp. 100 m.

5.4 Objemy parkujících vozidel mimo místní komunikace

Zjišťovali jsme také objemy parkujících vozidel mimo místní komunikace. Směrodatné jsou pro nás zejména noční hodnoty, které ukazují zpravidla na počet rezidentních vozidel. Ne vždy se však podařilo zjistit zcela přesné údaje.

5.4.1 Parkující vozidla na hlídaných parkovacích plochách

Na tomto typu parkovišť je určitý počet volných parkovacích kapacit. Již neplatí, že pokud se uvolní jednotlivé parkovací stání, je zpravidla ihned obsazeno. Pro stanovení denního počtu parkujících vozidel je použit zjednodušený model pracující s 50 % vyjížděnkou. Hlídané parkovací plochy jsou využité na 89 % - viz kapitola 4.2.1.

5.4.2 Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – veřejné

Stávající kapacita veřejných hromadných garáží je naplněná průměrně na cca 65 %. Údaje byly přirovnány a upraveny ze zkušeností z jiných MČ. Celkový počet vozidel odstavených v HG dosahuje 1 957 OA.

5.4.3 Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – neveřejné

Vozidla v těchto garážích jsou vozidla návštěvníků a abonentů – podnikatelů. Pro účely této studie budou vyloučené z bilančních výpočtů.

5.4.4 Parkující vozidla ve vnitroblocích – neveřejné

Kapacity neveřejných vnitrobloků nejsou přístupné pro parkování rezidentních uživatelů a jsou eliminované z bilančních výpočtů.

5.4.5 Parkující vozidla ve vnitroblocích – veřejné

Na tomto typu parkovacích kapacit bylo zjištěno 2 137 vozidel, které mají k dispozici 4 274 PS. Největšího využití nabízejí vnitrobloková stání uvnitř vysokopodlažní zástavby. Nižší obsazenost pak mají tyto kapacity uvnitř vilové zástavby.

5.4.6 Parkující vozidla v individuálních garážích

Oproti fyzickým kontrolám a průzkumům na ulicích a volně přístupných parkovacích plochách jsou počty parkujících vozidel v individuálních garážích stanoveny předpokladem, že je cca 65 % IG využito. Tento odhad vychází z jednotlivých pozorování a podobných analytických prací z jiných městských částí v Praze. Odhad je snížen vzhledem k rozsáhlému počtu IG ve vilových zástavbách. Předpokládáme, že takto je odstaveno 1 332 vozidel.

5.5 Celkový přehled – noční počty vozidel

Kód ZSJ	ZSJ	MK	UK a N	HPP*	VPP-R	IG-R	HG-R	Celkem R
3160750	Baba II	199	8	0	88	79	0	374
1284810	Baba III	1 575	0	0	0	0	49	1 624
0523960	Cholupice	169	39	0	66	53	0	327
3162610	Cholupický vrch-východ	0	0	0	40	14	0	54
3160830	Cholupický vrch-západ	69	0	0	23	20	0	112
1284140	Kamýk-u Nových Dvorů	1 070	64	0	0	0	0	1 134
3069080	Kamýk-východ	1 675	58	134	164	86	81	2 197
1280820	Kamýk-Zátiší	0	0	0	0	0	0	0
1285110	Komořany-sever	420	102	0	111	117	39	789
1284730	Modřanská rokle	0	0	0	12	0	0	12
1285620	Modřany-jih	20	20	0	11	13	0	64
1285710	Modřany-Na Babě	574	208	0	218	199	208	1 406
3158000	Modřany-pobřeží-sever	0	107	0	0	0	0	107
1286270	Modřany-průmyslový obvod	241	298	0	0	0	159	698
1286190	Modřany-sever	940	97	0	210	229	12	1 487
1285890	Modřany-střed	637	247	0	114	82	376	1 456
1286010	Modřany-východ	568	55	0	185	188	0	996
1284900	Na Beránku	91	0	0	54	48	0	193
1284310	Sídlíště Lhotka	1 392	323	364	224	0	65	2 368
1284060	Sídlíště Libuš	1 109	29	0	53	2	358	1 550
3160670	Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 134	6	120	68	0	98	1 425
1284650	Sídlíště Modřany-západ	1 920	30	193	165	0	229	2 537
0524000	Točná	153	0	0	138	133	0	423
1285200	U Komořan	301	44	0	53	52	65	514
1285030	U Komořan-průmyslový obvod	0	0	0	0	0	0	0
3160590	U Píšovic	67	195	169	95	0	0	526
3161720	V dymači	0	5	0	20	18	0	42
3068430	V Píšovicích	763	308	0	32	0	219	1 322
Celkový součet Praha 12		15 087	2 243	980	2 137	1 332	1 957	23 736

*Počet OA u části HPP je snížen o hodnotu spočítaných aut zařazených do MK, kde probíhal dopravní průzkum.

MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
UK a N	Účelové a nezařazené komunikace
HPP	Hlídaná parkovací plocha
VPP-R	Vnitroblokové stání na ploše – veřejné
IG-R	Individuální garáž
HG-R	Hromadné garáže - veřejné
R	Rezident

V rámci MČ Praha 12 bylo zjištěno 23 736 odstavených vozidel. Celková disponibilní kapacita je 27 574 PS, které umožňuje parkování rezidentů.

5.6 Celkový přehled – denní počty vozidel

Kód ZSJ	ZSJ	MK	UK a N	HPP	VPP-R	VPP-N	IG-R	IG-N	HG-R	HG-N	Celkem
3160750	Baba II	133	7	0	53	12	53	0	0	0	257
1284810	Baba III	1 081	0	0	0	48	0	0	23	0	1 152
0523960	Cholupice	61	60	0	39	43	35	7	0	0	246
3162610	Cholupický vrch-V	6	3	0	24	0	9	0	0	0	42
3160830	Cholupický vrch-Z	20	0	0	14	0	14	0	0	0	47
1284140	Kamýk-u N. Dvorů	775	39	0	0	0	0	0	0	0	814
3069080	Kamýk-východ	1 199	38	68	98	75	57	14	38	35	1 587
1280820	Kamýk-Zátiší	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7
1285110	Komořany-sever	264	81	0	67	78	78	3	18	0	588
1284730	Modřanská rokle	0	0	0	7	13	0	0	0	0	20
1285620	Modřany-jih	40	7	0	6	60	9	0	0	0	122
1285710	Modřany-Na Babě	328	137	0	131	107	133	0	96	0	931
3158000	Modřany-pobřeží-sever	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
1286270	Modřany-prům. obvod	197	199	0	0	376	0	0	74	0	845
1286190	Modřany-sever	691	83	0	126	122	152	16	5	0	1 196
1285890	Modřany-střed	640	153	0	68	122	55	7	173	0	1 219
1286010	Modřany-východ	321	33	0	111	17	125	4	0	0	611
1284900	Na Beránku	51	1	0	32	0	32	0	0	0	116
1284310	Sídlíště Lhotka	1 089	192	184	134	160	0	0	30	0	1 790
1284060	Sídlíště Libuš	774	15	0	32	88	1	0	165	0	1 075
3160670	Sídl. Modřany-Nad roklí	851	7	61	41	44	0	0	45	0	1 048
1284650	Sídlíště Modřany-západ	1 391	20	98	99	67	0	2	106	0	1 782
0524000	Točná	98	2	0	83	24	89	0	0	0	295
1285200	U Komořan	145	36	0	32	102	35	0	30	0	378
1285030	U Komořan-prům. obvod	0	0	0	0	210	0	13	0	0	223
3160590	U Píšovic	65	136	86	57	63	0	0	0	0	406
3161720	V dymači	0	10	0	12	0	12	0	0	0	34
3068430	V Píšovicích	640	235	0	19	46	0	0	101	0	1 041
Celkový součet Praha 12		10 861	1 495	495	1 282	1 885	888	63	903	35	17 872

*Počet OA u HPP je snížen o hodnotu spočítaných aut zařazených do MK, kde probíhal dopravní průzkum.

MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
UK a N	Účelové a nezařazené komunikace
HPP	Hlídaná parkovací plocha
VPP-(R/N)	Vnitroblokové stání na ploše – veřejné/neveřejné
IG-(R/N)	Individuální garáž – veřejná/neveřejná
HG-(R/N)	Hromadné garáže – veřejné/neveřejné

V rámci MČ Praha 12 bylo zjištěno 17 872 odstavených vozidel. Celková disponibilní kapacita je 30 912 PS, které umožňuje parkování rezidentů, návštěvníků a firemních zaměstnanců. Z uvedených výsledků je patrná výrazná vyjíždka rezidentů, která je jen z části nahrazena zaměstnaneckou/návštěvníckou dojíždkou.

6 Určení uživatelské struktury – momentové dopravní průzkumy

6.1 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.

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

Uvedené údaje jsou jedním z podkladů pro stanovení potřeb a nároků na parkování (zejména odstavování) OA obyvatel a ostatních stálých uživatelů území a dále při plánování rozsahu, lokalizaci a charakteru parkování ostatních uživatelských skupin. Při stanovení kapacit jednotlivých šetřených okruhů vycházel zpracovatel z fyzického zjištění bilance parkovacích kapacit na místních komunikacích hodnoceného území.

V principu je momentové pozorování založeno na vyhodnocení sběru registračních značek vozidel (RZV) parkujících OA umožňujícím zaznamenat průběh změn a vývoj parkování v hodnoceném dni. V této analýze je sběr prováděn v typickém pracovním dnu po hodinových intervalech.

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. Momentové okruhy byly voleny tak, aby zahrnovali co nejvíce ZSJ a typickou skladbu uživatelů s ohledem na charakter dané ZSJ.

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 využitým parkovacím kapacitám. Jeho význam je třeba hodnotit v kontextu s ukazateli průměrné doby parkování a obsazenosti.
- ✚ **Pohyb** = zaznamenání intenzity příjezdů a odjezdů v hodnocených časových jednotkách a celkem v průběhu hodnocení.
- ✚ **Časová struktura parkování** = informace o době parkování OA v členění stanoveném v závislosti na funkci hodnoceného území a podle cílů rozboru.
- ✚ **Průměrná doba parkování** = ukazatel udávající průměrnou dobu parkování připadající na jeden výskyt OA na parkovacím stání po celou dobu pozorování. Společně s ukazatelem rotace charakterizuje uživatelskou kategorii a převažující dobu parkování (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

6.2 Vyhodnocení momentového pozorování

V rámci analýzy bylo detailně hodnoceno 15 vybraných okruhů o celkové kapacitě 2 124 PS. Okruhy momentového pozorování tvoří 14 % celkové kapacity hodnoceného území. Okruhy byly voleny tak, aby pokrývaly rovnoměrně území a zahrnovali všechny typy uživatelů MK.

Seznam okruhů momentového pozorování a převažující uživatelská struktura

Okruh č.	Název	Výpočtová kapacita PS	Typ	Katastr
M1	Soukalova	131	SM	Modřany
M2	Jordana Jovkova + Nikoly Vapcarova	217	SI	Modřany
M3	Lehárova + Klostermanova + Darwinova + ...	103	SM	Modřany
M4	Barunčina + K Orionce + Emlerova + Hermannova	119	SI	Modřany
M5	Mazancova + Kutilova + Mráčkova	172	SI	Modřany
M6	Zárubova - parkoviště	222	SM	Kamýk
M7	Pšeničkova + parkoviště	145	SI	Kamýk
M8	Cholupická + Mařatkova	166	SI	Kamýk
M9	Freiwaldova, Papírníkova	168	SI	Kamýk
M10	Pískova, Na Ražákem, Bojovská	106	VI	Modřany
M11	Pertoldova, Daňkova, Fišerova	202	SI	Modřany
M12	Okružní, U Vlečky, Na Homoli, U Skladu	149	SI	Komořany
M13	Ražická, Ke Kálku, Lichá, Boješická	88	VI	Cholupice
M14	Na Stráňkách, Hospodářská, Pod Čihadlem, ...	55	VI	Točná
M15	Komořanská, U Kina, ...	81	SM	Modřany
Praha 12	Modřany, Lhotka, Libuš, Komořany, Beránek, Cholupice, Točná,...	2 124	SI, SM, VI	-

SM – Smíšený charakter (Obytná a komerční zástavba)

SI – Sídliště (Vysokopodlažní zástavba)

VI – Vilová zástavba

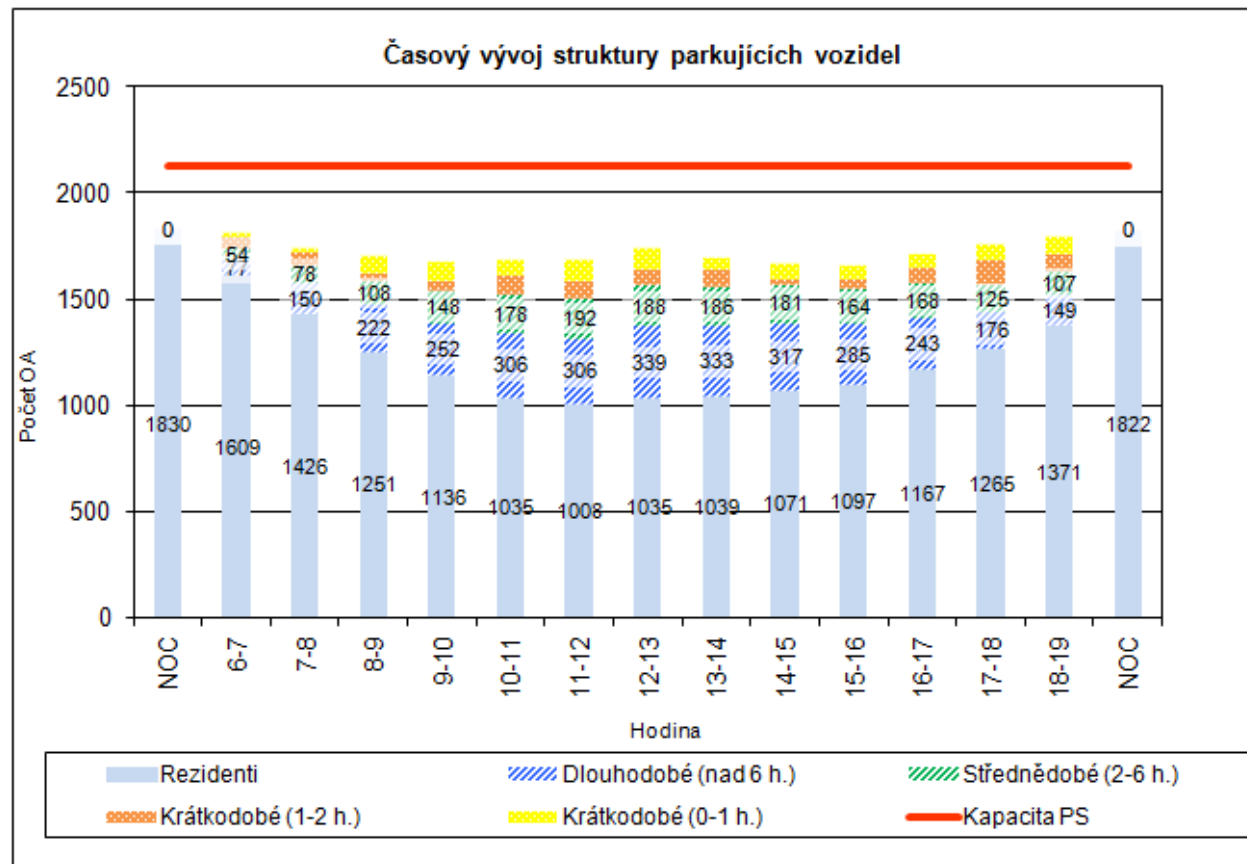
6.3 Obsazenost parkovacích kapacit a časová charakteristika parkování

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 24⁰⁰-01⁰⁰ 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.

