

# KONCEPCE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 11 - AKTUALIZACE 2016

## TEXTOVÁ ZPRÁVA

**ZADAVATEL:** Městská část Praha 11  
Ocelíkova 672  
149 01 Praha 4  
IČO 002 31 126

**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.  
LISTOPAD - PROSINEC 2016

## 1 Základní identifikace díla

### 1.1 Objednatel:

#### Městská část Praha 11

Ocelíkova 672  
 149 41 Praha 4  
 IČ: 00 231 126  
 Číslo smlouvy objednatele: SM1600000948

### 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

V roce 2007 byla zpracovaná studie „Pasport parkovacích kapacit, analýza a návrh koncepce řešení dopravy v klidu na území Městské části Praha 11“. Tato studie byla prvním krokem nového vedení MČ Praha 11 pro řešení problematiky parkování na území Prahy 11. Jedním ze závěrů této studie bylo konstatování, že parkování na Praze 11 je problém, ale neřešitelný. V souladu se závěry studie byly 9. září 2008 spuštěny první pilotní projekty obytných zón na Jižním Městě II a v Horních Kunraticích. Vyhodnocení funkčnosti, které bylo provedeno na konci roku 2008, potvrdilo oprávněnost a smysluplnost navrženého řešení.

Na práci z roku 2007 navázala její aktualizace v roce 2009, která byla cílená na rozvoj systému dopravy v klidu na Praze 11, kdy se ukázalo nezbytným doplnit regulační prvek obytných zón vytvořením nových pobídkových nástrojů ve formě urychlení programu výstavby objektů hromadných garáží. A právě definice nového programu urychlení výstavby kapacitních objektů byla stěžejním prvkem studie v roce 2009

Avšak program rozvoje parkovacích kapacit pomocí výstavby nových objektů hromadných garáží provázají typické problémy, které zpravidla tyto záměry doprovázejí. I když se podařilo získat některé pozemky do správy městské části, ekonomická krize z roku 2009 snížila hodnotu pozemků a nelze efektivně přistoupit k realizaci původních záměrů. Ekonomická náročnost nových projektů je velmi vysoká. V neposlední řadě se městská část potýká s odmítáním rozvojových projektů ze strany části obyvatelstva.

Současně se však neustále zvyšuje zatížení dopravní sítě parkujícími vozidly. Existuje mnoho signálů ze strany obyvatelstva, že mají problém zaparkovat navečer poblíž svých domovů. Zejména okolí stanic metra je touto cizorodou dopravou silně zatíženo. Proto je nutno opětovně analyzovat celý systém dopravy v klidu a případně se připojit k programu rozvoje zón placeného stání, který dostal letos „zelenou“ ze strany Hl. m. Prahy. Současně je nutno hledat cesty k ekonomickému zefektivnění rozvoje systému dopravy v klidu. A toto má být hlavním motivem letošní práce.

Aktuální studie navazuje na analýzu dopravy v klidu z roku 2011. Cílem tohoto díla je především vyhodnocení stávající situace a porovnání dostupných výsledků z předchozích analýz s aktuálním stavem. Měli bychom potvrdit platnost původních programů a provést nové hodnocení s ohledem na nově platné Pražské stavební předpisy (PSP).

## 3 Demografie

Údaje o vývoji počtu obyvatel a bytů jsou jednou za základních informací při hodnocení stávajících i budoucích nároků zejména pro odstavné parkování OA trvale bydlících na šetřeném území. Pro sjednocení informační základny analýzy při hodnocení bilancí bytů a budoucího vývoje, tj. v časovém horizontu roku 2020 vychází zpracovatel z údajů a předpokladů územního plánu. Z tohoto důvodu jsou v rámci této analýzy výchozí údaje o počtu bytů a trvale bydlících platné k rokům 1991, 2001, 2007, 2011 a 2016. Data jsou získány z databázi ČSÚ. Výhledové hodnocení takto stanovená výchozí základna neovlivní.

### 3.1 Počet obyvatel

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Počet obyvatel 1991	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2007	Počet obyvatel 2011	Počet obyvatel 2016
128007 - Spořilov - u Chodovce	101	91	84	95	100
128210 - Chodovec	1 138	1 675	1 834	2 086	2 380
128228 - Chodov-východ	1 702	1 708	1 647	1 685	1 651
128236 - Háje-střed	8 150	7 419	7 156	6 936	6 765
128252 - Milíčov	4 485	3 892	3 809	3 695	3 690
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	982	912	925	1 168	761
128279 - Chodov-západ	1 808	1 830	1 855	1 905	1 966
128287 - Jižní Město II-jih	8 000	7 194	6 933	6 705	6 580
306053 - Jižní Město-Háje	6 968	6 136	5 764	5 485	4 924
306061 - Jižní Město-Háje-jih	6 300	5 658	5 557	6 365	6 908
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	10 431	9 495	9 049	8 758	8 350
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	6 844	6 216	6 012	5 767	5 432
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	5 576	4 892	4 647	4 764	4 166
306100 - Jižní Město-Litochleby	7 323	6 532	6 286	6 003	5 799
306118 - Jižní Město II-sever	928	3 188	3 263	3 257	3 145
128295 - Jižní Město II-západ	7 735	7 287	7 048	6 812	6 586
315958 - Jižní Město -u tvrze	7 948	7 110	6 878	7 018	6 606
315966 - Chodov-u dálnice	6	6	10	60	42
<b>Celkový součet</b>	<b>86 425</b>	<b>81 241</b>	<b>78 757</b>	<b>78 564</b>	<b>75 851</b>

Ze získaných hodnot je patrný neustálý pokles trvale bydlících obyvatel minulých dekád na území MČ Praha 11. Za 25 let klesl počet trvale bydlících obyvatel o cca 12 %. Pokles počtu obyvatel nezastavila ani nová výstavba.

### 3.2 Počet bytů

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Počet bytů 1991	Počet bytů 2011	Počet bytů 2016
128007 - Spořilov - u Chodovce	48	57	45
128210 - Chodovec	387	1 121	1 259
128228 - Chodov-východ	567	624	644
128236 - Háje-střed	2 891	3 063	3 101
128252 - Milíčov	1 570	1 595	1 595
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	442	449	449
128279 - Chodov-západ	646	730	743
128287 - Jižní Město II-jih	2 793	2 806	2 809
306053 - Jižní Město-Háje	2 541	2 558	2 558
306061 - Jižní Město-Háje-jih	2 428	2 621	<b>3 415</b>
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	3 732	3 669	3 774
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	2 419	2 452	2 452
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	2 127	2 160	2 160
306100 - Jižní Město-Litochleby	2 647	2 672	2 672
306118 - Jižní Město II-sever	392	1 371	1 371
128295 - Jižní Město II-západ	2 700	2 720	2 720
315958 - Jižní Město -u tvrze	3 047	3 038	3 094
315966 - Chodov-u dálnice	2	2	2
<b>Celkový součet</b>	<b>31 379</b>	<b>33 708</b>	<b>34 863</b>

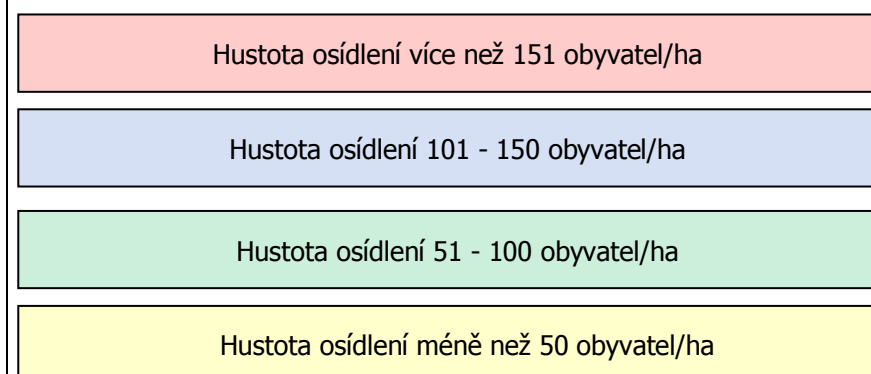
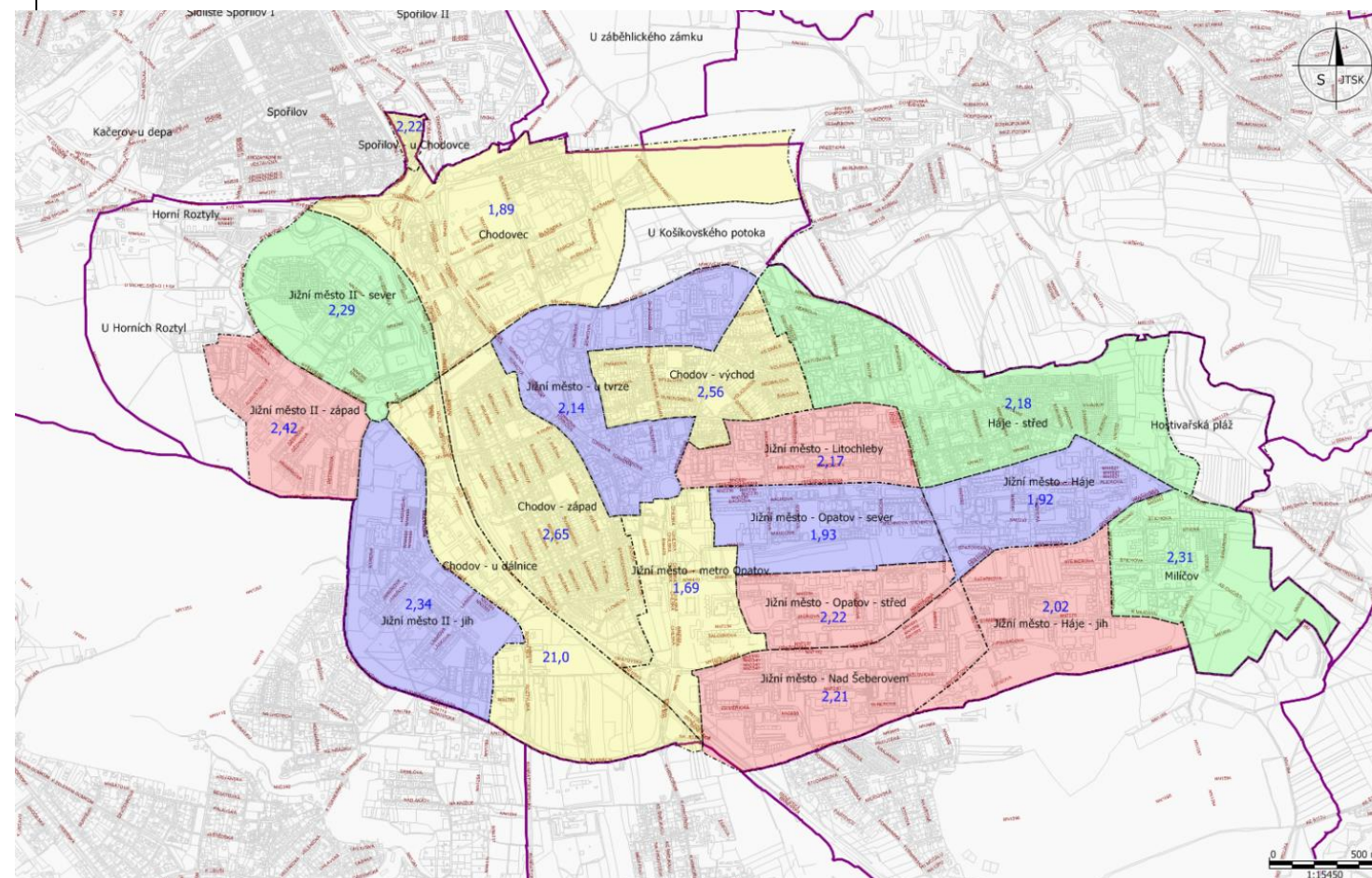
Z výše uvedené tabulky je patrný vliv nové bytové výstavby na celkový počet bytů. Za posledních 5 let je nejvíce patrné nová výstavba v ZSJ 306061 - Jižní Město-Háje-jih, kde počet bytů stoupl o cca 800.