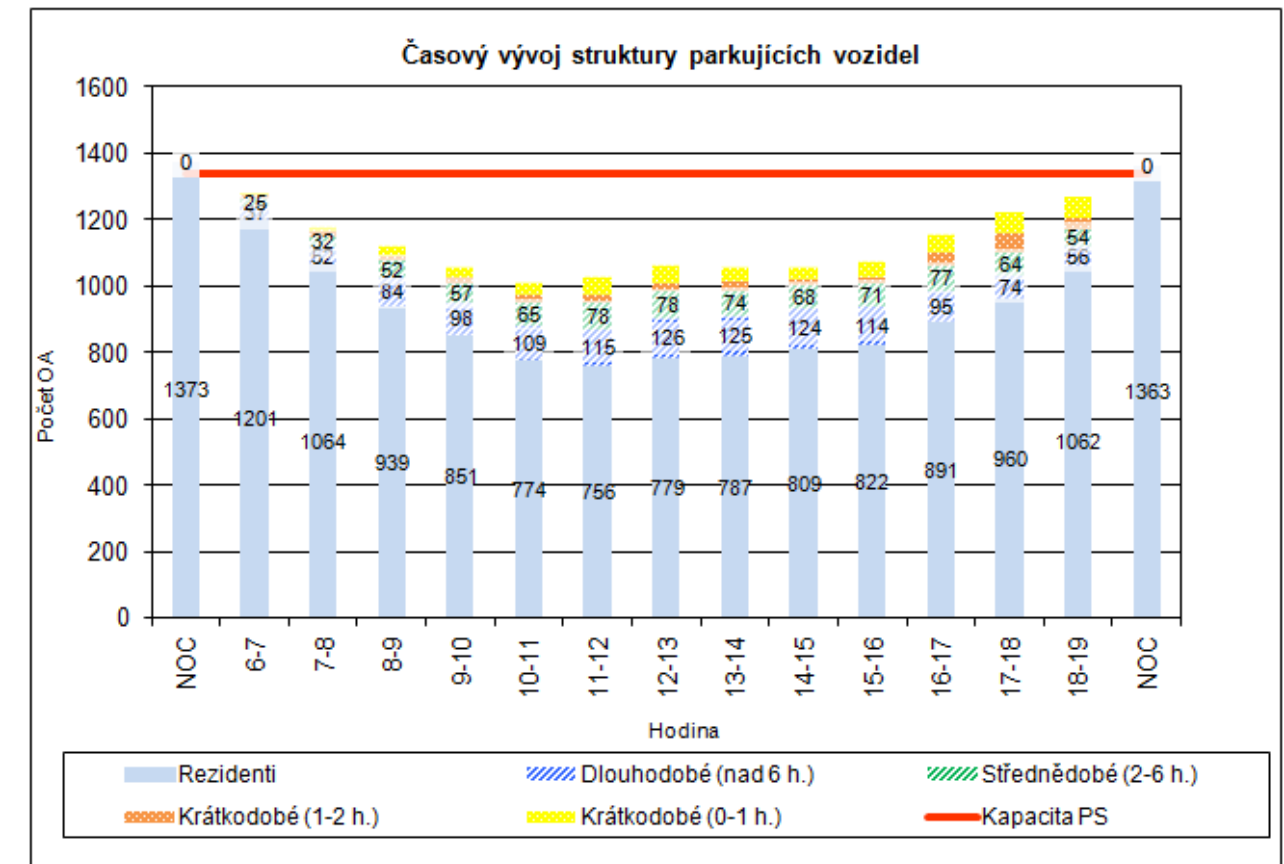
Průměrná noční obsazenost dosáhla hodnoty 86 %, což je velice podobné celoplošným dopravním průzkumům (89%). Denní obsazenost je o cca. 10 % vyšší, což je dáno orientací na problematické lokality s ohledem na denní parkování. Z momentových dopravních průzkumů je patrná výrazná vyjíždka zaměstnanců, která je částečně nahrazena dojíždějícími zaměstnanci a návštěvníky.

- ✓ Publikované grafy zcela zřetelně ilustrují odlišné dopravní chování v závislosti na poloze zkoumané lokality.
- ✓ V blízkosti komerčních, průmyslových a zdravotnických zařízení se v průběhu dne výrazně zvyšuje podíl ostatních uživatelských skupin na celkových objemech parkování.
- ✓ Naopak rezidenti daleko více používají MHD k dopravě do města, než případě okruhů více vzdálených od významných linií MHD.
- ✓ Otázkou tak zůstává, zda „Ostatní“ parkující v okolí linií MHD (především tramvajová trať) lze charakterizovat jako „živelné P+R“, nebo jako zaměstnance a klienty aktivit, které jsou v okolí linií MHD soustředěné. Dá se předpokládat, že část vozidel v okolí tramvajové tratě má charakter „živelného P+R“. Toto lze ověřit anketními dopravními průzkumy.

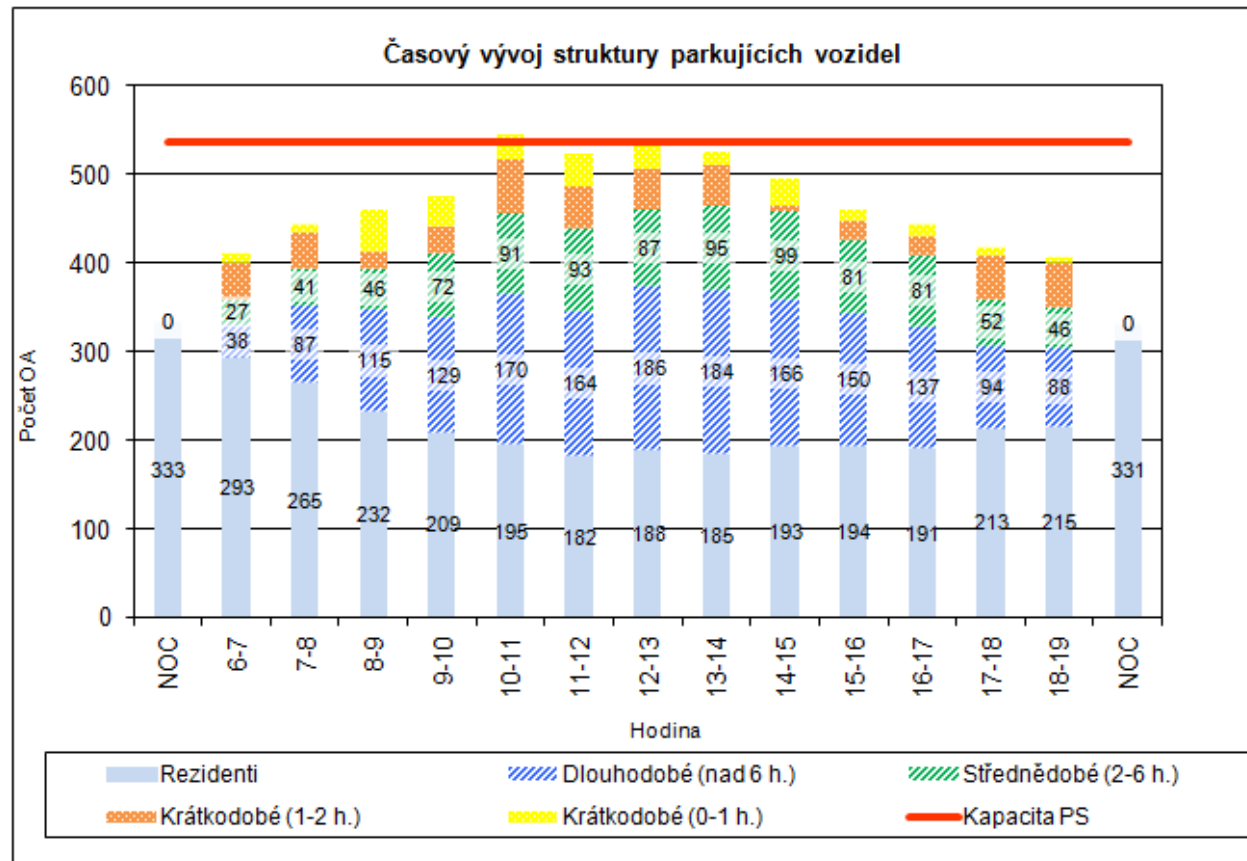
Souhrn všech lokalit – Praha 12



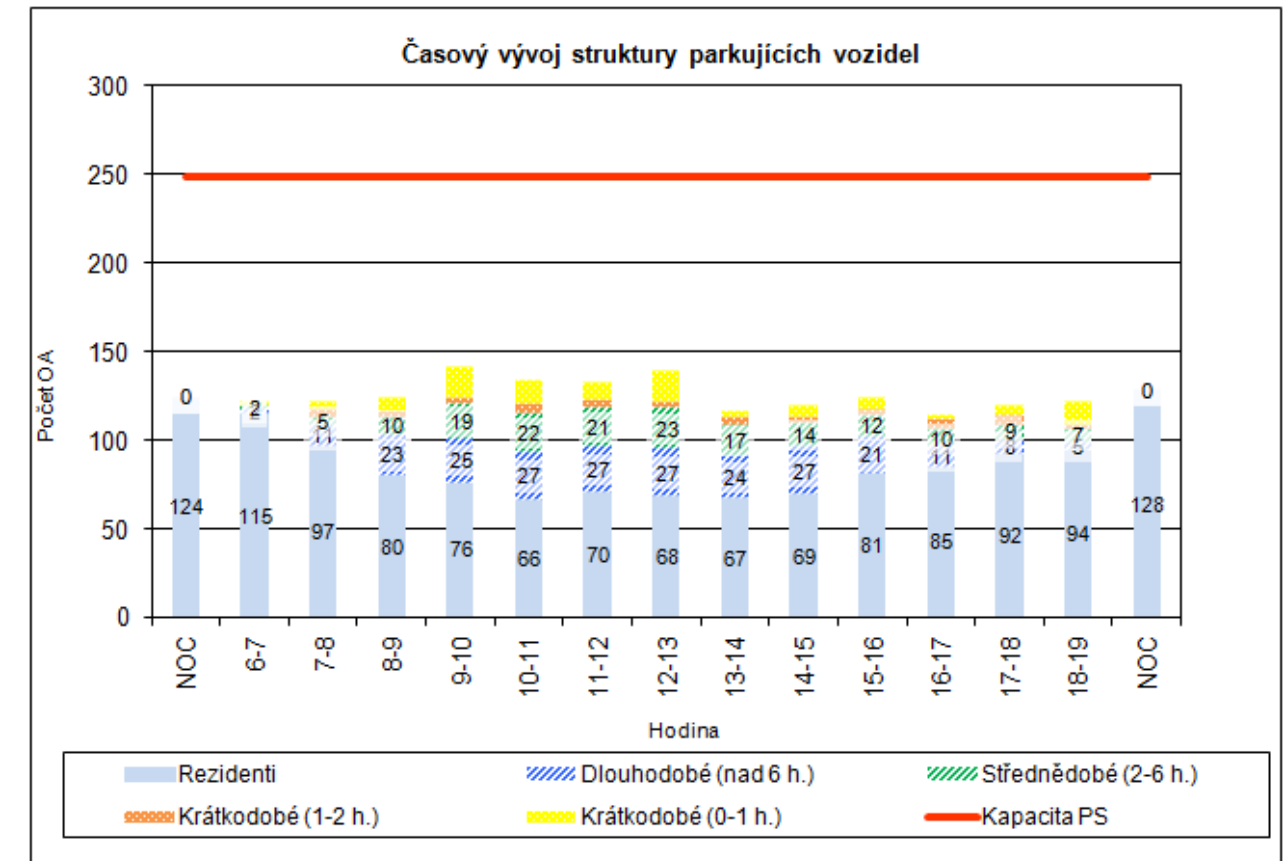
Sídlištní zástavba



Smišená zástavba



Vilová zástavba



6.4 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 převládající 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.

Index rotace	Celkový	1,96
	Smíšené lokality	2,48
	Sídlíštní zástavba	1,67
	Vilová zástavba	2,61
Střední doba parkování	Celková	5,20
	Smíšené lokality	4,68
	Sídlíštní zástavba	5,54
	Vilová zástavba	4,57

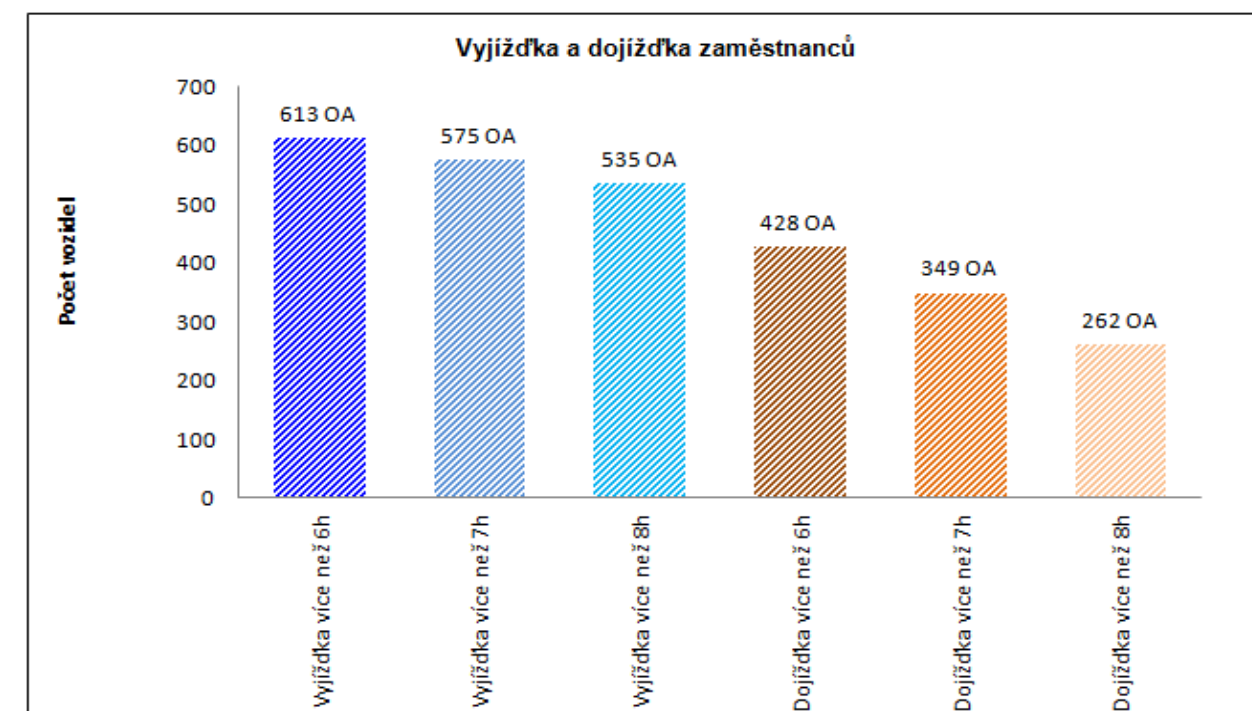
6.5 Časová charakteristika parkování

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).

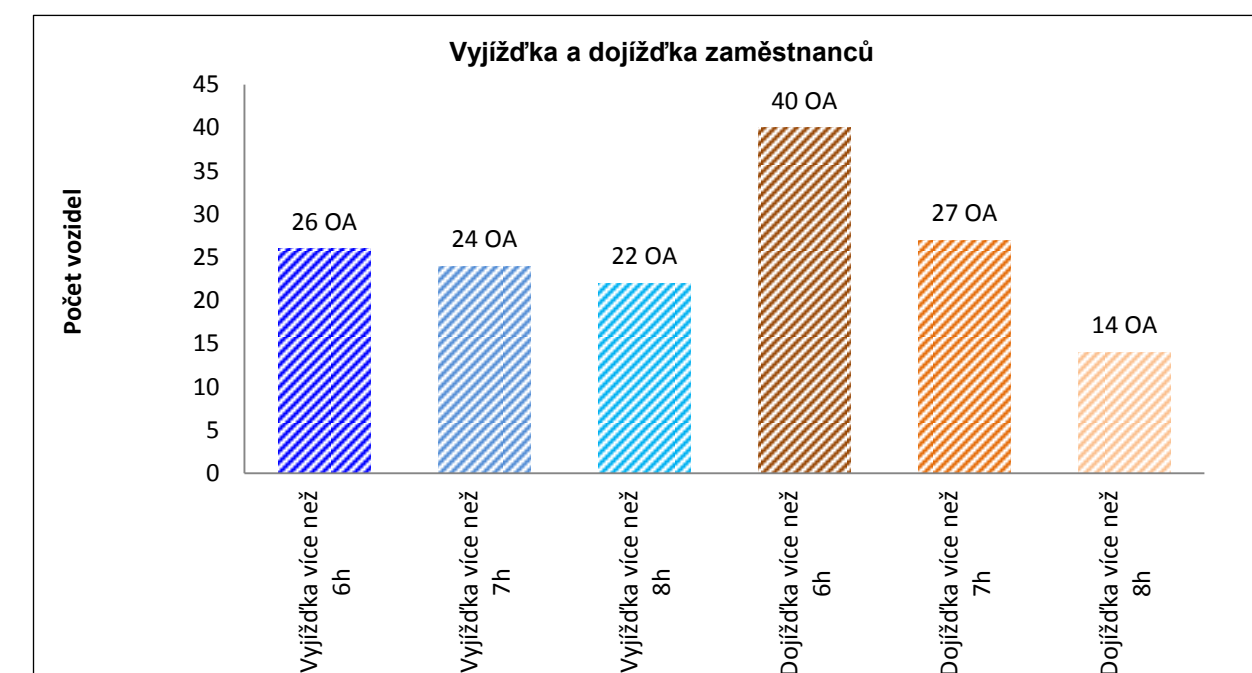
6.6 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity

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, již je v omezeném časovém úseku možné využívat ostatními uživateli parkovacích kapacit na území. Ve smíšených oblastech je značná 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 obsluhou MHD vhodné omezovat.

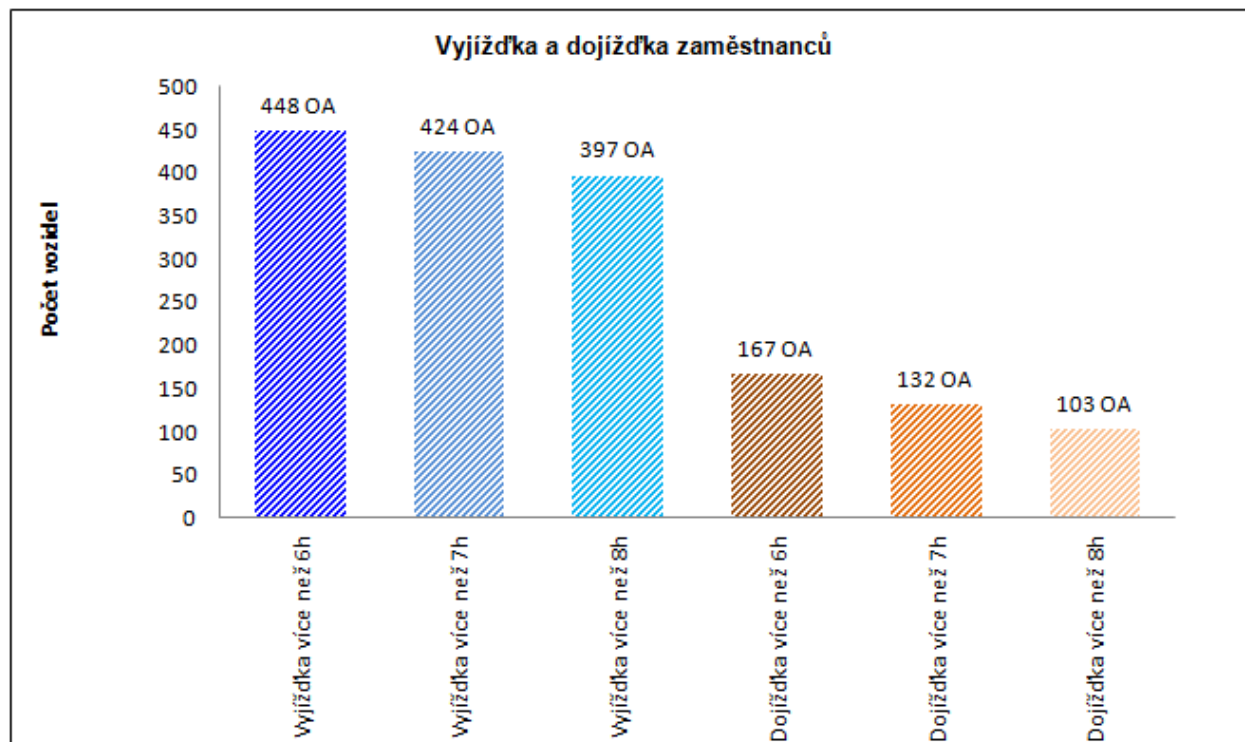
Souhrn všech lokalit P12



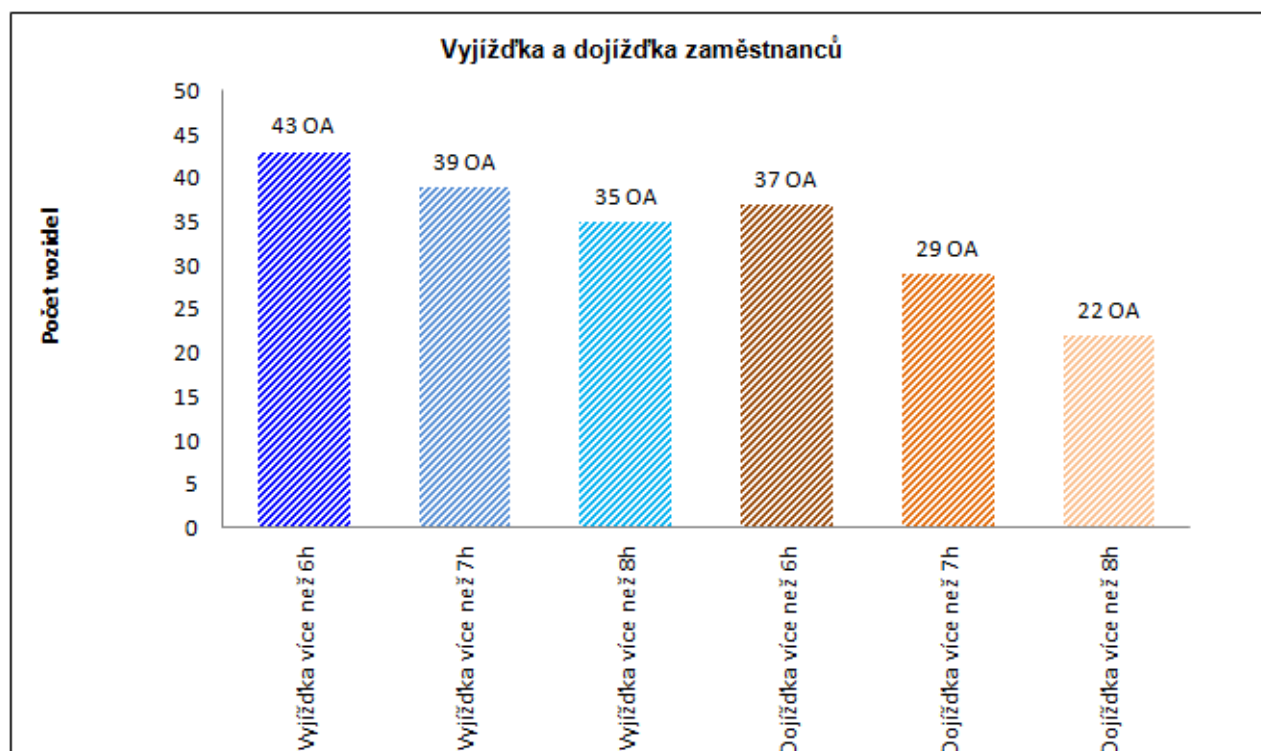
Smíšená zástavba



Sídlištní zástavba



Vilová zástavba



Vyjíždka převládá nad dojíždkou. Ve smíšené zástavbě je značná část uvolněných míst obsazena dlouhodobě parkujícími vozidly. V sídlištích se uvolňuje značná část kapacity, která je přes den minimálně využívána. Ve vilových zástavbách je uvolněná kapacita zaplňována vozidly s aktivitami v okolí.

6.7 Celkové objemy pohybů

Rozsah příjezdů ostatních parkujících se pohybuje od 10 do 70 % disponibilní parkovací kapacity. Pokud provedeme potřebné výpočty, zjistíme, že na území MČ Prahy 12 přijede každý den cca. 8 500 vozidel kategorie ostatní, která parkují na místních komunikacích. Oproti tomu pohyb rezidentů se pohybuje v rozmezí 55 – 75 % disponibilní parkovací kapacity. Vyšší pohyb je v lokalitách, které jsou hůře obslouženy MHD. V absolutních hodnotách je průměrný denní pohyb rezidentů cca 9 000 odjezdů a příjezdů.

Podíl střednědobých a dlouhodobě parkujících ostatních je od 15 do 45 %. Vyšší hodnoty jsou poplatné lokalitám u komerčních, průmyslových a zdravotnických budov. V absolutním vyjádření pak lze spočítat, že tato kategorie, která navíc pravděpodobně omezuje parkování rezidentů, čítá denně cca. 1 600 vozidel (10 % disponibilní parkovací kapacity).

6.8 Určení průměrné uživatelské struktury – noc a den

Souhrnná uživatelská struktura parkujících na místních komunikacích ZSJ – název	Uživatelská struktura - NOC Rezident	Uživatelská struktura - DEN				CELKEM
		Rezident	OSTATNÍ			
			KP	SP	DP	
Baba II	173	60	10	10	14	94
Baba III	1 695	1 103	63	79	110	1 355
Cholupice	92	51	8	8	12	79
Cholupický vrch-východ	7	5	2	1	1	9
Cholupický vrch-západ	38	21	3	3	5	32
Kamýk-u Nových Dvorů	995	749	43	54	75	920
Kamýk-východ	1 557	1 173	67	84	117	1 441
Komořany-sever	384	252	17	21	29	319
Modřany-jih	7	8	2	3	5	18
Modřany-Na Babě	367	172	29	29	40	270
Modřany-průmyslový obvod	24	72	27	31	96	227
Modřany-sever	552	376	103	122	376	978
Modřany-střed	398	255	70	83	255	662
Modřany-východ	400	170	28	28	40	267
Na Beránku	65	27	5	5	6	43
Sídliště Lhotka	1 308	974	56	70	97	1 197
Sídliště Libuš	1 192	776	44	55	78	954
Sídliště Modřany-Nad roklí	1 307	794	45	57	79	975
Sídliště Modřany-západ	1 690	1 344	77	96	134	1 651
Točná	144	46	8	8	11	72
U Komořan	164	90	15	15	21	141
U Píšovic	72	47	3	3	5	58
V Píšovicích	878	534	31	38	53	656
Celkový součet Praha 12	13 504	9 099	755	902	1 661	12 417

- KP krátkodobé parkování do 2 hodin
- SP střednědobé parkování 3 – 6 hodin
- DP více než 6 hodin

Hodnoty jsou vyjádřeny v průměrném počtu parkujících vozidel pro denní období mezi 9 až 17 hodinou a v nočním období mezi 24 až 3 hodinou.

6.9 Uživatelská struktura mimo místní komunikace

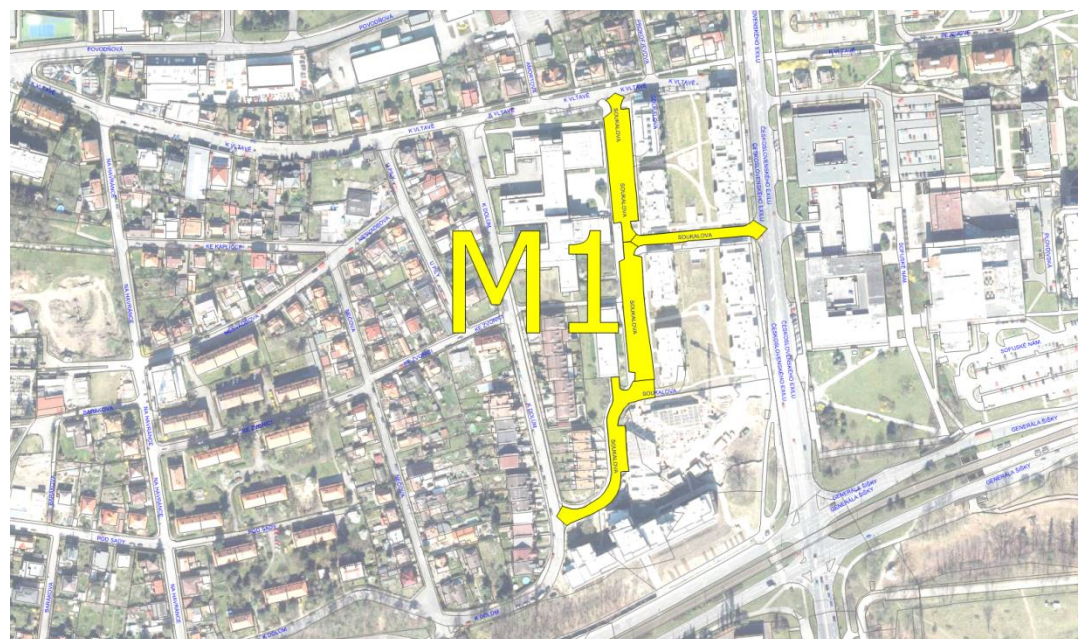
ZSJ – název	Rezident	Ostatní	Celkem
Baba II	108	41	149
Baba III	49	16	65
Cholupice	86	51	137
Cholupický vrch-východ	33	16	49
Cholupický vrch-západ	27	9	36
Kamýk-u Nových Dvorů	42	13	54
Kamýk-východ	694	195	889
Komořany-sever	419	92	510
Modřanská rokle	15	9	24
Modřany-jih	21	28	49
Modřany-Na Babě	422	164	586
Modřany-pobřeží-sever	70	21	91
Modřany-průmyslový obvod	54	555	609
Modřany-sever	313	150	463
Modřany-střed	371	138	509
Modřany-východ	253	184	437
Na Beránku	64	21	86
Sídlíště Lhotka	832	289	1 121
Sídlíště Libuš	277	105	504
Sídlíště Modřany-Nad roklí	277	70	347
Sídlíště Modřany-západ	719	174	893
Točná	171	63	234
U Komořan	109	64	173
U Komořan-průmyslový obvod	0	188	188
U Píšovic	374	136	510
V dymači	25	9	34
V Píšovicích	512	106	618
Celkový součet P12	5 526	2 893	8 419

6.10 Závěr dopravních průzkumů

- Noční parkující vozidla nahrazují vozidla návštěvníků a abonentů. V sídlištní zástavbě je uvolněná kapacita využívána minimálně. Naopak smíšené, komerční a průmyslové oblasti vykazují i deficitní hodnoty. Nemalou část této struktury parkujících tvoří dlouhodobě parkující.
- Výsledky průzkumů, dle charakteru oblasti:
 - Vysokopodlažní obytná zástavba – noční deficity s potřebou hledat možné kapacity pro rezidenty.
 - Středněpodlažní zástavba – tato zástavba přechází ve vilovou a po rozložení parkujících vozidel v okolí tyto lokality nevykazují větší problémy s disponibilní kapacitou PS.
 - Vilová zástavba – tyto lokality vykazují poměrně malou obsazenost. Rezidenti často disponují vlastní parkovací kapacitou. V některých oblastech je ovšem složité určit parkovací kapacitu na místních komunikacích, protože není v mnoha případech poznat, kde začíná zeleň nebo chodník.
 - Smíšené oblasti – v případě MČ P12 tyto lokality vykazují denní deficity, jedná se o severozápadní část území. Vilová zástavba nedokáže nabídnout dostatečné kapacity pro denní dojíždění. Tyto lokality se nabízejí pro zavedení regulace parkování.
 - Komerční (průmyslové) oblasti – tyto lokality mají převážně svoji kapacitu pro parkování ve vnitroblocích nebo se nacházejí na okrajích obytných souborů. Výjimkou je oblast v okolí Modřanské ulice, kde se přelévá značná část vozidel do vilové zástavby.
- Část parkovacích kapacit, které jsou situovány v okolí MHD, nebo významných komerčních objektů je nutno regulovat, neboť dochází k omezování přirozených požadavků na odstavení vozidel rezidentů
- Nevznikla žádná významná veřejná parkovací kapacita pro uspokojení nároků rezidentů
- Část veřejných parkovacích kapacit působí proti vyššímu využití rezidentní klientelou (stav parkovišť, cenová politika, ...)

7 Poliklinika Modřany a okolí – porovnání vývoje

V roce 2015 byly prováděny dopravní průzkumy v okolí polikliniky Modřany, část okolí byla regulována a parkování zde bylo omezeno parkovacími kotouči (Po – Pá 7 – 16 h Max. 2h). V tomto roce byl prováděn momentový dopravní průzkum na stejných uličních úsecích.



Tato lokalita byla dlouhodobě problematická. Pokud si rozebereme zdejší strukturu parkujících, kteří využívají okolní parkující kapacitu dojdeme k následujícím typům parkujících:

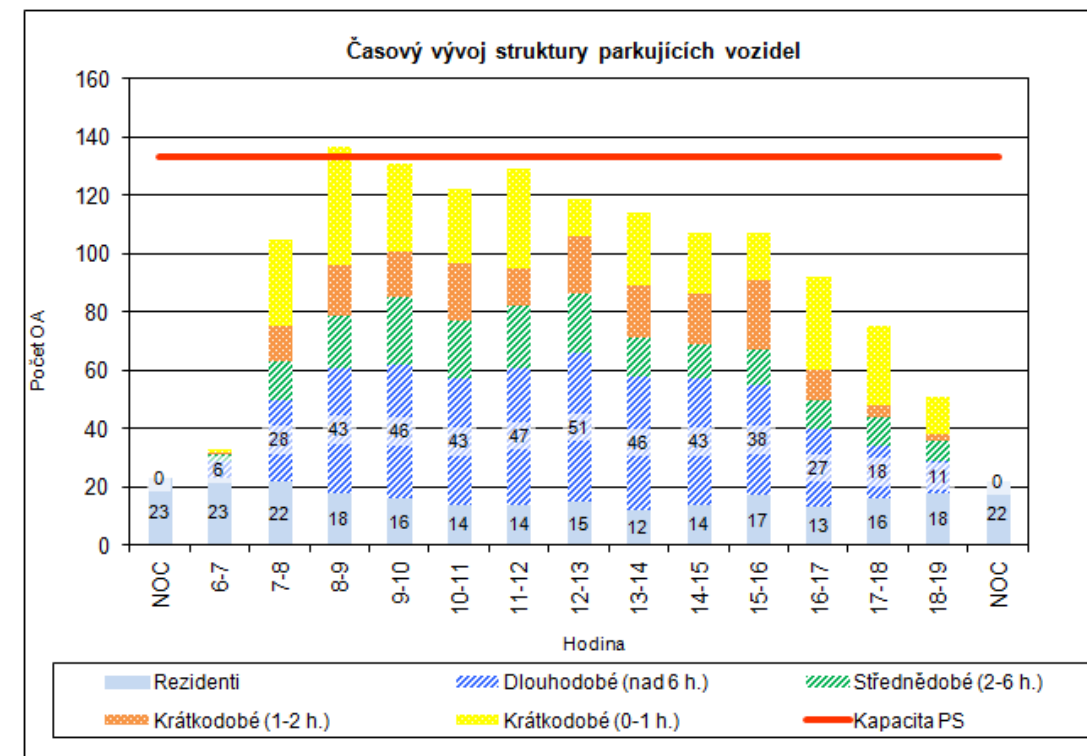
- Obytná zástavba – i když má vlastní parkovací kapacitu v podzemních HG, někteří rezidenti odstavují svá vozidla na komunikacích.
 - Rezident – bez pohybu (24h/denně)
 - Rezident – noční parkování
 - Návštěvník krátkodobý – návštěvník některého z rezidentů (řemeslník, návštěva, ...)
- Poliklinika – provozní doba v pracovní dny s převážnou ordinační dobou dopoledne a poledne.
 - Abonent – lékaři, kteří zde dlouhodobě odstavují vozidla
 - Návštěvník střednědobý – pacienti ordinací s více vyšetřeními, nebo s aktivitami v okolí
 - Návštěvník krátkodobý – pacienti a návštěvníci zdejších aktivit

Pro zachování atraktivity zdejší lokality je třeba eliminovat některé ze skupin parkujících. Vozidla bez pohybu a dlouhodobě parkující omezují parkovací kapacity a zamezují dopravní obslužnosti zdejších aktivit.