### 3.3 Obložnost a hustota osídlení

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Obložnost 1991	Obložnost 2011	Obložnost 2016	Hustota osídlení 1991	Hustota osídlení 2011	Hustota osídlení 2016
128007 - Spořilov - u Chodovce	2,10	1,67	2,22	19,1	18,0	18,9
128210 - Chodovec	2,94	1,86	1,89	11,1	20,3	23,2
128228 - Chodov-východ	3,00	2,70	2,56	46,1	45,6	44,7
128236 - Háje-střed	2,82	2,26	2,18	99,5	84,7	82,6
128252 - Milíčov	2,86	2,32	2,31	93,1	76,7	76,6
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	2,22	2,60	1,69	25,0	29,7	19,4
128279 - Chodov-západ	2,80	2,61	2,65	28,5	30,0	31,0
128287 - Jižní Město II-jih	2,86	2,39	2,34	141,1	118,3	116,1
306053 - Jižní Město-Háje	2,74	2,14	1,92	198,7	156,4	140,4
306061 - Jižní Město-Háje-jih	2,59	2,43	2,02	137,3	138,7	150,5
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	2,80	2,39	2,21	192,0	161,2	153,7
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	2,83	2,35	2,22	254,3	214,3	201,9
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	2,62	2,21	1,93	150,9	128,9	112,7
306100 - Jižní Město-Litochleby	2,77	2,25	2,17	244,6	200,5	193,7
306118 - Jižní Město II-sever	2,37	2,38	2,29	18,0	63,2	61,0

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Obložnost 1991	Obložnost 2011	Obložnost 2016	Hustota osídlení 1991	Hustota osídlení 2011	Hustota osídlení 2016
128295 - Jižní Město II-západ	2,86	2,50	2,42	221,8	195,4	188,9
315958 - Jižní Město -u tvrze	2,61	2,31	2,14	145,3	128,3	120,8
315966 - Chodov-u dálnice	3,00	30,00	21,00	0,1	1,0	0,7
<b>Celkový součet</b>	<b>2,75</b>	<b>2,33</b>	<b>2,18</b>	<b>100,0</b>	<b>90,9</b>	<b>87,8</b>

Úroveň bydlení se neustále zvyšuje, v jedné bytové jednotce stále klesá počet obyvatel. V současnosti dosahuje hodnoty 2,18 obyv./byt. Hustota osídlení vzhledem k nové bytové výstavbě dosahuje přibližně stejných hodnot.



**XXX** Název základní sídelní jednotky  
**YYY** Obložnost – počet obyvatel/byt

## 4 Aktualizace pasportu 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 11 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 šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obratíště“ 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, 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 rozměrových předpokladů:

- délka hrany potřebná pro kolmé stání je 2,40 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m. Uvedené parametry vycházejí z dřívějších měření provedených na území Prahy;
- hloubka parkovacího stání je kolmého stání minimálně 4,50 m, u 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 5,50 m.

Pasport probíhal v měsíci listopadu 2016. Pasport je vytištěn v měřítku 1: 1 000 a je doplněn o mapu funkčního využití objektů v hodnoceném území.

#### 4.1.1 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na místních komunikacích

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Kapacita PS 2007	Kapacita PS 2009	Kapacita PS 2011	Kapacita PS 2016	Změna 2011-2007	Změna 2011-2009	Změna 2016-2011
128007 - Spořilov - u Chodovce	23	93	94	93	71	1	-1
128210 - Chodovec	324	587	486	274	162	-101	-212
128228 - Chodov-východ	745	715	686	692	-59	-29	6
128236 - Háje-střed	2 122	1 906	1 970	1 938	-152	64	-32
128252 - Milíčov	873	740	837	905	-36	97	68
128261 - JM-Metro Opatov	255	281	292	303	37	11	11
128279 - Chodov-západ	1 058	924	960	1 004	-98	36	44
128287 - JM II-jih	1 223	1 196	1 247	1 309	24	51	62
306053 - JM -Háje	763	896	947	965	184	51	18
306061 - JM -Háje-jih	870	810	781	801	-89	-29	20
306070 - JM -Nad Šeberovem	1 491	1 486	1 492	1 495	1	6	3
306088 - JM -Opatov-střed	1 239	1 214	1 244	1 268	5	30	24
306096 - JM -Opatov-sever	894	854	928	938	34	74	10
306100 - JM -Litochleby	1 151	1 166	1 229	1 241	78	63	12
306118 - JM II-sever	1 366	1 256	1 299	1 207	-67	43	-92
128295 - JM II-západ	1 076	1 074	1 087	967	11	13	-120
315958 - JM -u tvrže	1 833	1 929	1 853	1 957	20	-76	104
315966 - Chodov-u dálnice	96	52	25	32	-71	-27	7
<b>Celkový součet</b>	<b>17 402</b>	<b>17 179</b>	<b>17 457</b>	<b>17 389</b>	<b>55</b>	<b>278</b>	<b>-68</b>

JM – Jižní město

Změny jsou způsobené zejména dříve provedenou legalizací parkování na chodnicích, novými komunikacemi, nebo změnou klasifikace z místní komunikace na vnitroblok a naopak. Stávající parkovací kapacita na místních komunikacích je 17 389 parkovacích stání.

## 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 návštěvníkům 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 více vzdáleny od obytných objektů, poskytují svým uživatelům jistotu a pocit bezpečnosti. Od roku 2007 nevzniklo žádné nové hlídané parkoviště.

Název	ZSJ	Počet PS	Měsíční pronájem pro fyzické osoby	Denní sazba	Cena firemní vozy
Mikulova (Bachova)	306096	456	800 Kč	45 Kč	1 200 Kč
Doubravická	306070	290	750 Kč	100 Kč	
Gregorova	128295	190	700 Kč	50 Kč	
Holušická	128295	150	780 Kč	200 Kč	
Hráského	128287	261	700 Kč	100 Kč	
Hviezdoslavova	306100	166	810 Kč	125 Kč	950 Kč
Kaplanova	306118	190	820 Kč		
Krejnická	128295	277	950 Kč		
Ledvinova	315958	97	890 Kč		
Leopoldova	315958	163	780 Kč	100 Kč	1 200 Kč
Matúškova	128236	130	825 Kč		950 Kč
Mírového hnutí (včetně HPP Brechtova)	315958	236	665 Kč	90 Kč	960 Kč
Nešporova – Plickova	306053	226	750 Kč	100 Kč	850 Kč
Ke Stáčírně - Majerského	315958	314	750 Kč	100 Kč	950 Kč
Štichova I	128252	135	700 Kč	100 Kč	850 Kč
Štichova II	128252	263	750 Kč	100 Kč	
Valentova	315958	90	780 Kč	100 Kč	1 200 Kč
Láskova (Vojtíšková)	128287	277	920 Kč		
Zdiměřická	306070	247	700 Kč	100 Kč	
Šalounova	128261	88	850 Kč	120 Kč	950 Kč
TOP Hotel Praha	128210	1000	750 Kč		
K Horkám (pouze NA+BUS)	306835	100	2 000 Kč		
Celkem ~ průměr		5 215	782 Kč	100 Kč	1 006 Kč

Přehled hlídaných parkovacích ploch je přehledně uveden v příloze. Kapacita hlídaných parkovacích ploch stoupla o 95 parkovacích stání díky uplatnění vlastního pasportu, který byl nadřazen poskytnutým informacím od provozovatelů parkovišť. Průměrná měsíční cena pronájmu parkovacího stání je 782 Kč (platí pro fyzické osoby a stoupla o 12 Kč). HPP nabízejí zpravidla i možnost krátkodobého (max. denního) parkování. HPP K Horkám je určeno pouze pro nákladní vozidla a autobusy a není do výpočtů kalkulováno. Celková nabídka parkovacích kapacit na hlídaných parkovacích plochách dosáhla hodnoty 5 215 PS. Nejzásadnější změnou je svěřeni části HPP do správy MČ Praha 11.