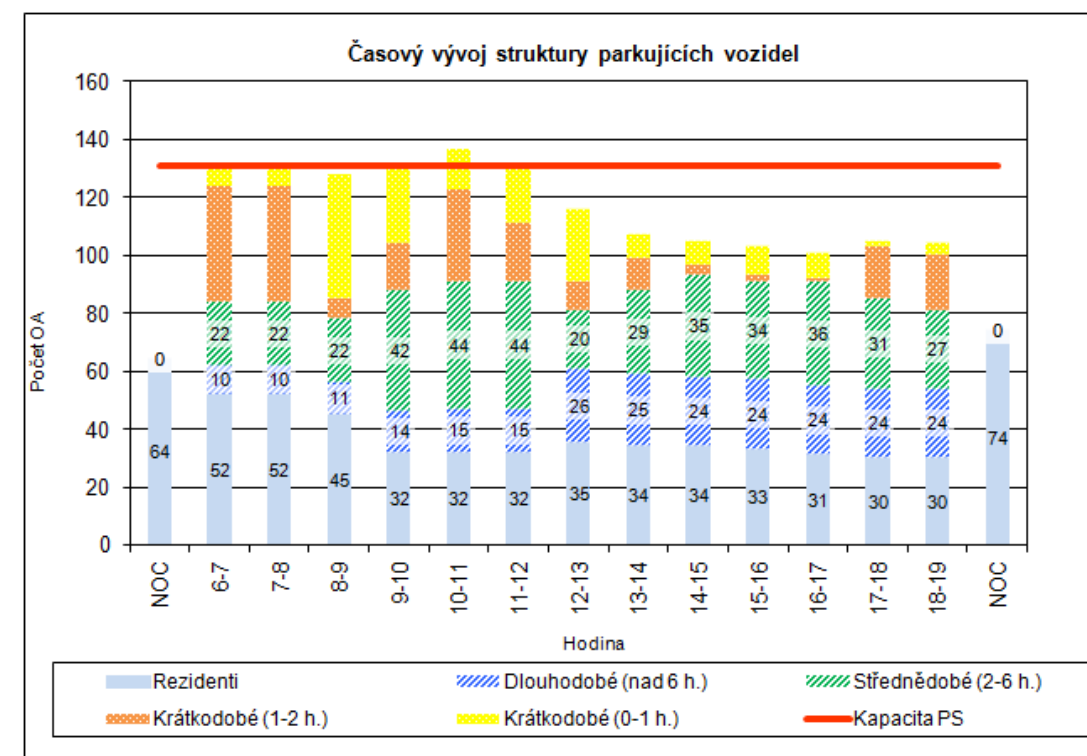
Mimo provozní dobu polikliniky a denních aktivit je možné uvolnit parkovací kapacitu pro rezidenty. Naopak v denních hodinách je třeba zdejší kapacitu přizpůsobit dopravní obsluze těchto aktivit.

7.1 Momentové dopravní průzkumy 2015 – 2017

2015 – okruh M1



2017 – okruh M1



7.2 Vývoj parkování v okolí polikliniky od roku 2015 do roku 2017

Mezi jednotlivými průzkumy jsou rozdíly vzhledem k probíhající výstavbě v okolí. V porovnání 2 let se změnil podíl volně přístupných stání z cca 30 na cca 25 PS. Ostatní PS podléhají regulaci nebo jsou vyhrazena pro určitou skupinu parkujících (Policie, ZTP).

Pokud vyloučíme z celkové kapacity cca 40 vozidel, které nepodléhají časovému omezení je cca 100 PS určeno pro krátkodobé parkování v době od 7 do 16 h.

2015

Z grafu je patrný nízký podíl rezidentního parkování, ovšem v průběhu celého dne je vysoký podíl dlouhodobého a střednědobého parkování. Toto lze přisoudit k parkování místních lékařů a návštěvníků ordinací, kteří zde nestihnou během povolené parkovací doby stihnout vyřídit potřebné činnosti.

2017

Z grafu je patrný vyšší podíl rezidentního parkování, ovšem v průběhu dne klesl podíl dlouhodobého parkování. Toto lze přisoudit k nižší respektovanosti regulace z pohledu rezidentů. Pozitivním výsledkem jsou nižší hodnoty dlouhodobého parkování. Stejně jako v roce 2015 je zde vysoký podíl střednědobého parkování.

Závěr

Pokud zohledníme nastavený provozní režim mezi 7 – 16 h (max. 2h) dojdeme k následujícím výsledkům:

- Podíl eliminované skupiny (střednědobých a dlouhodobě) parkujících tvoří stále cca 60 % struktury parkujících vozidel.
- Skupina střednědobě parkujících nemusí značit nežádoucí vozidla, ale pouze pacienty, kteří nestihnou návštěvu ordinace do 2h od zaparkování vozidla.
- Respektovanost DZ, která byla namátkově zjištěna při pasportu území ve středu 31.10.2017 okolo 10 h byla cca 55 %.

8 Koncept řešení dopravy v klidu

8.1 Bilanční výpočty

Řešení problematiky dopravy v klidu, lze z časového hlediska rozložit do několika bodů:

- Aktuální deficity parkování
 - Lokální (v úrovni uličních úseků)
 - Celoplošné (ZSJ)
 - Plošné (MČ)
- Výhledové deficity parkování
 - Zohlednění počtu bytů (1 OA/byt)
 - PSP (Pražské stavební předpisy)

8.1.1 Lokální parkovací deficity – kapitola 5.3

ZSJ	Lok_def NOC	Lok_def DEN	ZSJ	Lok_def NOC	Lok_def DEN
Baba II	0	0	Modřany-východ	-4	-5
Baba III	-155	0	Na Beránku	0	0
Cholupice	0	0	Pod březinou	0	0
Cholupice-u Libušského potoka	0	0	Šance	0	0
Cholupická bažantnice	0	0	Sídliště Lhotka	-198	-19
Cholupický vrch-východ	0	0	Sídliště Libuš	-177	0
Cholupický vrch-západ	0	0	Sídliště Modřany-Nad roklí	-209	0
Kamýk	0	0	Sídliště Modřany-západ	-124	0
Kamýk-u Nových Dvorů	-109	0	Točná	0	0
Kamýk-východ	-317	-12	U Beránku	0	0
Kamýk-Zátiší	0	0	U Cholupického potoka	0	0
Komořanský les	0	0	U Kamýka	0	0
Komořany-jih	0	0	U Komořan	0	0
Komořany-pobřeží	0	0	U Komořan-průmyslový obvod	0	0
Komořany-sever	-36	0	U nové louky	0	0
Modřanská rokle	0	0	U Píšovic	-56	0
Modřany-jih	0	0	V dymači	0	0
Modřany-Na Babě	-5	0	V hájích	0	0
Modřany-pobřeží	0	0	V Píšovicích	-229	-43
Modřany-pobřeží-sever	0	0	V poustkách	0	0
Modřany-průmyslový obvod	0	-7	Vrtilka	0	0
Modřany-sever	-33	-143	Celkový součet Praha 12	-1 671	-325
Modřany-střed	-24	-97			

Lokální parkovací deficity reprezentují současnou potřebu nedostatku parkovacích v okolí 100 – 300m. Řešení tohoto deficitu, lze zařadit na časové ose jako krátkodobé. Tento deficit lze snížit zvýšením atraktivit parkovacích ploch ve větší vzdálenosti, než posuzovaných 300 m. Lokální noční deficity dosahují hodnoty **-1 671 PS** a denní **-325 PS**.

8.1.2 Celoplošné parkovací deficity – výběr z celoplošných průzkumů – kapitola 5.3

Kód ZSJ	Název ZSJ	Kapacita PS 2017	NOC OA	NOC OBSAZENOST	DEN OA	DEN OBSAZENOST	DEFICIT PS
1284810	Baba III	1 575	1 695	107,6%	1 081	68,6%	-120
3162610	Cholupický vrch-východ	0	7	ZÁKAZ	6	ZÁKAZ	-7 (-6)
1285620	Modřany-jih	20	7	35,0%	40	199,2%	DEN (-20)
1285890	Modřany-střed	637	398	62,5%	640	100,5%	DEN (-3)
1284060	Sídlíště Libuš	1 109	1 192	107,4%	774	69,8%	-83
3163000	Sídlíště Modřany-Nad roklí	1 134	1 307	115,3%	851	75,0%	-173
3160590	U Píšovic	67	72	106,7%	65	97,5%	-5
3068430	V Píšovcích	763	878	115,0%	640	83,8%	-115
Celoplošné deficity Praha 12							-503 (-29)

Celková potřeba PS s ohledem na jednotlivé ZSJ dosahuje hodnoty **-503 PS** v nočních hodinách, ale i tato hodnota může být reálně nižší. Kapacitu PS mezi jednotlivými ZSJ je možno sdílet. ZSJ, která má volné parkovací kapacity je může nabídnout přilehlé ZSJ a celkový celoplošný deficit se sníží. Denní celoplošný parkovací deficit je zanedbatelný cca **-29 PS**.

8.1.3 Bilancování podle Pražských stavebních předpisů

Původní vyhláška 26/1999 je již nahrazená novým právním předpisem. Tímto je 10. NAŘÍZENÍ, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy).

PSP přinášejí zcela nové pohledy na problematiku řešení dopravy v klidu. Avšak také nové limity. Pro aktuální potřeby musíme přijmout některá zjednodušení:

1. Poslední hodnoty o celkové výměře obytných prostor jsou ze SLBD 2011.
2. Není možné striktně rozdělit jednotlivá ZSJ do zón 06 a 08

Výřez z přílohy č. 2 nařízení 10:

Základní počty stání

Tabulka stanovuje pro jednotlivé účely užívání základní počet stání včetně podílu vázaných a návštěvnických stání pro výpočet podle § 32.

Pro jednotlivé účely užívání je stanoven ukazatel základního počtu stání, který je definován hrubou podlažní plochou účelu užívání (v m²) na 1 parkovací stání. Procentem je stanoven podíl vázaných a návštěvnických stání.

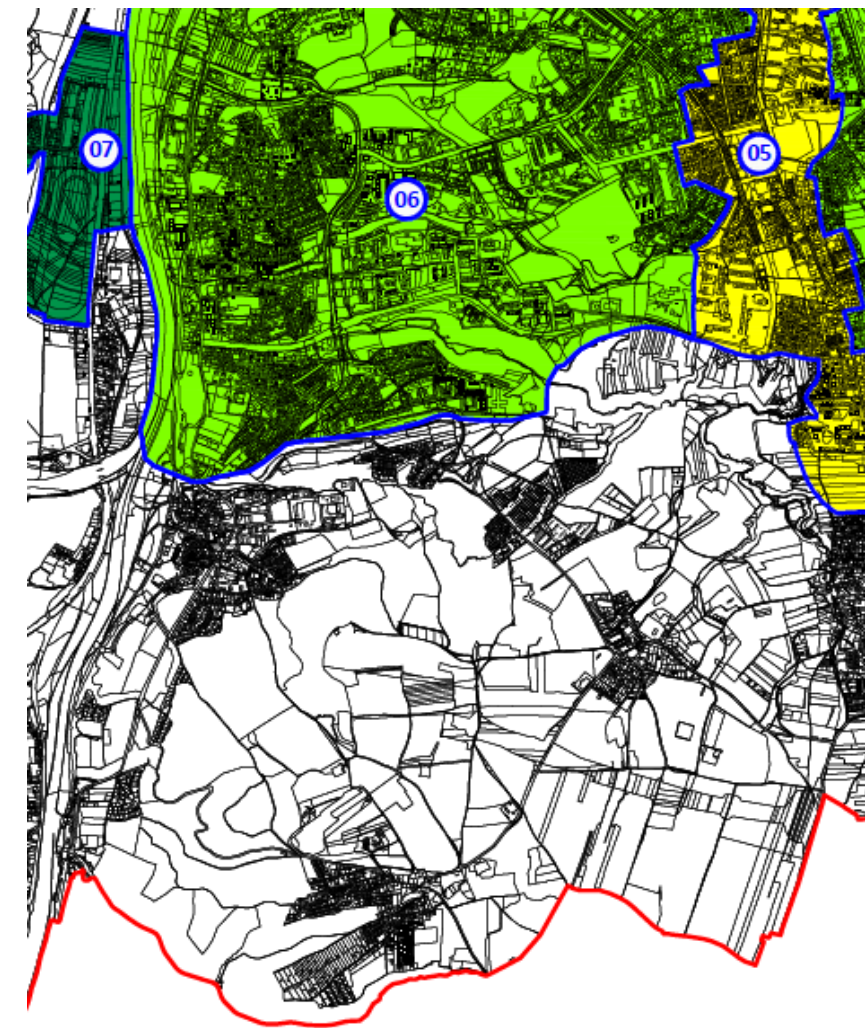
Pro vybrané účely užívání se specifickými nároky (uvedené v tabulce pod jednotlivými kategoriemi účelů užívání) se vždy použije příslušná hodnota. Pro specifické účely užívání dle bodu 12 se základní počet stání stanoví individuálně podle předpokládaného počtu návštěvníků a pracovních míst.

Hrubou podlažní plochou účelu užívání se rozumí součet hrubých podlažních ploch (§ 2 odst. 2 písm. g)) všech částí budovy nebo souboru budov pro vybraný účel užívání; nezapočítávají se plochy garáží, sklepů, technických a pomocných prostor a objektů technické infrastruktury.

č.	ÚČEL UŽÍVÁNÍ	UKAZATEL ZÁKLADNÍHO POČTU STÁNÍ		návštěvnické	
		[HPP m ² /1 stání]	[%]	vázané	é
1	Bydlení	85*	90	10	

Příloha č. 2 k nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy

Mapový výřez z přílohy č. 3 nařízení 10:



Koeficienty pro přepočty

ZÓNA	PŘEPOČET návštěvnická stání bydlení; vázaná a návštěvnická stání ostatních účelů užívání		PŘEPOČET vázaná stání bydlení
	min.	max.	min.
00	0 %	15 %	50 %
01	10 %	35 %	70 %
02	15 %	55 %	80 %
03	30 %	75 %	90 %
04	50 %	90 %	90 %
05	65 %		100 %
06	80 %	110 %	100 %
07	90 %		120 %
08	100 %		140 %

MAPA ZÓN MĚSTA 1:50 000
pro účely stanovení počtu parkovacích stání (k ustanovení § 32 odst. 2)

ZSJ	Počet bytů celkem 2017	Výměra ZSJ (ha)	Průměrná obytná plocha (m ²)	Zařazení, dle PSP	Počet PS, dle PSP	Celkem PS (rezidenti)	Deficit
Baba II	224	18,37	79,1	6	286	559	0
Baba III	2 357	27,90	55,3	6	2 005	1650	-355
Cholupice	215	35,41	76,9	8	377	457	0
Cholupice-u Libušského potoka	1	50,02	93,0	8	2	0	-2
Cholupická bažantnice	2	25,84	74,0	8	4	0	-4
Cholupický vrch-východ	22	23,67	109,0	8	51	110	0
Cholupický vrch-západ	54	37,14	93,6	8	111	159	0
Kamýk	1	25,08	51,9	6	1	0	-1
Kamýk-u Nových Dvorů	1 671	29,76	51,8	6	1 354	1134	-220
Kamýk-východ	2 692	48,01	52,9	6	2 171	2376	0
Kamýk-Zátiší	1	34,54	88,8	6	1	0	-1
Komořanský les	0	70,73	72,8	8	0	0	0
Komořany-jih	2	63,52	12,0	8	1	0	-1
Komořany-pobřeží	0	36,63	12,0	8	0	0	0
Komořany-sever	812	37,27	56,7	8	1 003	1064	0
Modřanská rokle	121	105,48	59,6	6	114	23	-91
Modřany-jih	128	23,47	64,3	6	120	90	-30
Modřany-Na Babě	1 197	49,81	75,7	6	1 419	1979	0
Modřany-pobřeží	0	25,15	61,7	6	0	0	0
Modřany-pobřeží-sever	3	13,87	67,2	6	3	107	0
Modřany-průmyslový obvod	327	34,63	53,0	6	269	784	0
Modřany-sever	980	66,50	69,4	6	1 036	1982	0
Modřany-střed	1 345	44,13	61,7	6	1 292	1873	0
Modřany-východ	873	44,24	68,3	6	928	1410	0
Na Beránku	129	13,53	90,0	8	259	305	0
Pod březinou	6	219,74	133,1	8	18	0	-18
Šance	0	179,50	133,1	8	0	0	0
Sídlště Lhotka	2 461	45,41	51,9	6	1 961	2263	0
Sídlště Libuš	2 325	58,49	49,8	6	1 801	1798	-3
Sídlště Modřany-Nad roklí	2 021	26,92	52,8	6	1 631	1425	-206
Sídlště Modřany-západ	2 713	45,17	53,1	6	2 209	2632	0
Točná	277	63,38	93,1	8	576	723	0
U Beránku	28	29,34	16,0	8	19	0	-19
U Cholupického potoka	0	40,52	148,4	8	0	0	0
U Kamýka	0	23,45	51,9	6	0	0	0
U Komořan	313	27,50	72,8	8	508	665	0
U Komořan-průmyslový obvod	0	33,51	90,0	8	0	0	0
U nové louky	1	28,46	85,3	8	2	0	-2
U Píšovic	470	12,71	53,6	6	384	452	0
V dymači	0	56,99	57,1	8	0	83	0
V hájích	0	91,07	74,0	8	0	0	0
V Píšovicích	2 161	38,52	53,1	6	1 770	1471	-299
V poustkách	0	298,10	74,0	8	0	0	0
Vrtílka	10	29,13	85,3	8	18	0	-18
Celkem Praha 12	25 943	2 332,61	70,0	-	23 074	27 574	-1 270

Výpočet potřeby parkovacích stání je zjednodušený, ale reprezentuje potřebnou hodnotu podle stavebních předpisů HMP. V současnosti chybí cca 1 270 PS.

8.1.4 Bilance s ohledem na počet bytů – dle původní vyhlášky č. 26/1999

ZSJ	Bytů celkem	PS 2017 - veřejně přístupné	VN 2017	PS - 2017	Bilance vyhláška (1byt= 1PS)	Bilance vyhláška (-)
Baba II	224	207	352	559	335	0
Baba III	2 357	1 575	75	1 650	-707	-707
Cholupice	215	208	249	457	242	0
Cholupice-u Libušského potoka	1	0	0	0	-1	-1
Cholupická bažantnice	2	0	0	0	-2	-2
Cholupický vrch-východ	22	0	0	0	-22	-22
Cholupický vrch-západ	54	69	0	69	15	0
Kamýk	1	0	0	0	-1	-1
Kamýk-u Nových Dvorů	1 671	1 134	0	1 134	-537	-537
Kamýk-východ	2 692	1 733	643	2 376	-316	-316
Kamýk-Zátiší	1	0	0	0	-1	-1
Komořanský les	0	0	0	0	0	0
Komořany-jih	2	0	0	0	-2	-2
Komořany-pobřeží	0	0	0	0	0	0
Komořany-sever	812	522	542	1 064	252	0
Modřanská rokle	121	0	23	23	-98	-98
Modřany-jih	128	40	50	90	-38	-38
Modřany-Na Babě	1 197	782	1 197	1 979	782	0
Modřany-pobřeží	0	0	0	0	0	0
Modřany-pobřeží-sever	3	107	0	107	104	0
Modřany-průmyslový obvod	327	539	245	784	457	0
Modřany-sever	980	1 037	945	1 982	1 002	0
Modřany-střed	1 345	884	989	1 873	528	0
Modřany-východ	873	623	787	1 410	537	0
Na Beránku	129	91	214	305	176	0
Pod březinou	6	0	0	0	-6	-6
Šance	0	0	0	0	0	0
Sídlíště Lhotka	2 461	1 715	548	2 263	-198	-198
Sídlíště Libuš	2 325	1 138	660	1 798	-527	-527
Sídlíště Modřany-Nad roklí	2 021	1 140	285	1 425	-596	-596
Sídlíště Modřany-západ	2 713	1 950	682	2 632	-81	-81
Točná	277	153	570	723	446	0
U Beránku	28	0	0	0	-28	-28
U Cholupického potoka	0	0	0	0	0	0
U Kamýka	0	0	0	0	0	0
U Komořan	313	345	320	665	352	0
U Komořan-průmyslový obvod	0	0	0	0	0	0
U nové louky	1	0	0	0	-1	-1
U Píšovíc	470	262	190	452	-18	-18
V dymači	0	5	78	83	83	0
V hájcích	0	0	0	0	0	0
V Píšovících	2 161	1 048	400	1 448	-713	-713
V poutkách	0	0	0	0	0	0
Vrtilka	10	0	0	0	-10	-10
Celkový součet Praha 12	25 943	17 307	10 044	27 351	1 408	-3 903

Bilanční výpočty s ohledem na počet bytů, lze zařadit na časové ose do dlouhodobého výhledu. Celkový deficit PS dosahuje hodnoty **-3 903 PS**. V současnosti však mnohé ZSJ vykazují kladnou bilanci a pro dosažení nebo přiblížení k uvedeným hodnotám mají ještě rezervu v počtu volných PS. Z výše uvedené tabulky jsou výrazné deficity především u vysokopodlažní zástavby v severovýchodní části MČ Praha 12.

8.1.5 Souhrnné výsledky bilančních výpočtů a aktuální vybavenost bytů
Lokální deficity (2017):

- **1 671 PS noční**
- **325 PS denní**

Celoplošné deficity (2017):

- **503 PS noční**
- **29 PS denní**

PSP (Pražské stavební předpisy) - porovnání

- **1 270 PS**

Vyhláška 26/1999 (1 PS/byt): - porovnání

- **3 903 PS**

Z výše uvedených hodnot vyplývají výrazné deficity plynoucí z nočního období. Lze tedy označit MČ Praha 12 za oblast s převládající funkcí bydlení. Aktuální deficit 1 671 PS v blízkosti rezidentova cíle, lze snižovat k hodnotě 503 PS. V současnosti se rezidenti snaží zaparkovat svá vozidla co nejbližší svého cíle za porušení dopravních předpisů. Ovšem ve vzdálenostech do cca 500 m jsou volné PS. Zatraktivněním těchto PS nebo omezení parkování pomocí DZ, lze část rezidentů přimět využívat tyto PS a snížit noční deficit parkování pod 1 671 PS. Celoplošný deficit vztážený na jednotlivé ZSJ dosahuje hodnoty 503 PS, ale i tento deficit lze snížit sdílením PS mezi jednotlivými ZSJ. Aktuální reálná potřeba nových PS se tedy pohybuje okolo 400 PS. Deficitní ZSJ se nacházejí převážně v severovýchodní části MČ Praha 12.

Pražské stavební předpisy předepisují při současném počtu a ploše bytů 1 270 nových PS. Z pohledu delšího časového horizontu lze hovořit o potřebě až 3 903 nových PS za předpokladu, že na 1 byt bude připadat 1 OA.

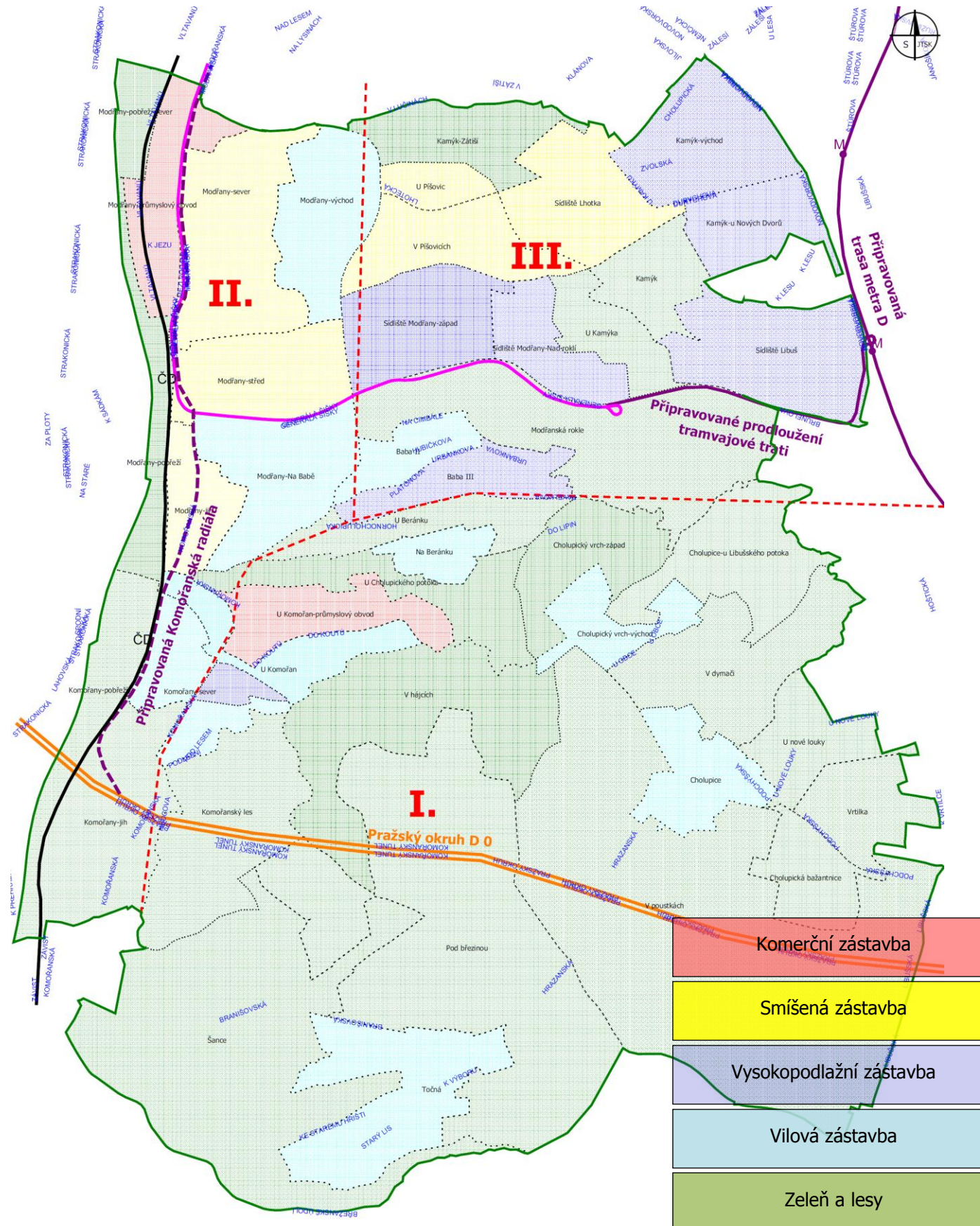
Aktuální hodnota vybavenosti se pohybuje od 0,72 do 1,61 OA/byt. Ve vysokopodlažní zástavbě je hodnota vybavenosti cca 0,76 OA/byt, ve vilových zástavbách cca 1,25 OA/byt. Průměrná hodnota vybavenosti přepočtena na celé území MČ Praha 12 je **0,78 OA/byt**.

8.1.6 Sdílení parkovacích kapacit mezi ZSJ

Sdílení parkovacích stání je možné mezi sousedními základními sídelními jednotkami. Pokud jedna základní sídelní jednotka vykazuje deficitní hodnoty PS, je možné hledat volná PS v přilehlé základní sídelní jednotce na úrovni vyrovnání lokálních deficitů do 100m nebo na úrovni základní sídelní jednotky do 300m. Základní sídelní jednotku nelze chápat jako uzavřenou samostatnou oblast, ale pouze jako oblast s podrobnějšími demografickými údaji, z kterých vycházíme pro statistické bilancování.

8.2 Sektorové dělení MČ Praha 12

Po podrobnějším zkoumání MČ Praha 12 z pohledu základních sídelních jednotek a zohlednění charakteru, hustoty osídlení, atraktivitu, MHD, atd. lze území rozdělit do 3 částí a na základě těchto částí řešit problematiku DvK.



8.2.1 I.sektor

I.sektor, dle přiložené mapy je zvolen od ulice Československého exilu na jih:

- Komořany – východní část
- Cholutice
- Točná
- Na Beránku

V území převažuje zeleň a vilová zástavba. V oblasti Komořan se nachází průmyslová zástavba s lokální vysokopodlažní zástavbou. Území nevykazuje větší problémy s ohledem na dopravu v klidu. Lokální deficity, lze pozorovat u komunikací s nulovou kapacitou nebo ve vysokopodlažní zástavbě v oblasti Komořan.

8.2.2 II.sektor

II.sektor, dle přiložené mapy je zvolen od ulice Československého exilu na západ:

- Modřany
- Komořany – západní část

V území převažuje vilová a středněpodlažní zástavba doplněna o komerční a průmyslovou zástavbu. Dá se tedy považovat za oblast se smíšenou zástavbou. Oblast Modřany-jih a Na Babě je v současnosti ovlivněna masivní výstavbou a lze ji označit za živou oblast, kterou bude nutno v následujících letech sledovat.

8.2.3 III.sektor

III.sektor, dle přiložené mapy je zvolen od ulce Československého exilu na východ:

- Modřany-západ
- Lhotka
- Libuš
- Kamýk
- Baba

V území převažuje vysokopodlažní zástavba doplněna o občanskou vybavenost. V okolí ulice Lhotecká se vysokopodlažní zástavbou prolínají komerční a obchodní domy.

8.3 Návrh konceptu parkování, dle sektorového dělení

Na základě analytických vyhodnocení a výsledků dopravních průzkumů, lze navrhnout úpravy a návrhy v oblasti dopravy v klidu na území MČ Praha 12. Tyto návrhy by měli vést ke snížení parkovacích deficitů a zvýšení atraktivity území.

8.3.1 I.sektor

V přilehlých obcích je často velmi těžko rozpoznatelné, kde končí a začíná komunikace. Velmi často se komunikace pozvolna mění v zeleň a lze obtížně definovat dopravní prostor, což vede ke snížení parkovacích kapacit. Některé komunikace vykazují s ohledem na parametry nulovou kapacitu, která není respektována. Řidiči nedokáží odhadnout reálnou šířku vozovky a odstavují vozidla na komunikacích se šířkou <5m nebo využívají k parkování chodníku.

Návrh řešení:

- Definování rozměrů komunikace, případně společného dopravního prostoru.
- Změna místní úpravy
- Doplnění dopravního značení

8.3.2 II.sektor

Z dopravních průzkumů vyplývá vyšší počet vozidel v denním období než v nočním. Některé komunikace vykazují s ohledem na parametry nulovou kapacitu, která není respektována. Řidiči nedokáží odhadnout reálnou šířku vozovky a odstavují vozidla na komunikacích se šířkou <5m nebo využívají k parkování chodníku.

Budoucí vlivy:

- ZPS Praha 4 (tisíce OA)
- Komořanská spojka
- Nová bytová výstavba
- Posílení železnice

Návrh řešení:

- Regulace dopravy v klidu
- Změna místní úpravy
- Doplnění dopravního značení

8.3.3 III.sektor

Z dopravních průzkumů vyplývají výrazné noční deficity. I přes výrazné celoplošné noční deficity zůstávají některé komunikace naplněny méně než na 40%. Některé komunikace vykazují s ohledem na parametry nulovou kapacitu, která není respektována. Řidiči nedokáží odhadnout reálnou šířku vozovky a odstavují vozidla na komunikacích se šířkou <5m nebo využívají k parkování chodníku.

Budoucí vlivy:

- Nová bytová výstavba
- Prodloužení tramvajové trati
- Trasa metra D!!!

Návrh řešení:

- Zatraktivnění méně využívaných lokalit (parkovišť)
- Zkapacitňování parkovacích ploch
- Výstavba nových parkovacích objektů
- Změna místní úpravy
- Doplnění dopravního značení

Základní doporučené návrhy pro řešení dopravy v klidu:

Sektor II – Příprava na regulace dopravy v klidu

Sektor III – Zatraktivnění parkovacích ploch a výstavba nových parkovacích objektů

9 Návrh opatření pro preferenci rezidentního parkování - sektor II

Místa, kde jsou přirozené potřeby rezidentů omezovány parkováním cizorodých skupin, je nutno rezidentní vozidla odlišit a zvýhodnit. To vše v podstatě ústí v jediné možné řešení, kterým je uplatnění § 23 zákona 13/1997 O pozemních komunikacích.

V září 2014 byla schválena nová koncepce ZPS, podle které byly realizovány ZPS Praha 3,5,6 a 8 a do nové koncepce se také postupně budou transformovat stávající zóny placeného stání.