Jedná se o HPP:

Parkoviště	Počet PS	Typ kapacity	Nájemce
Gregorova	190	Parkoviště	FC TJ Háje Jižní město
Krejnická	277	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Holušická	150	Parkoviště	Kreace s.r.o.
Hráského	261	Parkoviště	OK Park s.r.o.
Vojtíšková	277	Parkoviště	Vapecam Service
Plickova	226	Parkoviště	Siréna s.r.o.
Ledvinova	97	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Zdiměřická	247	Parkoviště	JKL Parking s.r.o.
Celkem	1 725		

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

Do kategorie hromadných garáží - veřejných jsou zařazené objekty HG, kde mohou rezidenti (bydlící) parkovat bez omezení času. Jsou zde míněny jak objekty, které pronajímají parkovací stání, tak i objekty s uzavřenými garážovacími boxy.

Název	Správce (pro odlišení)	ZSJ	Kapacita PS	Měsíc/Rez	Měsíc/ABO	Hod	Den
Protěž	Aktuálně součást OC Chodov	128287	530	-		30 Kč	
Vojtíšková	Jihoměstská parkovací a.s	128287	375	952 Kč	1 666 Kč	40 Kč	110 Kč
Opatovská 1753	Kontakt real.s r.o.	306070	350	1 507 Kč	1 507 Kč		120 Kč
Opatovská	Arkalycká s.r.o.	306053	197	952 Kč			
Opatovská	Jihoměstská parkovací a.s	306053	954	952 Kč	1 302 Kč		
Holušická		128295	560				
Hviezdoslavova - sever		306100	157	1 750 Kč			240 Kč
Hviezdoslavova - jih		306096	400				
Brandlova		306100	157				
Kino Galaxie		306053	490	1 400 Kč		30 Kč	
Petýrkova		128295	96	1 353 Kč			
Donovalská		128228	38				
Celkem ~ průměr			4 304 PS	1 249 Kč	1 426 Kč	30 Kč	156 Kč

Přehled hromadných garáží – veřejných je přehledně uveden v příloze. Většina těchto objektů poskytuje možnost nájemního parkování. Část této kapacity je určena pouze pro nájemce/vlastníky bytových jednotek. Oproti roku 2007 (4 686 PS) došlo pouze k dílčím změnám s výhradou Protěže, který dočasně poskytuje náhradní kapacitu pro OC Chodov.

### 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 přilehlých komplexů, či mají jiný účel využití. Tyto objekty nenabízejí funkci nájemního parkování pro rezidenty MČ Praha 11 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.

Název	ZSJ	Kapacita PS
The Park	315966	1 967
OC Chodov	128287	1 900
P+R Chodov	315966	700
Opatov Park	128261	276
<b>Celkem:</b>		<b>4 843</b>

Přehled hromadných garáží – neveřejných je přehledně uveden v příloze. Do kapacity OC Chodov bylo zahrnuto i venkovní parkoviště.

#### 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 P3.

##### Celkový přehled kapacit všech neveřejných vnitrobloků

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Kapacita PS
128007 - Spořilov - u Chodovce	0
128015 – Horní Roztyly	535
128210 - Chodovec	638
128228 - Chodov-východ	0
128236 - Háje-střed	53
128252 - Milíčov	30
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	211
128279 - Chodov-západ	30
128287 - Jižní Město II-jih	30
306053 - Jižní Město-Háje	30
306061 - Jižní Město-Háje-jih	0
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	10
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	10
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	58
306100 - Jižní Město-Litochleby	10
306118 - Jižní Město II-sever	99
128295 - Jižní Město II-západ	100
315958 - Jižní Město -u tvrze	52
315966 - Chodov-u dálnice	83
<b>Celkem Praha 11</b>	<b>1 979</b>

Název významných areálů	ZSJ	Kapacita PS
Türkova – západ	128210	200
Türkova – východ	128210	438
Areál Testcom	306118	209
Areál OBI + T-MOBILE	128015	454
Hotel GLOBUS	128015	56
P+R Opatov	128261	211
<b>Celkem:</b>		<b>1 568</b>

#### 4.2.5 Celkový přehled parkovacích stání na ploše – vnitrobloky – veřejné

Parkovací kapacity veřejných vnitrobloků jsou zahrnuty do bilančních výpočtů.

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Kapacita PS
128007 - Spořilov - u Chodovce	81
128015 – Horní Roztyly	0
128210 - Chodovec	81
128228 - Chodov-východ	483
128236 - Háje-střed	452
128252 - Milíčov	24
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	120
128279 - Chodov-západ	540
128287 - Jižní Město II-jih	0
306053 - Jižní Město-Háje	0
306061 - Jižní Město-Háje-jih	80
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	180
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	0
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	5
306100 - Jižní Město-Litochleby	17
306118 - Jižní Město II-sever	102
128295 - Jižní Město II-západ	85
315958 - Jižní Město -u tvrze	0
315966 - Chodov-u dálnice	40
<b>Celkem Praha 11</b>	<b>2 290</b>

#### 4.2.6 Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit individuálních garáží

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

Základní sídelní jednotka – číslo - název	Kapacita PS
127779 - Michelský les	0
128007 - Spořilov - u Chodovce	26
128015 – Horní Roztyly	0
128210 - Chodovec	568
128228 - Chodov-východ	219
128236 - Háje-střed	454
128244 - Hostivařská pláž	0
128252 - Milíčov	33
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	0
128279 - Chodov-západ	451
128287 - Jižní Město II-jih	0
306053 - Jižní Město-Háje	0
306061 - Jižní Město-Háje-jih	83
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	53
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	21
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	0
306100 - Jižní Město-Litochleby	0
306118 - Jižní Město II-sever	216
128295 - Jižní Město II-západ	0
306835 - U Košíkovského potoka	0
315958 - Jižní Město -u tvrze	24
315966 - Chodov-u dálnice	0
<b>Celkem Praha 11</b>	<b>2 148</b>

#### 4.3 Celkový přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 11

Závěrem této části uvádíme souhrnný přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 11.

ZSJ – číslo - název	MK	HPP	HG - R	HG - P	VN - R	VN - P	IG	Celkem	Celkem - R
128007 - Spořilov - u Chodovce	93	0	0	0	18	0	26	137	137
128210 - Chodovec	274	1 000	0	0	81	638	568	2 561	1 923
128228 - Chodov-východ	692	0	38	0	483	0	219	1 432	1 432
128236 - Háje-střed	1 938	130	0	0	452	53	454	3 027	2 974
128252 - Milíčov	905	398	0	0	24	30	33	1 390	1 360
128261 - JM -Metro Opatov	303	57	0	276	120	211	0	967	480
128279 - Chodov-západ	1 004	0	0	0	540	30	451	2 025	1 995
128287 - JM II-jih	1 309	538	905	1 900	0	30	0	4 682	2 752
306053 - JM-Háje	965	226	1 641	0	0	30	0	2 862	2 832
306061 - JM -Háje-jih	801	0	0	0	80	0	83	964	964
306070 - JM -Nad Šeberovem	1 495	537	350	0	180	10	53	2 625	2 615
306088 - JM -Opatov-střed	1 268	0	0	0	0	10	21	1 299	1 289
306096 - JM -Opatov-sever	938	456	400	0	5	58	0	1 857	1 799
306100 - JM -Litochleby	1 241	166	314	0	17	10	0	1 748	1 738
306118 - JM II-sever	1 207	190	0	0	102	634	216	2 349	1 715
128295 - JM II-západ	967	617	656	0	85	100	0	2 425	2 325
315958 - JM -u tvrze	1 957	900	0	0	0	52	24	2 933	2 881
315966 - Chodov-u dálnice	32	0	0	2 667	40	83	0	2 822	72
<b>Celkový součet</b>	<b>17 389</b>	<b>5 215</b>	<b>4 304</b>	<b>4 843</b>	<b>2 227</b>	<b>1 979</b>	<b>2 148</b>	<b>38 105</b>	<b>31 283</b>

Kde:	
JM	Jižní Město
MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
HPP	Hlídaná parkovací plocha
HG-R	Hromadné garáže - veřejné
HG-P	Hromadné garáže - neveřejné
VN-R	Vnitroblokové stání na ploše - veřejné
VN-P	Vnitroblokové stání na ploše - neveřejné
IG	Individuální garáž
Celkem	= MK + HPP + HG-R + HG-P + VN-R + VN-P + IG
Celkem – R	= MK + HPP + HG-R + VN-R + IG

Celková disponibilní parkovací kapacita dosáhla hodnoty 38 105 PS. Pro bilanční výpočty lze kalkulovat s hodnotou 31 283 PS, což jsou parkovací stání, kde mohou parkovat rezidenti.

## 5 Aktualizace objemů parkujících vozidel

### 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 listopadu a bylo na hodnoceném území provedeno 2 x v noci mezi 24<sup>00</sup> až 3<sup>00</sup> hod, 2 x dopoledne mezi 9<sup>00</sup> až 11<sup>00</sup> hod, 2 x v poledne mezi 12 až 14 hod a 2 x odpoledne mezi 14 až 16 hod.