Východiska pro návrh zón placeného stání:

- Studie dopravního modelu zóny placeného stání (ZPS) v Praze – M.O.Z. Consult s.r.o. – 4/2014
- Usnesení č. 125 ze dne 28.1.2014, kterým vzala Rada hl. m. Prahy na vědomí Návrh nové koncepce rozvoje zón placeného stání na území HMP
- Usnesení Rady hl. m. Prahy číslo 699 ze dne 8.4.2014 k zajištění převzetí správy zón placeného stání na území hlavního města Prahy
- Usnesení Rady hl. m. Prahy číslo 1120 ze dne 27.5.2014 k oznámení o vypsání veřejných zakázek ke zřízení zón placeného stání na území hlavního města Prahy
- Usnesení č. 2472 ze dne 9.9.2014, kterým Rada hl. m. Prahy schválila Zásady pro zřízení zón placeného stání na území hl.m. Prahy dle nové Koncepce rozvoje zón placeného stání na území hl. m. Prahy.

Zóna placeného stání by měla řešit hlavní zjištěné nedostatky – zejména dlouhodobé odstavování vozidel v okolí zastávek MHD a dlouhodobé odstavování vozidel v okolí administrativní zástavby. Dlouhodobě parkující vozidla trvale blokují velké části území a je enormním způsobem ztížena přístupnost zde dislokovaných aktivit.

Základním cílem ZPS je regulace parkování. Spuštění ZPS Praha 2, 3 a 7 v letech 2007 a 2008 prokázalo možnost dosažení vysokých regulativních účinků. V některých případech byly tyto ZPS napadány právě pro svou regulativní funkci, kdy zejména v denním období je ne zcela uspokojena tzv. přirozená a přípustná dopravní obsluha. Asi nejvíce byly kritizovány tzv. „modré“ zóny. Tento problém byl částečně řešen bezplatným parkováním v ranních hodinách mezi 06:00 – 08:00 h. a v průběhu dne pak pomocí zakoupených stíracích dvouhodinových (desetihodinových) parkovacích karet. Postupně byly v těchto ZPS realizovány i zóny smíšeného parkování, avšak jejich využití je minimální v důsledku složitého dopravního značení a zvyklostí uživatelů.

V letech 2013 a 2014 proto hl. m. Praha připravilo novou koncepci ZPS. Tato nová koncepce se vyznačuje následujícími základními prvky:

1. Důraz na udržení přirozené dopravní dostupnosti pro oprávněné uživatele
2. Regulaci dopravy v klidu v místech a časech, kdy to je zapotřebí tj. zejména v průběhu pracovních dní
3. Uplatněním 3 základních regulačních režimů parkování využívající režim placeného parkování:
 - **Rezidentní – modrá barva:** neomezené parkování rezidentů/abonentů, časově omezené placené parkování návštěvníků
 - **Smíšený rezidentně-návštěvnícký – fialová barva:** neomezené parkování rezidentů/abonentů, časově omezené placené parkování návštěvníků
 - **Návštěvnícký režim – oranžová barva:** časově omezené placené parkování návštěvníků
4. Cenovým zvýhodněním parkování rezidentů (abonentů) pokud parkují pouze v okolí svého bydliště (provozovny)
5. Uplatněním moderních technologií

9.1 Právní a metodická východiska

Zpracovaný projekt respektuje stávající legislativu České republiky a aktuální metodická pravidla hlavního města Prahy ohledně zřizování a provozování zón placeného stání.

9.2 Koncepční a právní předpisy hl. m. Praha

Název	Termín
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 ve znění pozdějších předpisů	2007
Usnesení Rady hl. m. Praha č. 1026 ze dne 27.10.1998 – Zásady pro zřizování Zón placeného stání na území hlavního města Prahy, včetně všech následujících změn	1998 - 2009
Usnesení č. 125 ze dne 28.1.2014, kterým vzala Rada hl. m. Prahy na vědomí Návrh nové koncepce rozvoje zón placeného stání na území HMP a pověřila TSK hl. m. Prahy přípravou realizace nových ZPS a budoucí správou ZPS	1/2014
Studie dopravního modelu pro zóny placeného stání (ZPS) v Praze	4/2014
Usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 40/21 ze dne 19.6.2014, kterým Zastupitelstvo hl.m. Prahy schválilo odůvodnění významné nadlimitní veřejné zakázky „Dodavatel služby provozu zón placeného stání v hl. m. Praze“ a odůvodnění nadlimitní veřejné zakázky „Centrální informační systém zón placeného stání v hl. m. Praze“	6/2014
Usnesení č. 2472 ze dne 9.9.2014, kterým Rada hl. m. Prahy schválila Zásady pro zřizování zón placeného stání na území hl.m. Prahy dle nové Koncepce rozvoje zón placeného stání na území hl. m. Prahy.	9/2014
Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 244 ze dne 9.2.2016 k novým ceníkům pro zóny placeného stání na území hl. m. Prahy	2/2016
Vydání nařízení, kterým se ZPS vymezují (stanovuje zákon 13/1997) a kompetence náleží Radě hl.m. Prahy – aktuálně Nařízení č. 7/2016.	4/2016

9.2.1 Legislativní podmínky zřízení ZPS

Zóna placeného stání na místních komunikacích je zřizována ve smyslu § 23 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., ve znění zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb. a zákona č. 152/2011 Sb.

- (1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy 12)
- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,
b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k zajištění celního odbavení,
c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, 12a) která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.
- (2) Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu. 2)
- (3) V nařízení obce může vymezit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k účelům uvedeným v odstavci 1 písm. a) až c).
- (4) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce s časovým a druhovým omezením zásobování. V nařízení obce stanoví obec druhy a kategorie silničních vozidel, časové vymezení a činnosti, které jsou předmětem omezení.

V rámci hlavního města Prahy a v souladu s uvedeným zákonem stanoví zřizování tzv. zón placeného stání - Právní předpis hl. m. Prahy číslo 19/2017 - 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, z října 2017.

9.2.2 Zřízení, realizace a provozování Zóny placeného stání

Zřizovatelem a provozovatelem ZPS je hlavní město Praha, které přípravou realizace a správou pověřila Technickou správou komunikací (TSK) hl. m. Prahy. TSK si na zajištění požadovaných činností veřejnými zakázkami smluvně zajišťuje externí dodavatele. Tito dodavatelé zajišťují provoz jménem zřizovatele. Veškeré tržby jsou ukládány na účet hl. m. Prahy a „výdělek“ z provozování ZPS se dělí paritně mezi hlavní město a příslušnou městskou část.

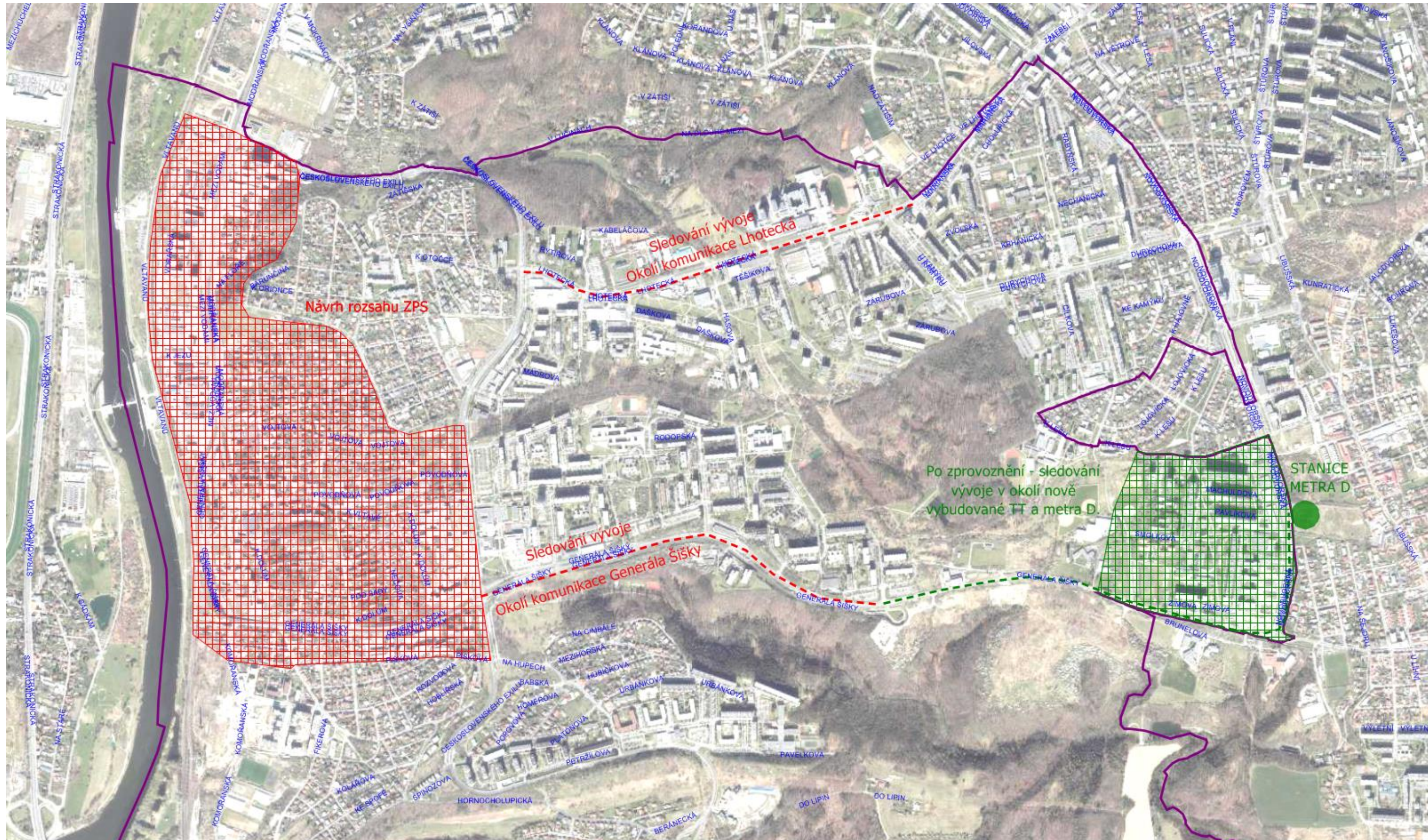
9.3 Navržený rozsah regulace dopravy v klidu

Navrhujeme zařadit lokalitu v severozápadní části území, kde již částečně funguje regulace dopravy, území protíná páteřní tramvajová linka a nachází se zde velké množství komerčních a průmyslových budov, které ovlivňují parkování rezidentů.

9.4 Doporučené principy realizace ZPS

- Vlastní zóny placeného stání by měly být navrženy s následujícími pravidly a prioritami:
 - je nutno rezervovat dostatečnou parkovací kapacitu pro pokrytí potřeb rezidentů;
 - je nutno umožnit rovnoměrný přístup návštěvníkům všech zdejších aktivit napříč celým územím;
 - je nutno rasantně omezit střednědobé a dlouhodobé parkování zaměstnaneckých vozidel na místních komunikacích v hodnoceném území;
 - je nutno omezit parkování v systému živelného P+R, které se v hodnoceném území částečně vyskytuje, a které omezuje přístup k parkovacím kapacitám pro preferované uživatelské kategorie (bydlící, jejich návštěvy, návštěvy zdejších podnikatelských a ostatních aktivit a zdejší podnikatelé);
- Řešení zón placeného stání na Praze 12 by mělo být pouze lokálního charakteru s následujícími prvky:
 - uplatnit prvek „smíšených zón“, kde koncepce hl.m. Prahy umožňuje současné parkování rezidentů, abonentů a platících návštěvníků v průběhu dne a tento prvek soustředit na okraje obytných území, nebo k význačným objektům občanské vybavenosti;
 - v nočním období je nutno většinu parkovacích kapacit vyhradit pro rezidenty a abonenty;
 - je nutno citlivě řešit problematiku návozu a svozu dětí do mateřských a základních škol, které jsou situovány uvnitř obytných území;
 - v místech výskytu kulturních a společenských aktivit, by mělo být umožněno večerní návštěvnícké 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 navržena sdružená parkovací stání pro vozidla tělesně postižených osob a „zásobovací“ boxy;
- Doporučujeme sledovat i ostatní lokality, které mají dobrou obslužnost MHD nebo se v daných místech vyskytují cíle dlouhodobě parkujících vozidel. Především plánované stavby prodloužení tramvajové tratě a výstavbu metra D do Písnice.
- Při zpracování projektu bude nutno respektovat metodická pravidla stanovená hl. m. Prahou, případně jednat o jejich lokální modifikaci.

9.5 Výchozí návrh rozsahu ZPS



10 Program revitalizace hlídaných parkovacích ploch a jejich centralizovaného provozování

Sídlisťní hlídané placené parkoviště jsou důležitým prvkem v procesu uspokojování poptávky obyvatel Prahy 12 po komfortním parkování. Tyto parkovací plochy jsou realizovány na parkovištích vybudovaných v rámci komplexní bytové výstavby v druhé polovině minulého století. Kromě oplocení neprošly tyto parkoviště žádnými úpravami a jejich stavebně technický stav tak vypovídá o dlouhodobém podfinancování. Parkoviště jsou doposud ve správě TSK hl. m. Prahy. Bohužel tato parkoviště jsou do značné zanedbaná a v nevyhovujícím stavebně technickém stavu.

S ohledem na možnosti zadavatele doporučujeme v první etapě se soustředit na získání těchto parkovišť do správy MČ P12. V druhém kroku vytipovat vhodné neatraktivní plochy v ZSJ, které vykazují noční deficit parkování a zařadit je do skupiny hlídaných parkovacích ploch. V třetím kroku doporučujeme modernizaci hlídaných parkovacích ploch a snížení nákladů na provoz vzdáleným dozorem.

10.1 Přehled dotčených parkovišť

Ev. č.	Název	Typ komunikace	Počet PS	Vlastník stavby	Vlastník pozemku	Kč / měs.	Průměrná noční obsazenost v %
1	Nikoly Vapcarova (NN3400)	MK III	217	HMP	HMP	700	85,0%
2	Rytířova (NN1769)	MK III	190	HMP	HMP	720	90,0%
3	Durychova - U Kamýku (NN4076)	Nezařazená	243	HMP	HMP	700	84,0%
4	Krouzova (NN3389)	MK III	80	HMP	HMP	950	96,0%
5	Novodvorská - Durychova (NN3363)	Nezařazená	150	HMP	HMP	700	95,0%
6	Vazovova - Levského (NN3411)	MK III	135	HMP	HMP	950	66,0%
7	Špírkova (NN3370)	MK III	166	???	HMP	790	92,0%
8	Botevova	MK III	177	HMP	HMP	750	92,0%
9	Čechtická x Novodvorská	MK III	216	HMP	ČR	810	85,0%
10	U vodojemu x K Lesu (Autoservis, pneuservis)	Nezařazená	70	HMP	HMP		0,0%

Obecně lze konstatovat, že většina parkovišť je v nevyhovujícím stavebně technickém stavu a je nutno jejich zásadní revitalizace. Tato by se měla týkat pojížděných a parkovacích ploch, oplocení, technologické vybavenosti, dopravního značení, stanoviště obsluhy a podobně. V neposlední řadě je vhodná systémová změna provozování těchto parkovišť.

10.2 Parkovací plochy možné k zařazení do systému HPP

Ev. č.	Název	Typ komunikace	Počet PS	Vlastník stavby	Vlastník pozemku	Průměrná noční obsazenost v %
11	Zimova ul. Parkoviště u G.Šišky	MK III	84	HMP	HMP	49,0%
12	Zelenkova ul. Parkoviště	MK III	80	HMP	HMP	1,0%
13	Cihlářova ul. Parkoviště u IG	MK III	85	HMP	HMP	25,0%
14	Durychova ul. Parkoviště proti Cílkova	MK III	73	HMP	HMP	30,0%
15	Vosátkova ul. 2 Parkoviště	MK III	120	HMP	HMP	15,0%
16	Zárubova ul. 2 Parkoviště u Lhotecké	MK III	113	HMP	HMP	45,0%
17	Sofijské nám. Parkoviště u Plovdivské	MK III	200	HMP	HMP (P12)	50,0%
18	Těšíkova ul. Parkoviště u Lhotecké	UK	130	HMP	HMP (P12)	68,0%

Dále je možno jednat se soukromými vlastníky, kteří mají ve vlastnictví (správě) parkovací plochy, které využívají pouze přes den a v noci jsou plochy nevyužité. Typickým příkladem jsou parkoviště u obchodních domů (nyní již takto řešeno OC Kaufland) nebo firemní parkoviště u komerčních objektů.

10.3 Pomocný rozbor efektivity provozování HPP a HG

Celý systém řešení dopravy v klidu je investičně a provozně značně náročný. O to více vyniká potřeba hledání zvýšení efektivity provozování stěžejních prvků dopravy v klidu – hlídaných parkovacích ploch a hromadných garáží.

Celková parkovací kapacita je 2 599 parkovacích stání. A obsahuje 17 parkovišť a 1 hromadnou garáž ve správě MČ Praha 12 v Těšíkově ulici s kapacitou 213 PS.