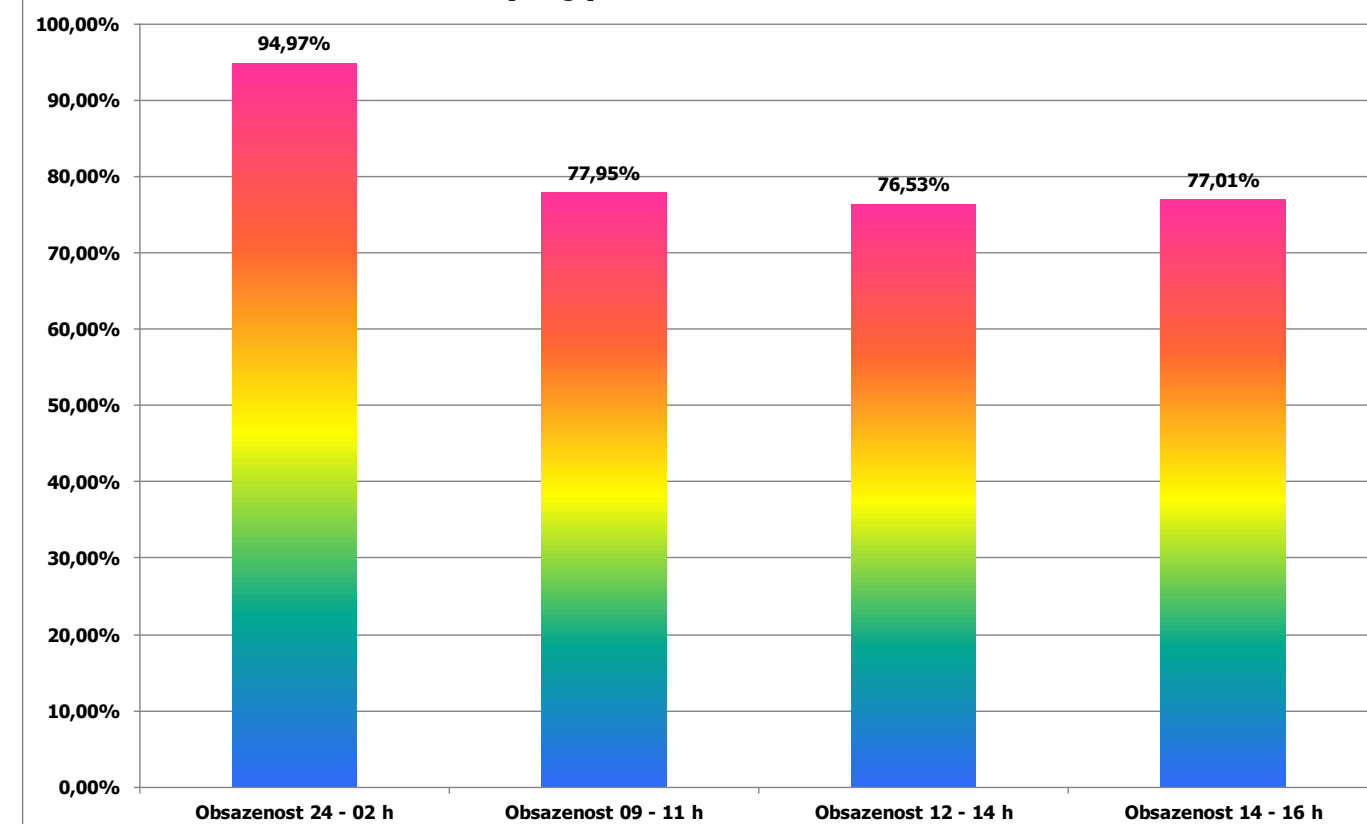
### 5.2 Objemy parkujících vozidel na místních komunikacích

ZSJ – číslo - název	Kapacita PS 2016	Noc OA 2016	Noc OBS 2016	Den OA 2016	Den OBS 2016	Noc OA 2011	Noc OBS 2011	Den OA 2011	Den OBS 2011
Spořilov-u Chodovce	93	31	33,33%	49	52,69%	31	32,98%	49	51,81%
Chodovec	274	263	95,99%	164	59,85%	408	83,85%	267	54,84%
Chodov-východ	692	434	62,72%	396	57,23%	408	59,48%	395	57,58%
Háje-střed	1 938	1 796	92,67%	1 379	71,16%	1 782	90,43%	1 197	60,75%
Milíčov	905	966	106,74%	525	58,01%	900	107,47%	624	74,53%
JM -Metro Opatov	303	316	104,29%	302	99,67%	290	99,14%	293	100,24%
Chodov-západ	1 004	328	32,67%	363	36,16%	342	35,57%	349	36,38%
JM II-jih	1 309	1 227	93,74%	1 321	100,92%	1 182	94,79%	1 350	108,26%
JM -Háje	965	1 074	111,30%	890	92,23%	1 065	112,41%	857	90,52%
JM -Háje-jih	801	1 082	135,08%	619	77,28%	842	107,81%	712	91,20%
JM -Nad Šeberovem	1 495	1 780	119,06%	1 349	90,23%	1 704	114,21%	1 222	81,92%
JM -Opatov-střed	1 268	1 295	102,13%	1 006	79,34%	1 260	101,29%	938	75,38%
JM -Opatov-sever	938	1 002	106,82%	832	88,70%	969	104,42%	697	75,09%
JM -Litochleby	1 241	1 261	101,61%	985	79,37%	1 262	102,69%	865	70,38%
JM II-sever	1 207	942	78,00%	1 005	83,26%	917	70,55%	1 046	80,54%
JM II-západ	967	1 062	109,82%	843	87,18%	1 188	109,25%	938	86,25%
JM -u tvrže	1 957	1 645	84,06%	1 212	61,93%	1 622	87,53%	1 068	57,64%
Chodov-u dálnice	32	11	34,38%	57	178,13%	29	116,00%	71	285,20%
<b>Celkový součet</b>	<b>17 389</b>	<b>16 515</b>	<b>94,97%</b>	<b>13 297</b>	<b>76,47%</b>	<b>16 197</b>	<b>92,78%</b>	<b>12 937</b>	<b>74,11%</b>

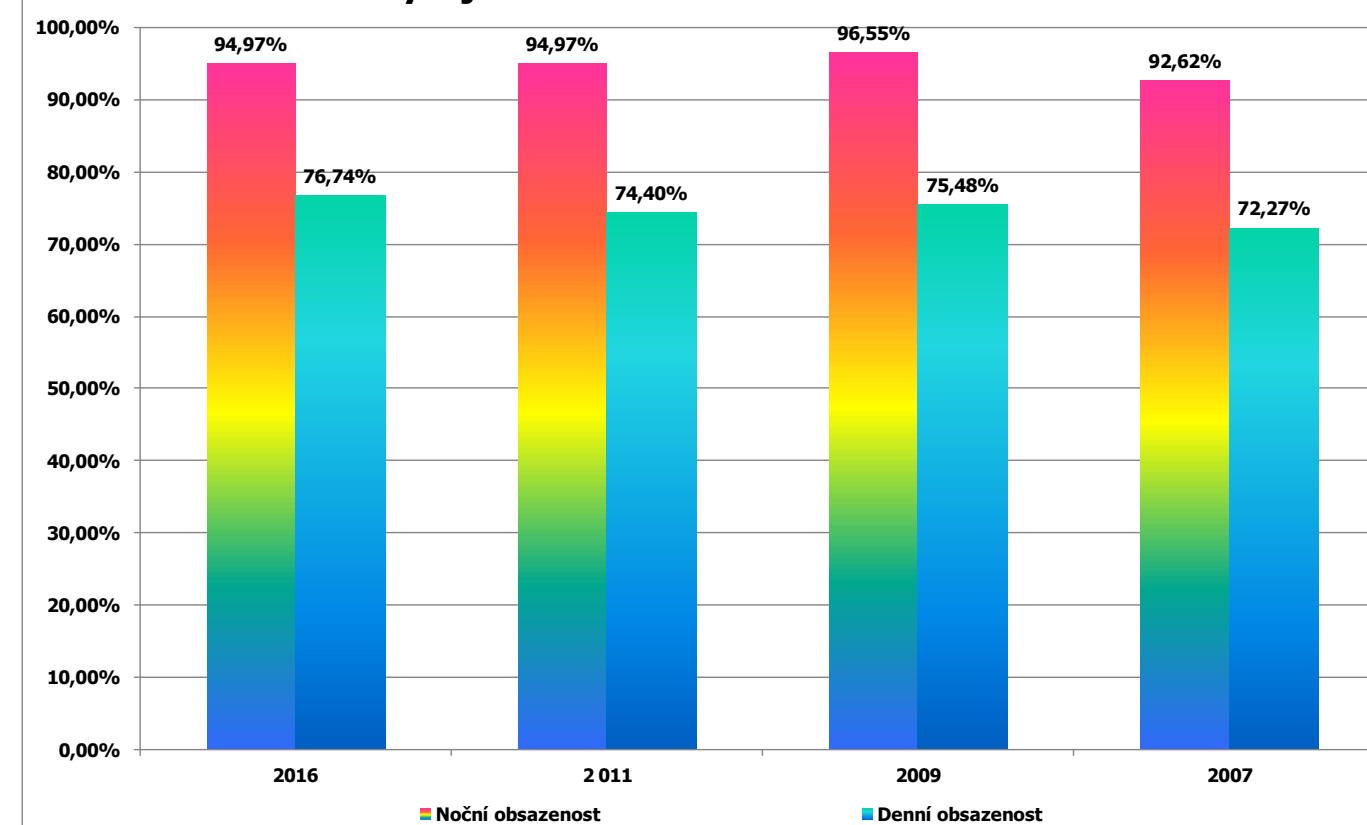
OBS Obsazenost  
OA Osobní automobil  
JM Jižní Město

Celkem bylo na místních komunikacích zjištěno 16 515 odstavených vozidel v nočním období a 13 297 odstavených nebo zaparkovaných vozidel v denním období. Oproti stavu před pěti lety to reprezentuje vzestup o 318 vozidel v noci a o 360 vozidel ve dne.