Modelová tabulka pro stanovení provozních nákladů hlídaných parkovacích ploch

Počet PS	Mzdové náklady celkem/měsíc	Mzdové náklady na PS/měsíc	Ostatní náklady celkem/měsíc	Ostatní náklady na PS / měsíc	Celkem provozní náklady na PS/měsíc	Celkové náklady v Kč/měsíc	Podíl mzdových nákladů
80	67 284	841	15 000	188	1 029	82 284	81,8%
100	67 284	673	16 500	165	838	83 784	80,3%
120	67 284	561	18 150	151	712	85 434	78,8%
140	67 284	481	19 965	143	623	87 249	77,1%
160	67 284	421	21 962	137	558	89 246	75,4%
180	67 284	374	24 158	134	508	91 442	73,6%
200	67 284	336	26 573	133	469	93 857	71,7%
250	67 284	269	29 231	117	386	96 515	69,7%
300	67 284	224	32 154	107	331	99 438	67,7%
350	67 284	192	35 369	101	293	102 653	65,5%
400	67 284	168	38 906	97	265	106 190	63,4%
Průměr	67 284	413	25 270	134	547	92 554	73,2%

Pro průměrnou velikost HPP 100 parkovacích stání tvoří mzdové náklady cca. 80 % celkových provozních nákladů. V nákladech nejsou zahrnuté odpisy investic a nájem.

Problematika ekonomické rentability provozování HPP více vynikne, pokud vedle sebe postavíme provozní náklady a dosažitelné tržby:

Počet PS	Provozní náklady (měsíc)	Tržby (měsíc)
80	82 284	55 680 Kč
100	83 784	69 600 Kč
120	85 434	83 520 Kč
140	87 249	97 440 Kč
160	89 246	111 360 Kč
180	91 442	125 280 Kč
200	93 857	139 200 Kč
250	96 515	174 000 Kč
300	99 438	208 800 Kč
350	102 653	243 600 Kč
400	106 190	278 400 Kč
Průměr	92 554	144 262 Kč

Za předpokladu dodržování zákonných norem (zejména daňových předpisů) je provoz HPP rentabilní od cca. 130 parkovacích stání. Tržby jsou kalkulovány na 100 % obsazenost a 80 % uživatelů z řad fyzických osob a 20 % uživatelů s firemními vozidly.

Pro objekty hromadných garáží je situace již poněkud obtížnější a vliv mzdových nákladů klesá. Avšak podíl ostatních nákladů je natolik významný, že opětovně existuje hranice efektivity provozování objektů HG přibližně na hranici 300 PS. POZOR: Vždy se musí jednat o nadzemní HG!!!

Pro hodnocených 19 projektů (18 x HPP a 1 x HG) jsou nyní roční provozní náklady **20 mil. Kč/rok** a pohltí 100 % inkasovaných tržeb. V případě HPP pak tvoří ostatní náklady spíše zanedbatelnou položku a to i s ohledem na malý zájem nájemců na udržení dobrého stavu parkovišť.

Pokud bychom chtěli dosáhnout určitého technického standardu hlídaných parkovacích ploch a objektů hromadných garáží, museli bychom posílit technickou údržbu a pravidelný úklid parkovišť. Toto je však již možné jen v případě sloučení provozování do jednoho celku. Jinak budou náklady na každé parkoviště neúměrně vysoké a promítnou se do ceny vůči konečným zákazníkům – občanům MČ Praha 12.

10.4 Doporučení budoucího standardu hlídaných parkovišť

Provozovatel (Nájemce)	MČ P12	Kapacita PS pro dosažení efektivity provozu:	Min. 75 PS
Vlastnická struktura pozemků	Ucelená vlastnická struktura – optimálně hl. m. Praha se svěřením MČ Praha 12		
Parkovací plochy	Povrch:	Zámková dlažba	
	Stav:	Kvalitní	
	Odvodnění:	Ano	
Pojízdné plochy	Povrch:	Zámková dlažba	
	Stav:	Kvalitní	
	Odvodnění:	Ano	
Vodorovné dopravní značení	Stav:	Dobrý	
	Provedení:	Základní	
	Rozměry parkovacích stání:	2,5 x 5,0 m, počet PS pro ZTP dle vyhl. MMR ČR 398/2009, část PS lze větších rozměrů (dodávky)	
Svislé dopravní značení	Stav	Dobrý	
	Soulad s evidencí TSK	Ano	
Stanoviště a zázemí obsluhy	Pouze typizovaný technologický kontejner. Provozování parkovišť formou vzdálené správy a dálkového dozoru.		
Pěší napojení	Provedení:	Zámková dlažba	
	Stav:	Kvalitní	
	Kolize pěší trasy a vjezdu	Bezkolizní – přes branku s elektronickým zámekem, min. šířka 1,5 m + respektování dle vyhl. MMR ČR 398/2009	
Oplocení parkoviště	Provedení:	LARIO PANEL – sektorové panely	
	Výška:	200 cm	
	Stav:	Kvalitní	
Osvětlení parkoviště	Provedení:	VO	
	Stav:	Kvalitní	
	Ovládání:	Dozor HPP + svět. senzory	
Závorový systém	Typ:	Spolehlivý, kvalitní, funkční i v -20°C	
Subjektivní pocit bezpečnosti	Bezpečnost = osvětlení + kamery + minimum kolizí s OA		
Možnost navýšení kapacity	Podle případné potřeby přeložek IS	Případné přeložky nesmí extrémně zvyšovat cenu	
	Na úrovni terénu:	Často lze přidat 1 NP a zkapacitnit parkoviště. Nutno udržet nadzemní provedení.	
Možné sloučení provozu	Nutné slučování provozu a vzdálený dohled.		

10.5 Další atributy

- **Jednotné označení parkovišť – Označení správce, provozní doby, tarifů, ...**
- **Rekonstrukce provozních řádů**
- **Časový harmonogram musí respektovat vlastnické vztahy, stav parkoviště, rozvojové záměry a možnosti zadavatele**

10.6 Architektonické řešení - koncept řešení

S ohledem na naplnění požadavků hlídaných parkovacích ploch jsou sídlištní parkoviště oplocena a zpoplatněna. Na tomto základním uspořádání se nic zásadního nebude měnit. Parkoviště zůstanou liniovými stavbami (pokud nebude zvoleno jiné stavební řešení). Základními úpravami by měly být zejména opravy a rekonstrukce jednotlivých částí parkoviště. Vše musí být realizováno v jednotném stavebním provedení, pokud nebudou existovat technické limity. Parkoviště je nutno nově oplocit, provést rekonstrukci povrchů, instalovat nové unifikované technologický kontejner a provést kompletní výměnu parkovacích závorových systémů. Velký důraz musí být kladen na kvalitu provedení jednotlivých stavebních prací, tak aby byly nové standardy kvality naplněny nejen projektem, ale i skutečným provedením.

Parkoviště zůstanou dopravně napojena na místní komunikace vjezdovými a výjezdovými pruhy, které budou odděleny středovým ostrůvkem. Na středovém ostrůvku bude umístěn vjezdový stojan sprážen s vjezdovou závorou a výjezdový stojan sprážen s výjezdovou závorou, vše včetně hlasové a CCTV komunikace. Nově bude důsledně dbáno na vytvoření dostatečné „zádržné“ kapacity vjezdových a výjezdových pruhů, tak aby nebyl omezován provoz na přilehlé komunikaci, nebo uvnitř parkoviště. Stávající posuvné mechanické brány budou nahrazeny dvoukřídlými vraty s elektropohonem. Parkoviště budou maximálně zabezpečena, tudíž i přístup pěších bude realizován výhradně přes branky, které budou jištěny elektronickými zámky s přístupovou autorizací. Plochy parkovišť budou monitorovány dohledovým kamerovým systémem, stejně tak budou kamerami monitorovány jednotlivá technologická zařízení.

Nově je nahlíženo na problematiku osob ZTP, kdy jsou navrženy vyrovnávací rampy a je zde striktní požadavek, aby veškeré ovládací a manipulační prvky byly v předepsané výšce nad úroveň terénu.

10.7 Provozní režim parkovišť z pohledu provozovatele a správce

Základní provozní režim parkovišť zůstává beze změny. Je však nutno předefinovat nové standardy kvality provozování parkovišť. Nelze již dále akceptovat stav, kdy je na parkovištích nepořádek, nářadí je volně loženo v prostoru a různě ustrojená obsluha není důstojným reprezentantem Prahy.

MČ Praha 12 by měla stanovit zásady pro výkon činnosti jednotného správce parkovišť:

- Parkoviště bude vždy uklizeno
- V okolí technologického kontejneru bude prosté jakýchkoliv věcí, které nesouvisí s činností
- V případě spadu sněhu bude parkoviště uklizeno nejpozději do 06,00 hodin a následně průběžně podle intenzity sněžení
- Jakékoliv technické závady (mimo technologie) budou hlášeny nejpozději do 24 hodin od vzniku / zjištění
- Čištění exteriéru všech zařízení bude probíhat min. 1 x měsíčně

10.8 Orientační cenová kalkulace – souhrnná tabulka

V níže uvedené tabulce je cenová kalkulace pro stávající hlídané parkovací plochy ve správě HMP (TSK) spolu s nově navrženými parkovišti, které lze do systému HPP zahrnout. Celková kapacita HPP by byla 2 599 PS.

Položka	Celkem - vše
Plot Lario panel, včetně montáže, příslušenství a betonáže základů	4 497 662 Kč
Betonová dlažba - komunikace, včetně podkladových vrstev a obrub	9 880 591 Kč
Betonová dlažba - parkovací plochy, včetně podkladových vrstev a obrub	11 093 240 Kč
Betonová dlažba - pochozí plochy, včetně podkladových vrstev a obrub	438 030 Kč
Odkopy včetně odvozu a uskladnění	5 666 274 Kč
Stanoviště obsluhy - zázemí obsluhy	586 435 Kč
Stanoviště obsluhy - dovoz a instalace	146 609 Kč
Vrata s elektropohonem	1 125 955 Kč
Vstupní branka	175 930 Kč
Parkovací technologie	4 691 478 Kč
Kamerový systém - dohled parkoviště	4 486 226 Kč
Přípojky elektro - připojení nových zařízení	281 489 Kč
Přípojky voda	0 Kč
Přípojky kanalizace	351 861 Kč
Svislé dopravní značení	105 558 Kč
Vodorovné dopravní značení	122 272 Kč
Ostatní	0 Kč
Celkem součet	43 649 608 Kč

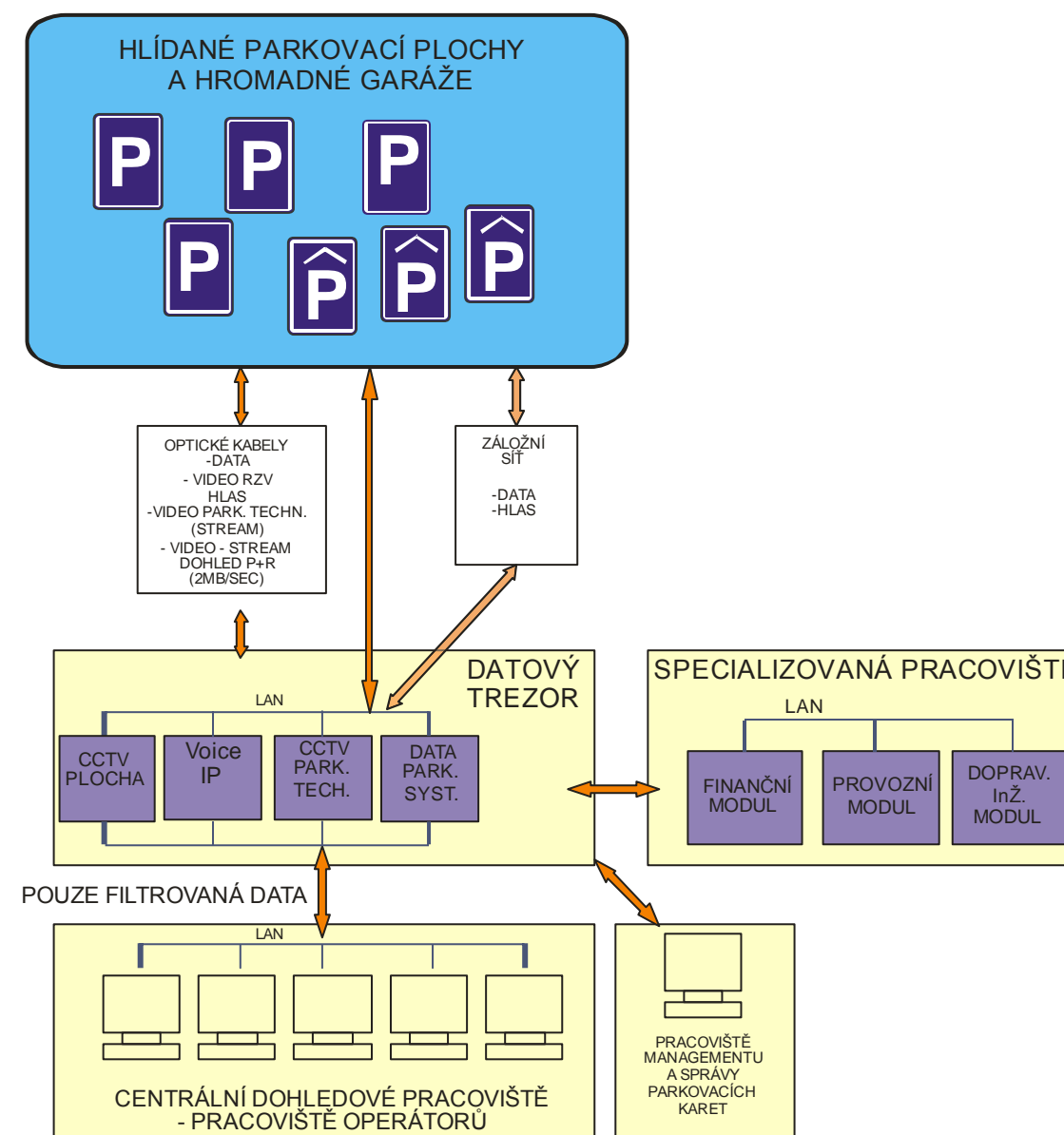
Údaje jsou uvedeny v tis. Kč.

Celková hodnota investic do modernizace hlídaných parkovacích ploch dosahuje hodnoty 43,6 mil. Kč. Po započtení nákladů na centrální dozorové pracoviště jsou celkové náklady na realizaci odhadovány na 50,0 mil. Kč

10.9 Související návrh optimalizace systému provozování HPP a HG

Jak již bylo v předchozí kapitole konstatováno, je žádoucí (a v budoucnosti asi nevyhnutelné) postupně slučování provozování hlídaných parkovacích ploch a hromadných garáží. Tento záměr je dán vysokým podílem mzdových nákladů, které jsou stejné na parkovišti se 100 nebo 1 000 parkovacích stání. Přitom úloha lidského personálu je minimální a mnoho přirozených povinností ani neplní.

Níže je uvedeno schéma, jak by mohl vypadat provoz HPP a případně HG na území MČ P12



Základním motivem projektu je postupná eliminace lidské obsluhy z parkovišť a hromadných garáží a její nahrazení technikou. Parkoviště musí být kvalitně vybavená, tak aby mohly zůstat v režimu hlídaných parkovišť a provozovatel mohl garantovat svým klientům vysokou míru bezpečnosti. Proto je nutno parkoviště (včetně garáží) vybavit následujícím vybavením:

- Kvalitní závorový systém s integrovanou funkcí čtení registračních značek vozidel pomocí samostatného kamerového systému
- Kvalitní oplocení formou Lario panelů
- Branka(y) pro pěší zabezpečená elektronickým zámekem
- Vjezdové dvoukřídlé brány opětovně s elektronickým zabezpečením
- Systém hlasové komunikace instalovaný ve všech technologických prvcích a na vstupech do parkoviště
- Dohledový kamerový systém parkovacích a komunikačních technologií, který napomáhá obsluze na centrálním dispečinku při řešení běžných provozních stavů
- Dohledový kamerový systém na plochu parkoviště (objektu), který bude sloužit pro dohledání případných vandalských a kriminálních jevů

Současně s vybavením parkovišť potřebnými technologiemi bude zřízen centrální dispečink – dohledové pracoviště, kde bude 24 hodin denně přítomná obsluha. Tato bude mít k dispozici následující prvky a funkční vybavení:

- Vzdálené ovládání prvků parkovacích technologií
- Interkom pro hlasovou komunikaci s jednotlivými prvky parkovacích a přístupových technologií
- Sadu monitorů pro kamerový dohled nad parkovacími a přístupovými technologiemi
- Sadu monitorů pro dohled nad plochou parkovišť / objektů

Kromě výše popsaných prvků technologické vybavenosti a centrálního dispečinku musí nový systém obsahovat zejména:

- Administrativní a účetní modul pro vydávání parkovacích karet, jejich obnovu a komunikaci s klienty. Součástí tohoto modulu může být internetová aplikace, která umožní klientům ovládat vše v pohodlí domova.
- Servisní a technické pracoviště, které bude mít na starosti:
 - Běžnou údržbu parkovacích a komunikačních technologií
 - Řešení problematických stavů formou výjezdu na parkoviště
 - Běžnou údržbu a opravy ostatního vybavení parkoviště / objektů
- Management systému, který bude dohlížet na funkčnost celého systému, jeho optimalizaci, ...
- Externí dodavatele pro plošné čištění parkovišť, zimní údržbu a všechny ostatní činnosti

Pro stávající rozsah parkovišť a objektů dojde k zásadnímu snížení personální náročnosti. Celý komplex bude možné zabezpečit se 7 lidmi na plný pracovní úvazek. Mzdové náklady klesnou z 20 mil. Kč na 3,5 mil. Kč/rok. Současně bude možné daleko lépe provázat funkčnost jednotlivých parkovišť a objektů. Navíc bude možné do tohoto systému efektivně zahrnovat i málokapacitní parkoviště.