### Vývoj průběhu obsazenosti

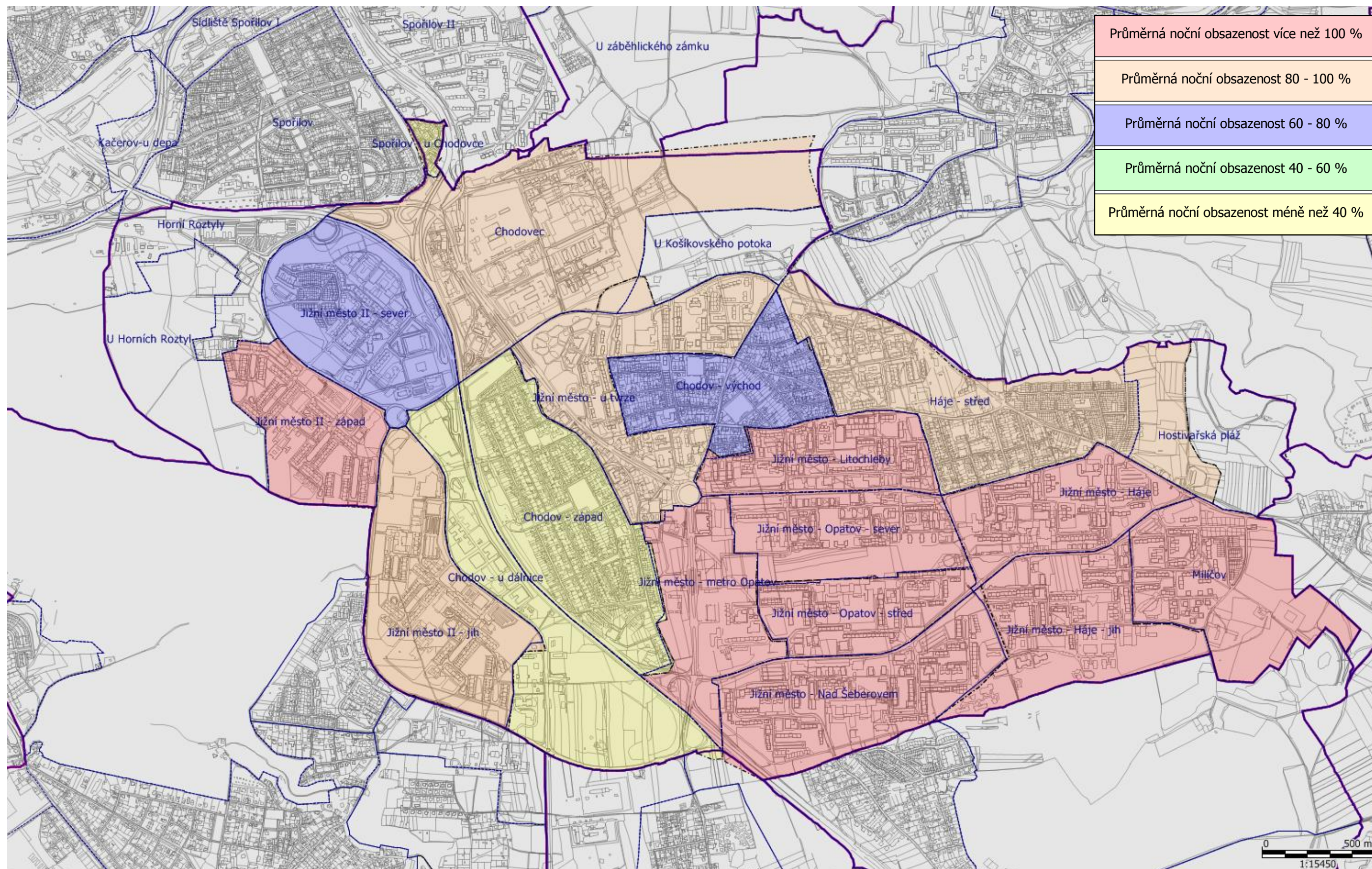


### Vývoj obsazenosti v letech 2016 - 2007

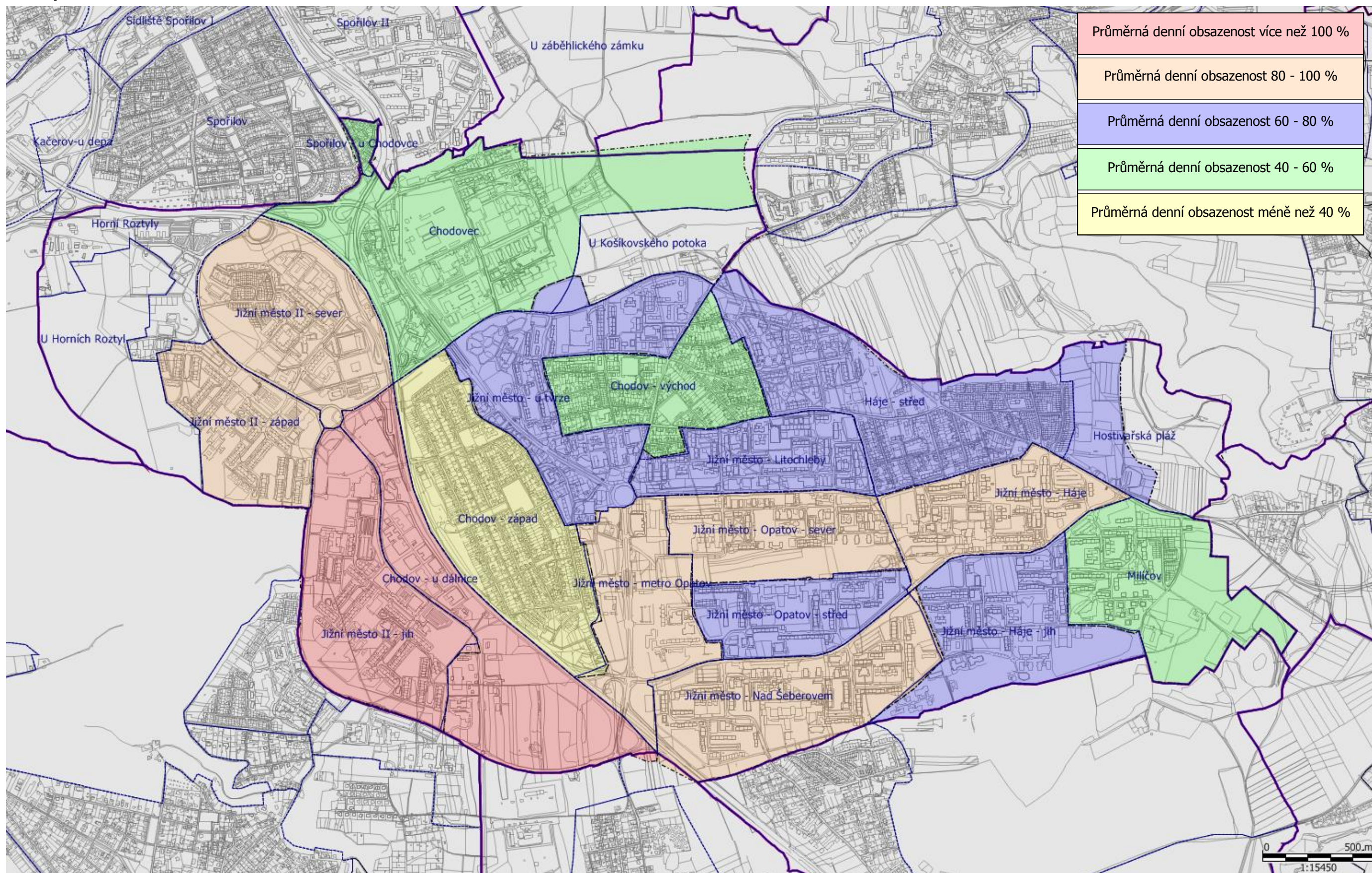




**Souhrnný snímek noční obsazenosti místních komunikací**



**Souhrnný snímek denní obsazenosti místních komunikací**



### 5.3 Parkovací deficity

ZSJ – číslo - název	PS (MK)	DEF NOC ZSJ	DEF NOC LOKÁLNÍ	DEF DEN ZSJ	DEF DEN LOKÁLNÍ
128007 - Spořilov - u Chodovce	93		0		0
128210 - Chodovec	274		51		16
128228 - Chodov-východ	692		11		1
128236 - Háje-střed	1 938		156		1
128252 - Milíčov	905	61	116		0
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	303	13	56		12
128279 - Chodov-západ	1 004		0		1
128287 - Jižní Město II-jih	1 309		36	12	55
306053 - Jižní Město-Háje	965	109	183		76
306061 - Jižní Město-Háje-jih	801	281	289		1
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	1 495	285	300		14
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 268	27	117		23
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	938	64	78		0
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 241	20	89		6
306118 - Jižní Město II-sever	1 207		61		23
128295 - Jižní Město II-západ	967	95	109		0
315958 - Jižní Město -u tvrze	1 957		50		0
315966 - Chodov-u dálnice	32		9	25	24
<b>Celkový součet</b>	<b>17 389</b>	<b>955</b>	<b>1 708</b>	<b>37</b>	<b>253</b>

#### 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 Prahy 11 955 až 1 708 odstavných stání. Toto platí v případě, kdy bychom chtěli všechny zájemce o odstavování vozidel uspokojit na místních komunikacích s docházkovou vzdáleností 300 až 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 93 %.

#### 5.4.2 Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – veřejné

Stávající kapacita veřejných hromadných garáží je naplněná průměrně na 70 %. Údaje byly získány dotazováním u provozovatelů hromadných garáží. Oproti roku 2011 došlo k mírnému poklesu a to zejména v případě objektů, které upravili cenové hladiny k hranici 1 000,- Kč/měsíc. Celkový počet vozidel odstavených v HG dosahuje 3 100 OA.

#### 5.4.3 Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – neveřejné

Vozidla v těchto garážích jsou vozidly 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 1 329 vozidel, které mají k dispozici 2 227 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 všechny IG jsou využité. Předpokládáme, že takto je odstaveno 2 148 vozidel.

### 5.5 Celkový přehled – noční počty vozidel

ZSJ – číslo - název	MK	HPP	HG - R	VN - R	IG	Celkem - R
128007 - Spořilov - u Chodovce	31	0	0	9	26	66
128210 - Chodovec	263	33	0	65	568	929
128228 - Chodov-východ	434	0	0	242	219	895
128236 - Háje-střed	1 796	121	0	226	454	2 597
128252 - Milíčov	966	370	0	24	33	1 393
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	316	53	0	120	0	489
128279 - Chodov-západ	328	0	0	135	451	914
128287 - Jižní Město II-jih	1 227	500	540	0	0	2 267
306053 - Jižní Město-Háje	1 074	210	1 281	0	0	2 565
306061 - Jižní Město-Háje-jih	1 082	0	0	80	83	1 245
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	1 780	500	140	180	53	2 653
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 295	0	0	0	21	1 316
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	1 002	424	300	5	0	1 731
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 261	154	157	17	0	1 589
306118 - Jižní Město II-sever	942	176	0	102	216	1 436
128295 - Jižní Město II-západ	1 062	574	432	85	0	2 152
315958 - Jižní Město -u tvrze	1 645	837	38	0	24	2 544
315966 - Chodov-u dálnice	11	0	0	40	0	51
<b>Celkový součet</b>	<b>16 515</b>	<b>3952</b>	<b>3 100</b>	<b>1 329</b>	<b>2 148</b>	<b>26 828</b>

MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
HPP	Hlídaná parkovací plocha
HG-R	Hromadné garáže - veřejné
VN-R	Vnitroblokové stání na ploše - veřejné
IG	Individuální garáž
R	Rezident
JM	Jižní Město
ZSJ	Základní sídelní jednotka

Letos byl zjištěný počet 26 828 odstavených vozidel, vyjadřuje aktuální počet vozidel rezidentů na Praze 11. Před 5 lety jsme zjistili 27 024 odstavených vozidel. Počet rezidentů je cca stejný, liší se pouze v rámci jednotlivých ZSJ.

### 5.6 Celkový přehled – denní počty vozidel

ZSJ – číslo - název	MK	HPP	HG - R	HG - P	VN - R	VN - P	IG	Celkem
128007 - Spořilov - u Chodovce	49	0	0	0	5	0	14	68
128210 - Chodovec	164	19	0	0	36	447	312	978
128228 - Chodov-východ	396	0	0	0	133	0	120	649
128236 - Háje-střed	1 379	72	0	0	124	37	250	1 862
128252 - Milíčov	525	219	0	0	13	21	18	796
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	302	31	0	165	66	148	0	712
128279 - Chodov-západ	363	0	0	0	74	21	248	706
128287 - Jižní Město II-jih	1 321	296	414	860	0	21	0	2 912
306053 - Jižní Město-Háje	890	124	705	0	0	21	0	1 740
306061 - Jižní Město-Háje-jih	619	0	0	0	44	0	46	709
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	1 349	295	77	0	99	7	29	1 856
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 006	0	0	0	0	7	12	1 025
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	832	251	165	0	3	41	0	1 292
306100 - Jižní Město-Litochleby	985	91	86	0	9	7	0	1 178
306118 - Jižní Město II-sever	1 005	105	0	0	56	444	119	1 729
128295 - Jižní Město II-západ	843	339	238	0	47	70	0	1 537
315958 - Jižní Město -u tvrze	1 212	495	21	0	0	36	13	1 777
315966 - Chodov-u dálnice	57	0	0	2 370	22	58	0	2 507
<b>Celkový součet</b>	<b>13 297</b>	<b>2 338</b>	<b>1 705</b>	<b>3 395</b>	<b>732</b>	<b>1 385</b>	<b>1 181</b>	<b>24 030</b>

MK	Místní komunikace včetně přilehlých parkovišť
HPP	Hlídaná parkovací plocha
HG-R	Hromadné garáže - veřejné
VN-R	Vnitroblokové stání na ploše - veřejné
IG	Individuální garáž
R	Rezident
JM	Jižní Město
ZSJ	Základní sídelní jednotka

Letos byl zjištěný počet 24 030 zaparkovaných vozidel. Z tohoto počtu je cca. 66 % rezidentů. Obecně dochází ke snižování pohybu rezidentů, a naopak se zvyšuje pohyb kategorie ostatní.

## 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 opakovaním 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 zahrнула problémové a typické lokality charakterizující průběh DvK na hodnoceném území. S ohledem na jeden z hlavních cílů letošní aktualizace, byla většina okruhů směřována do okolí stanic metra. Současně však byly vytýčeny 2 okruhy v dostatečné vzdálenosti od metra, aby zde nebyla doprava metrem ovlivňována.

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 aktualizace analýzy bylo detailně hodnoceno 11 vybraných okruhů o celkové kapacitě 1 768 PS. Okruhy momentového pozorování tvoří 10 % celkové kapacity hodnoceného území. Některé okruhy byly rozdělené do dvou podoblastí. Základní dělení je však provedeno pro okolí metra a okruhy mimo dosah metra.

### Seznam okruhů momentového pozorování a převažující uživatelská struktura

Okruh č.	Název okruhu + ID lokalit	Obsažené lokality	Výpočtová kapacita PS	Vliv metra
12	Souhrn vše	Všechny sledované lokality na Praze 11	1 768	SOUHRN
12	Souhrn lokality u metra	Všechny sledované lokality u stanic metra – vše mimo okruhů 6 a 8	1 381	ANO
12	Souhrn lokality mimo metro	Lokality vzdálené od stanic metra – okruhy č. 6 a 8.	387	NE
1a	Komárkova - Hněvkovského 10001-3	Komárkova, Hněvkovská, Brehmova, Kloboukova	71	ANO
1b	Kloboukova 10004	Kloboukova	34	ANO
2	Petýrkova 10101-4	Petýrkova	122	ANO
3	Hráského 10201-2	Hráského	110	ANO
4a	Starý Chodov 10301-4 - Jih	Zakouřilova, Ke Sv. Izidoru, Malebná, K Dubu	96	ANO
4b	Starý Chodov 10305-7 - Sever	Zakouřilova, Malebná, K Remízku	74	ANO
5	Nad Opatovem 10401-3	Nad Opatovem, U chodovského hřbitova	191	ANO
6	Tererova 10501-5	Tererova, Bohúňova	180	NE
7	Bachova 10601-3	Bachova, Mikulova	172	ANO
8	Schulhoffova 10701-2	Schulhoffova	207	NE
9a	Kosmická 10801-3	Nám. Kosmonautů, Kosmická	145	ANO
9b	Emilie Hyblerové 10804	E. Hyblerové	30	ANO
10a	Anežky Malé 10901-3	Anežky Malé, parkoviště NN 1583	112	ANO
10b	Kúpeckého 10904-6	Kúpeckého, Anežky Malé	83	ANO
11	Tatarkova 11001-5	Tatarkova, Bajkonurská	141	ANO

## 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 24<sup>00</sup>-01<sup>00</sup> 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 94 %, což je velice podobné celoplošným dopravním průzkumům. Denní obsazenost je o cca. 10 % vyšší, což je dáno orientací na okolí stanic metra. Významným prvkem je pokles počtu rezidentů, kteří pravidelně používají vozidlo k dojíždění do zaměstnání. V roce 2007 byl výjezd rezidentů o cca. 10 % vyšší – modré sloupce byly v denním období výrazně nižší.

- ✓ Publikované grafy zcela zřetelně ilustrují odlišné dopravní chování v závislosti na poloze zkoumané lokality.
- ✓ V blízkosti metra 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 metra.
- ✓ Otázkou tak zůstává, zda „Ostatní“ parkující lze charakterizovat jako „živelné P+R“, nebo jako zaměstnance a klienty aktivit, které jsou v okolí metra soustředěné. Podle výsledků dřívějších anketních průzkumů převládají klienti aktivit v okolí metra. Např. v okolí metra Chodov se k živelnému P+R přiznalo pouze 5 % střednědobých a dlouhodobých parkujících.

## 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 převažující obytnou uživatelskou charakteristikou, nebo oblasti s vysokým podílem střednědobého a dlouhodobého parkování.

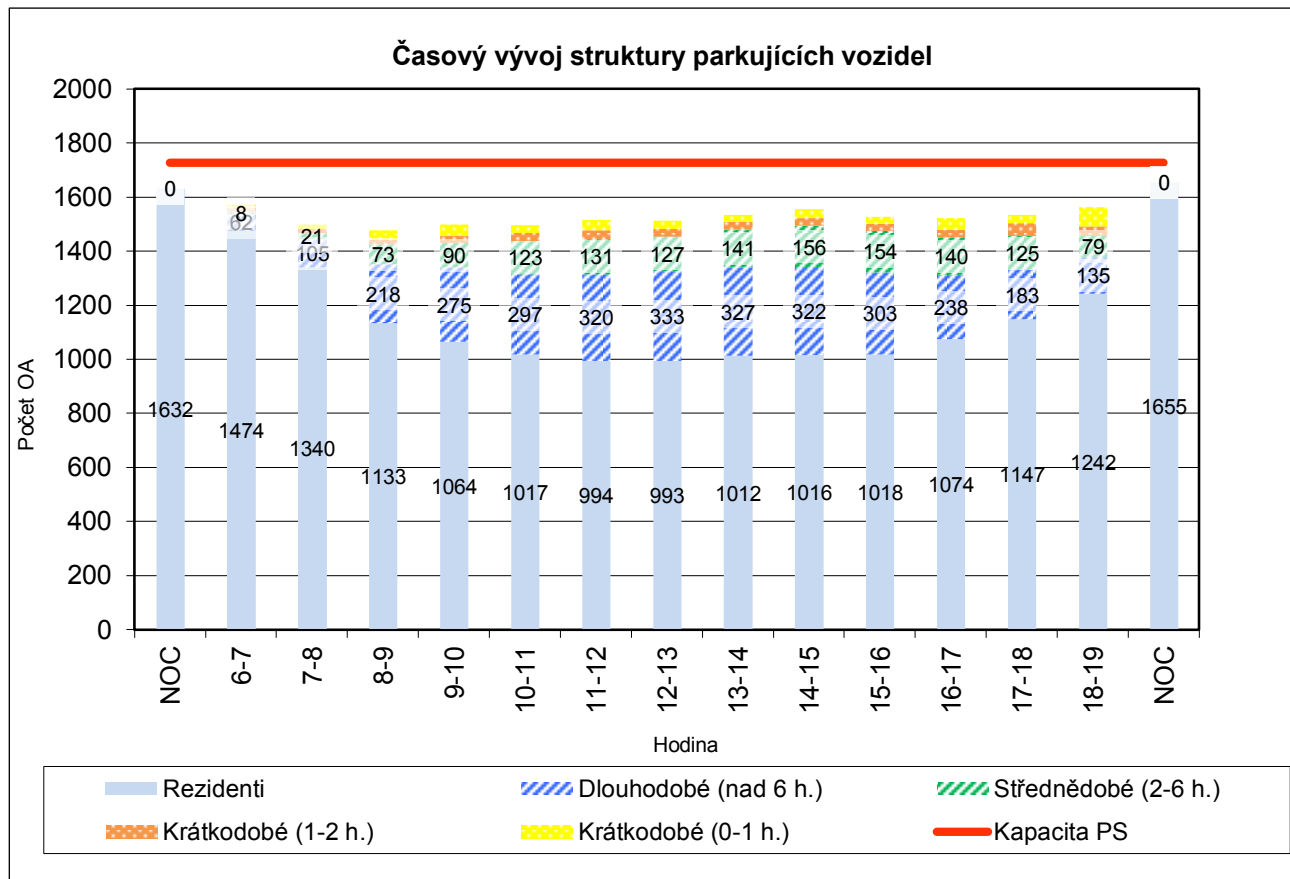
Dosahovaná průměrná doba parkování je obvykle více než 4 hodiny. Tyto hodnoty byly zjištěny na všech sledovaných okruzích. Rozdíly podle charakteru jsou minimální, a zvýšený pohyb ostatních v okolí metra je vyrovnáván zvýšeným pohybem rezidentů na vzdálenějších lokalitách.