Doporučujeme zvolit centralizované pracoviště v hromadných garážích v Těšíkově ulici, které jsou ve správě městské části Praha 12. Z tohoto pracoviště by byl vzdálený dohled na HPP a provozní středisko pro styk s veřejností.

11 Další možnosti - navýšování parkovacích kapacit formou nástaveb

Přeměna parkovacích ploch na objekty hromadných garáží naráží na značnou investiční náročnost. Na druhé straně je bezesporu nutno hledat cesty k navýšování parkovacích kapacit. Jednou z možných cest je využití montovaných nástaveb. Doporučujeme opětovně tuto ideu zvážit a aktualizovat. V zásadě se v Evropě používají dva typy konstrukcí:

1. Kombinace ocelových svislých konstrukcí a železobetonových prefabrikátů na vodorovné konstrukce a přejezdové rampy
2. Železobetonové prefabrikáty na svislé i vodorovné konstrukce a přejezdové rampy



Ke zřetelným výhodám náleží zejména:

1. Rychlost výstavby
2. Nižší investiční náročnost oproti standardním technologiím výstavby
3. Zachování většiny stávající disponibilní parkovací kapacity

Program montovaných nástaveb nad stávajícími parkovišti by mohl vhodně doplnit základní koncepční program zatraktivňování parkovacích ploch. Jeho výhodou by mohlo být navýšování parkovacích kapacit nad parkovišti, jejichž výměra není vhodná pro realizaci standardního objektu HG.

Dalším potenciálem je využití v případech dočasného řešení, kdy územní plán předpokládá v budoucnosti zastavění parkoviště (pozemku), avšak realizace záměru se nedá očekávat dříve než za 10 let. Program by bylo možné uplatnit také jako dočasné řešení pro lokality určené k výstavbě objektů hromadných garáží.

12 Parkoviště P+R

Problematika parkovišť P+R by měla být centrálně koordinována hlavním městem Praha. Pozice městských částí by měla být zejména v podpoře tohoto záměru a poskytnutí součinnosti. Toto doporučujeme i pro Prahu 12. Pro oba nyní připravované projekty – Nádraží Modřany (Modřany – střed) a Nádraží Modřany 2 (nyní neprovozované nádraží) lze doporučit jejich realizaci, za předpokladu jejich financování přes hl. m. Prahu.

P+R Nádraží Modřany – střed:



P+R Nádraží Modřany 2:



Oba projekty mají svůj potenciál a výhodnou lokalizaci i s ohledem na připravovanou Komořanskou spojku. U obou parkovišť bude nutno řešit dopravní napojení. Problematiku živelného P+R může městská část řešit ve spolupráci s hl. m. Prahou formou zón placeného stání. Každopádně bude nutno sledovat vývoj dopravy v klidu zejména v okolí tramvajové trati (včetně jejího prodloužení) a zejména v návaznosti budoucí výstavby metra D, kde je aktuálně prezentováno P+R pouze u stanice Nové Dvory.

13 Potenciální navýšení parkovacích kapacit objekty hromadných garáží

Když se v Praze řekne, postavíme parkovací dům, okamžitě se zvedne bouře nevole. Proto jsme velice obezřetní s jejich navrhováním. Lidé budou raději parkovat na trávníku pod okny, než aby vozidlo bezpečně a moderně zanechali v hromadných garážích. Lokalit pro výstavbu by bylo jistě daleko více, avšak doporučujeme pouze 3 objekty, pro které platí základní pravidla:

- Jsou na okrajích obydlené zástavby
- Mohou být dopravně napojené mimo obytná území
- Mohou řešit oblasti s aktuálním i výhledovým deficitem podle PSP
- Budou v nadzemním provedení s automatickým provozem
- Majoritně budou nabídnuté pro nájemní parkování

13.1 Námět 1 - Rytířova

Nadzemní objekt nad stávající parkovací plochou. Pro 3 nadzemní podlaží může mít kapacitu 520 parkovacích stání a může řešit zejména deficity jižně dislokované zástavby ZSJ V Píšovicích. Investiční náklady lze odhadnout na 100 mil. Kč



13.2 Námět č. 2 – Nicolý Vapcarova

Nadzemní objekt nad stávající parkovací plochou. Pro 3 nadzemní podlaží může mít kapacitu 580 parkovacích stání a může řešit zejména deficity východně dislokované zástavby ZSJ Modřany Nad Roklí. Investiční náklady lze odhadnout na 120 mil. Kč



13.3 Námět č. 3 – Pertoldova

Nadzemní objekt nad stávající parkovací plochou. Pro 3 nadzemní podlaží může mít kapacitu 300 parkovacích stání a může řešit zejména deficity východně zástavby ZSJ Baba III. Investiční náklady lze odhadnout na 80 mil. Kč. Je alternativou pro dříve odmítnutý projekt.



14 Rozbor základních ekonomických parametrů

V návrhové části se vyskytují 5 základních bloků:

1. Zóny placeného stání
2. Program revitalizace parkovišť a jejich sloučeného provozování
3. Parkoviště P+R
4. Patrové nástavby
5. Hromadné garáže

Zóny placeného stání a parkoviště P+R jsou financovány z prostředků hl. m. Prahy. A tak koncepce řešení dopravy v klidu definuje aktuálně jeden program, který si bude vyžadovat vynaložení finančních prostředků z rozpočtu Prahy 12. Tímto programem je revitalizace hlídaných parkovacích ploch a jejich následné sloučené provozování formou vzdálené správy. Současně kalkulujeme i hromadné garáže,

14.1 Investiční náklady

Souhrnná tabulka odhadu investičních nákladů

Program	Název programu	Kalkulované investiční náklady v mil. Kč
1	Revitalizace parkovacích ploch a centralizované provozování	50
2	Patrové nástavby	
3	Hromadné garáže	300
Celkem		350

14.2 Provozní náklady

Souhrnná tabulka odhadu provozních nákladů

Program	Název programu	Kalkulované provozní náklady v mil. Kč/rok
1	Revitalizace parkovacích ploch a centralizované provozování	5,0
2	Patrové nástavby	
3	Hromadné garáže	6,0
Celkem		11,0

Provozní náklady jsou stanovené na základě předpokladu, že dojde ke sloučení provozování hlídaných parkovacích ploch a hromadných garáží na centrální dispečink.

14.3 Orientační ekonomická rozvaha

Předpoklady ekonomické rozvahy

- Odpisy jsou stanoveny ve výši 30 let pro objekty hromadných garáží a 10 let pro všechny ostatní programy
- Nejsou uvažovány finanční náklady (úroky z poskytnutých úvěrů)

Program	Název programu	Provozní náklady	Odpisové náklady	Tržby
1	Revitalizace parkovacích ploch a centralizované provozování	5 000	5 000	14 500
2	Patrové nástavby			
3	Hromadné garáže	6 000	10 000	13 500
Celkem		11 000	15 000	28 000

Údaje jsou uvedeny v tisících Kč.

Výsledek projektu se pohybuje od +2,0 mil. Kč /rok

15 Doporučení dalšího postupu a závěry

Koncepce řešení dopravy v klidu na území městské části Praha 12 hodnotila stav dopravy v klidu na celém území MČ Praha 12, přičemž bylo konstatováno, že mnohdy jsou problémy s parkováním způsobeny spíše pohodlností a obavami o bezpečnost vozidla, než nedostatkem parkovacích kapacit. Situace se liší v jednotlivých územích a její řešení je v možnostech městské části Praha 12.

15.1 Závěry návrhové části

- Díky uplatnění Pražských stavebních předpisů dochází ke sblížení aktuálních a budoucích deficitů, přičemž deficit dosahuje max. hodnoty – 1 270 parkovacích stání oproti deficitu - 3 900 podle původní vyhlášky.
- Praha 12 by se měla připravit na zřízení zón placeného stání na území Prahy 4, které změní dopravní chování cca. 4 000 vozidel, z nichž část může hledat uplatnění na Praze 12.
- Realizace parkovišť P+R je plně v rukou hlavního města Prahy a oba aktuálně rozpracované projekty lze podporovat.
- Stěžejním návrhovým záměrem je revitalizace hlídaných parkovacích ploch, jejich doplnění o další parkoviště a následné provozování formou vzdálené správy.
- Tento program dokáže občanům nabídnout výhodnější podmínky pro bezpečné a cenově výhodné parkování.
- Víceero parkovacích ploch lze zkapacitnit formou jednoduchých patrových nástaveb
- Součástí návrhu jsou i náměty na 3 objekty hromadných garáží, byť proces jejich návrhu a projednání s veřejností je velice obtížný.

15.2 Doporučení dalšího postupu

Předložená koncepce řešení dopravy v klidu je základním materiálem pro celkové zlepšení stavu dopravy v klidu na území MČ Prahy 12. Je to materiál, který říká kam směřovat další vývoj dopravy v klidu. Na tuto koncepci však musí navázat další činnosti, které začnou tuto koncepci naplňovat. Základní harmonogramy řešení jsou popsány v návrhové části. V praxi lze Městské části Praha 12 doporučit zejména následující:

1. Stěžejní je přijetí nového způsobu výpočtu parkovacích potřeb a od něj se odrážejícího dalšího postupu.
2. Projednání a schválení novelizace koncepce na úrovni městské části (rada či zastupitelstvo)
3. Postupná precizace místní úpravy
4. Zahájení procesu svěřování pozemků a nastartování programu revitalizace a sloučeného provozování
5. Komunikace s hl. m. Prahou ve věci případné reakce na spuštění ZPS Praha 4
6. Příprava investiční akcí – objekty hromadných garáží

Obsah

1	Základní identifikace díla	2	8.1	Bilanční výpočty	21
1.1	Objednatel:	2	8.1.1	Lokální parkovací deficity – kapitola 5.3	21
1.2	Zpracovatel:	2	8.1.2	Celoplošné parkovací deficity – výběr z celoplošných průzkumů – kapitola 5.3	22
2	Úvod	2	8.1.3	Bilancování podle Pražských stavebních předpisů	22
2.1	Vymezení a charakteristika hodnoceného území	2	8.1.4	Bilance s ohledem na počet bytů – dle původní vyhlášky č. 26/1999	24
3	Demografie	2	8.1.5	Souhrnné výsledky bilančních výpočtů a aktuální vybavenost bytů	24
3.1	Počet obyvatel	2	8.1.6	Sdílení parkovacích kapacit mezi ZSJ	24
3.2	Počet bytů	3	8.2	Sektorové dělení MČ Praha 12	25
3.3	Obložnost a hustota osídlení	3	8.2.1	I.sektor	25
4	Pasport parkovacích kapacit	4	8.2.2	II.sektor	25
4.1	Pasport parkovacích stání na místních komunikacích	4	8.2.3	III.sektor	25
4.1.1	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na místních komunikacích	5	8.3	Návrh konceptu parkování, dle sektorového dělení	26
4.2	Pasport parkovacích kapacit mimo místní komunikace	6	8.3.1	I.sektor	26
4.2.1	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na hlídaných parkovacích plochách	6	8.3.2	II.sektor	26
4.2.2	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží - veřejné	6	8.3.3	III.sektor	26
4.2.3	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží – neveřejné	6	9	Návrh opatření pro preferenci rezidentního parkování - sektor II	27
4.2.4	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit ve vnitroblocích - neveřejné	7	9.1	Právní a metodická východiska	27
4.2.5	Celkový přehled parkovacích stání na ploše – vnitrobloky – veřejné	7	9.2	Koncepční a právní předpisy hl. m. Praha	27
4.2.6	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit individuálních garáží	7	9.2.1	Legislativní podmínky zřízení ZPS	27
4.3	Celkový přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 12	8	9.2.2	Zřízení, realizace a provozování Zóny placeného stání	28
5	Objem parkujících vozidel – celoplošné dopravní průzkumy	9	9.3	Navržený rozsah regulace dopravy v klidu	28
5.1	Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích	9	9.4	Doporučené principy realizace ZPS	28
5.2	Objemy parkujících vozidel na místních komunikacích	9	9.5	Výchozí návrh rozsahu ZPS	29
5.3	Parkovací deficity	12	10	Program revitalizace hlídaných parkovacích ploch a jejich centralizovaného provozování	30
5.4	Objemy parkujících vozidel mimo místní komunikace	12	10.1	Přehled dotčených parkovišť	30
5.4.1	Parkující vozidla na hlídaných parkovacích plochách	12	10.2	Parkovací plochy možné k zařazení do systému HPP	30
5.4.2	Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – veřejné	12	10.3	Pomocný rozbor efektivity provozování HPP a HG	31
5.4.3	Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – neveřejné	12	10.4	Doporučení budoucího standardu hlídaných parkovišť	32
5.4.4	Parkující vozidla ve vnitroblocích – neveřejné	12	10.5	Další atributy	32
5.4.5	Parkující vozidla ve vnitroblocích – veřejné	12	10.6	Architektonické řešení - koncept řešení	32
5.4.6	Parkující vozidla v individuálních garážích	12	10.7	Provozní režim parkovišť z pohledu provozovatele a správce	32
5.5	Celkový přehled – noční počty vozidel	13	10.8	Orientační cenová kalkulace – souhrnná tabulka	33
5.6	Celkový přehled – denní počty vozidel	13	10.9	Související návrh optimalizace systému provozování HPP a HG	33
6	Určení uživatelské struktury – momentové dopravní průzkumy	14	11	Další možnosti - navyšování parkovacích kapacit formou nástaveb	34
6.1	Metodika dopravních průzkumů	14	12	Parkoviště P+R	35
6.1.1	Momentové pozorování	14	13	Potenciální navýšení parkovacích kapacit objekty hromadných garáží	35
6.2	Vyhodnocení momentového pozorování	15	13.1	Námět 1 - Rytířova	35
6.3	Obsazenost parkovacích kapacit a časová charakteristika parkování	15	13.2	Námět č. 2 – Nicolý Vapcarova	36
6.4	Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování	17	13.3	Námět č. 3 – Pertoldova	36
6.5	Časová charakteristika parkování	17	14	Rozbor základních ekonomických parametrů	37
6.6	Zastupitelnost a využití parkovací kapacity	17	14.1	Investiční náklady	37
6.7	Celkové objemy pohybů	18		Souhrnná tabulka odhadu investičních nákladů	37
6.8	Určení průměrné uživatelské struktury – noc a den	18	14.2	Provozní náklady	37
6.9	Uživatelská struktura mimo místní komunikace	19		Souhrnná tabulka odhadu provozních nákladů	37
6.10	Závěr dopravních průzkumů	19	14.3	Orientační ekonomická rozvaha	37
7	Poliklinika Modřany a okolí – porovnání vývoje	20		Předpoklady ekonomické rozvahy	37
7.1	Momentové dopravní průzkumy 2015 – 2017	20	15	Doporučení dalšího postupu a závěry	37
7.2	Vývoj parkování v okolí polikliniky od roku 2015 do roku 2017	21	15.1	Závěry návrhové části	37
8	Koncept řešení dopravy v klidu	21	15.2	Doporučení dalšího postupu	37
			16	Seznam použitých zkratk	39
			17	Přehled obrazových příloh	39

16 Seznam použitých zkratk

Číslo	Název
ZSJ	Základní sídelní jednotka
PS	Parkovací stání
OS	Odstavné stání
HG	Hromadná garáž
IG	Individuální garáž
MK	Místní komunikace
MČ	Městská část
ÚMČ	Úřad městské části
Hl. m.	Hlavní město Praha (též HMP)
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
TP	Technický předpis
R	Rezident – osoba bydlící na území MČ Praha 12
OA	Osobní automobil
ČSÚ	Český statistický úřad
ČR	Česká republika
IROP	Inženýrská a realitní organizace Prahy
SFŽP	Státní fond životního prostředí
LV	List vlastnictví
PSP	Pražské stavební předpisy = 10. NAŘÍZENÍ, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze.

17 Přehled obrazových 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	Průměrné noční obsazenosti parkovacích kapacit na úrovni základních sídelních jednotek	A3
P4	Průměrné denní obsazenosti parkovacích kapacit na úrovni základních sídelních jednotek	A3
P5	Rozborová mapa lokálních deficitů na místních komunikacích	A1
P6	Charakter zástavby na úrovni základních sídelních jednotek	A3
P7	Hustota osídlení a obložnost na úrovni základních sídelních jednotek	A3
P8	Přehledová mapa funkčního využití budov, sběrné komunikace, trasy MHD a připravované projekty v dopravě	A2
P9	Bilance parkovacích kapacit (výřez deficitních oblastí)	A3
P10	Návrh koncepce řešení dopravy v klidu na území městské části Praha 12 (výřez deficitních oblastí)	A3