Index rotace	Celkový	1,44
	Lokality v okolí metra	1,44
	Lokality mimo metro	1,40
Střední doba parkování	Celková	5,99
	Lokality v okolí metra	6,05
	Lokality mimo metro	5,72

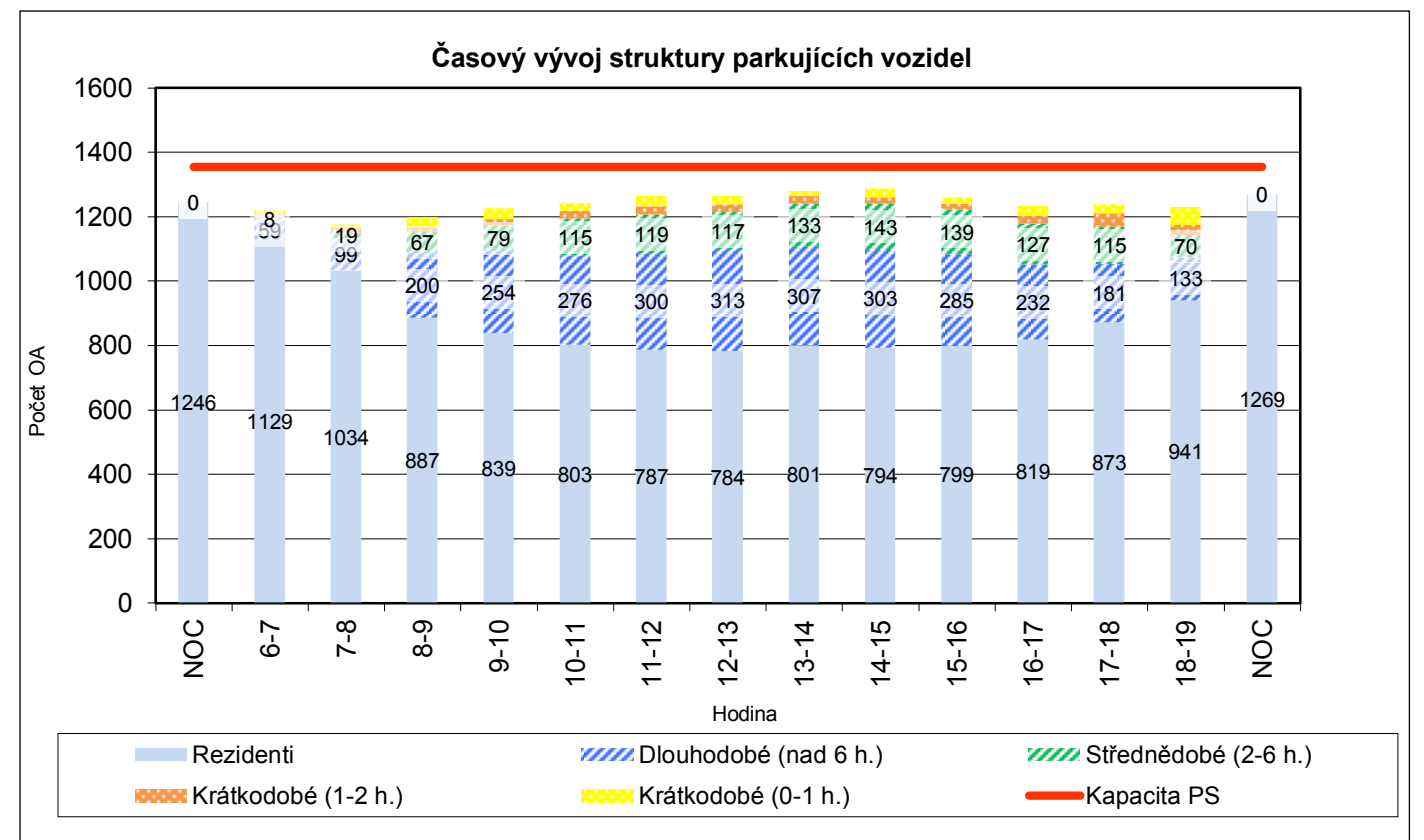
## 6.5 Časová charakteristika parkování

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).

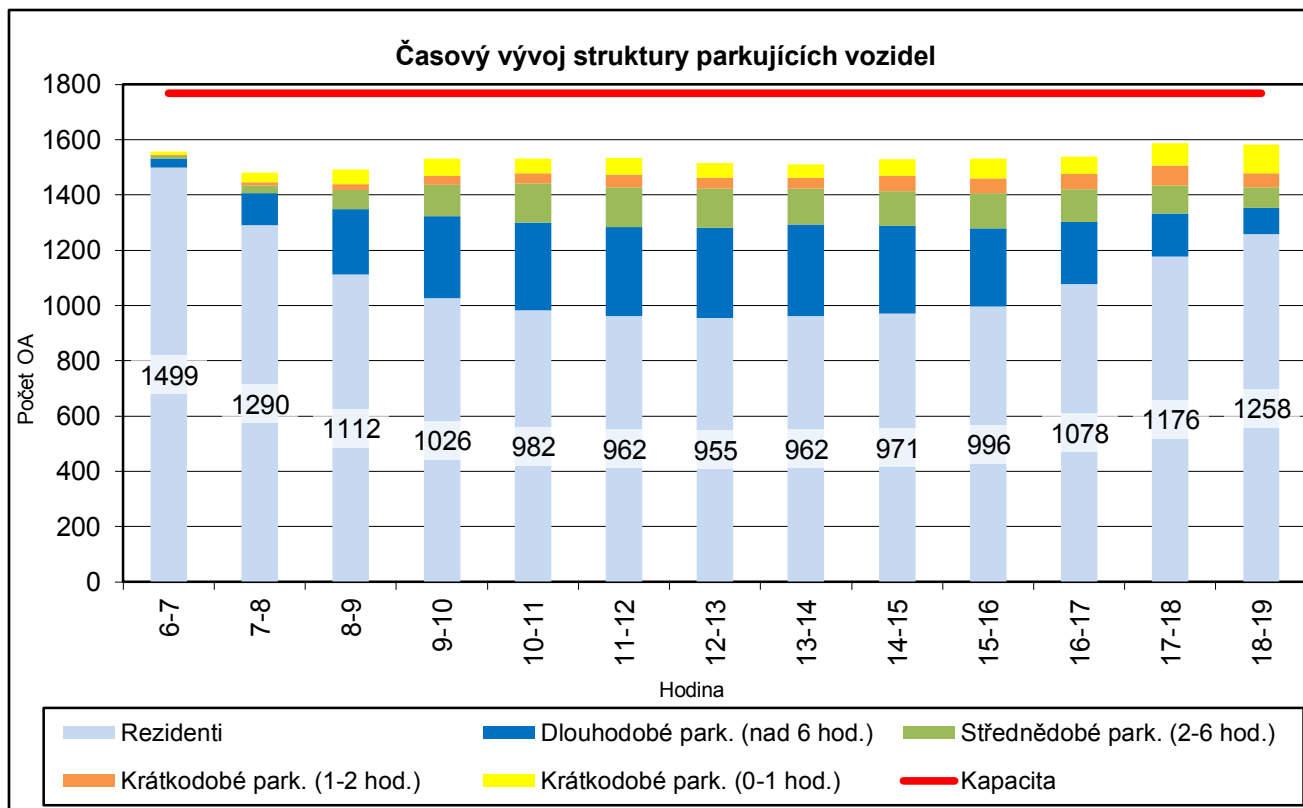
**Souhrn všech lokalit - 2016**



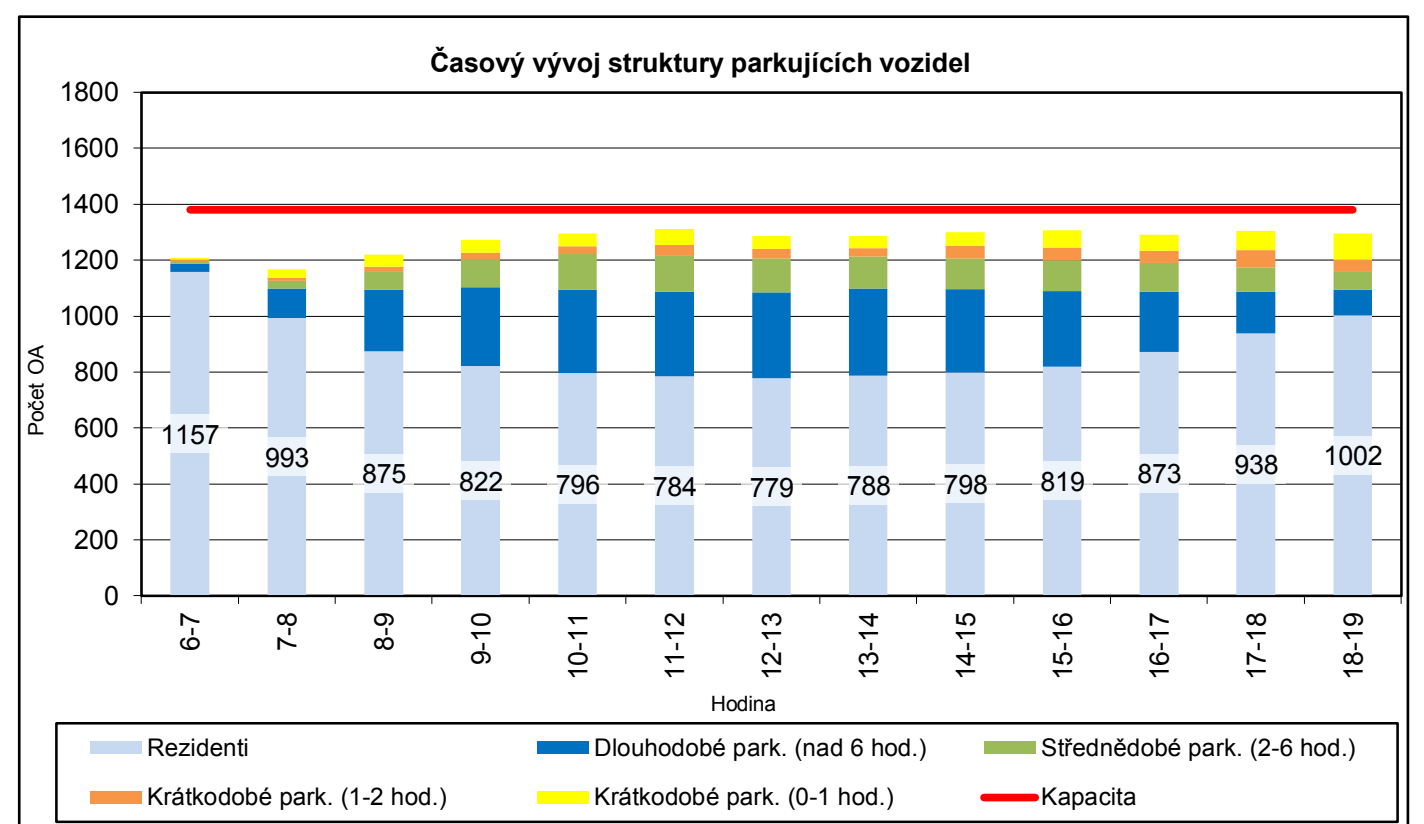
**Souhrn lokalit v okolí metra - 2016**



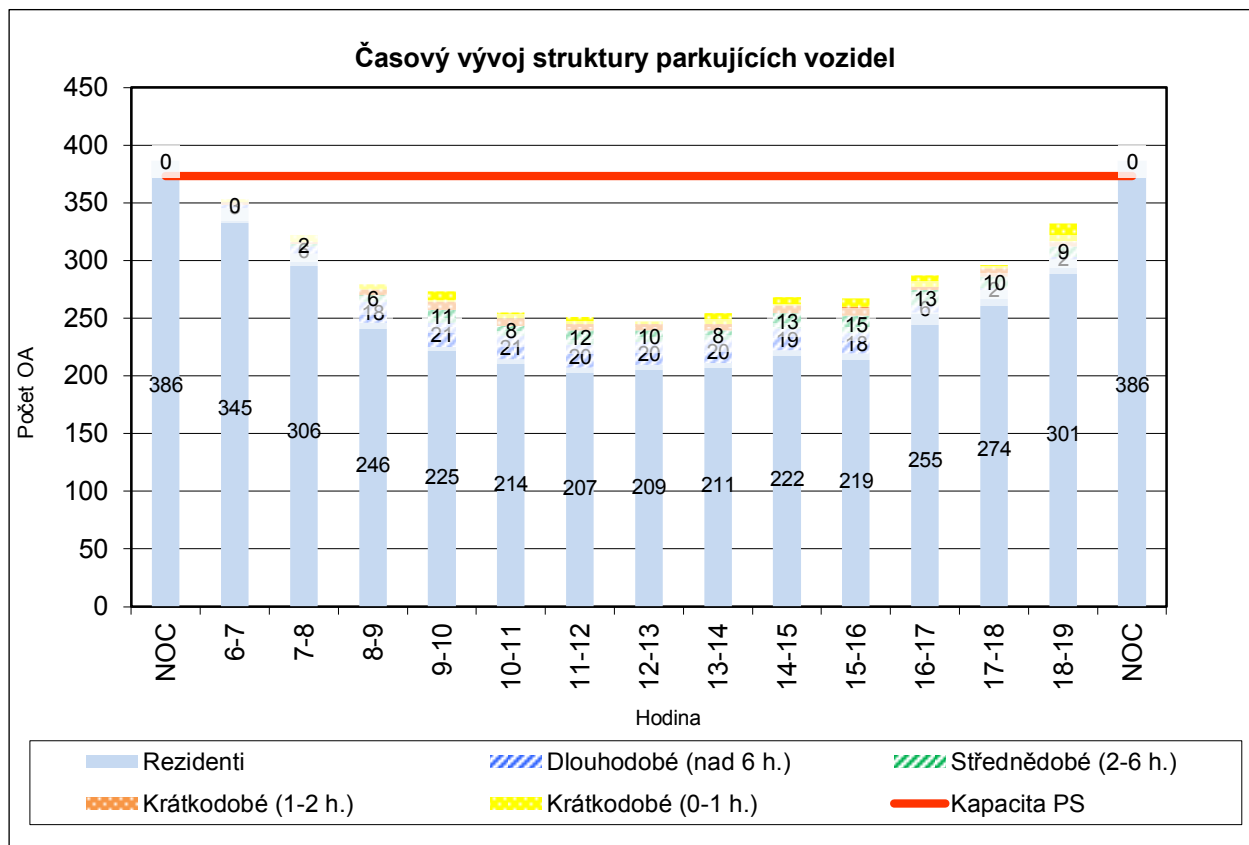
**Souhrn všech lokalit - 2011**



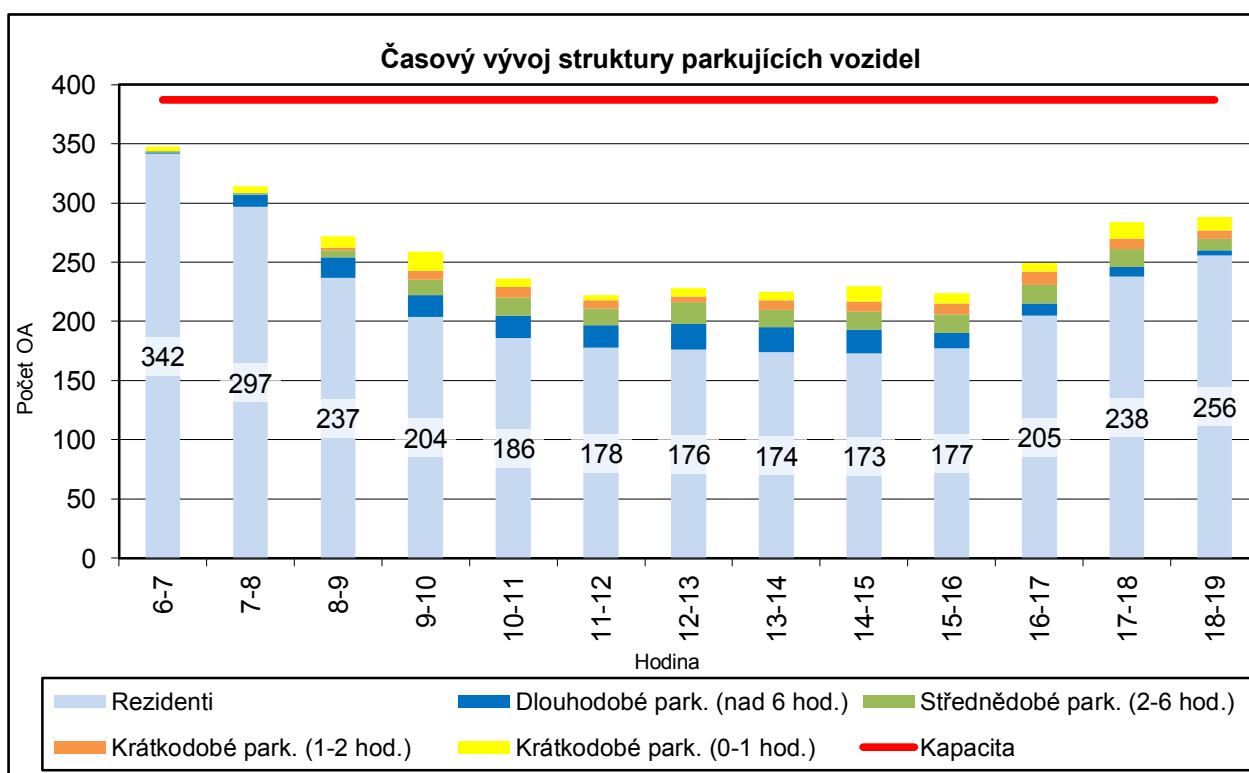
**Souhrn lokalit v okolí metra - 2011**



**Souhrn lokalit mimo dosah metra - 2016**



**Souhrn lokalit mimo dosah metra - 2011**

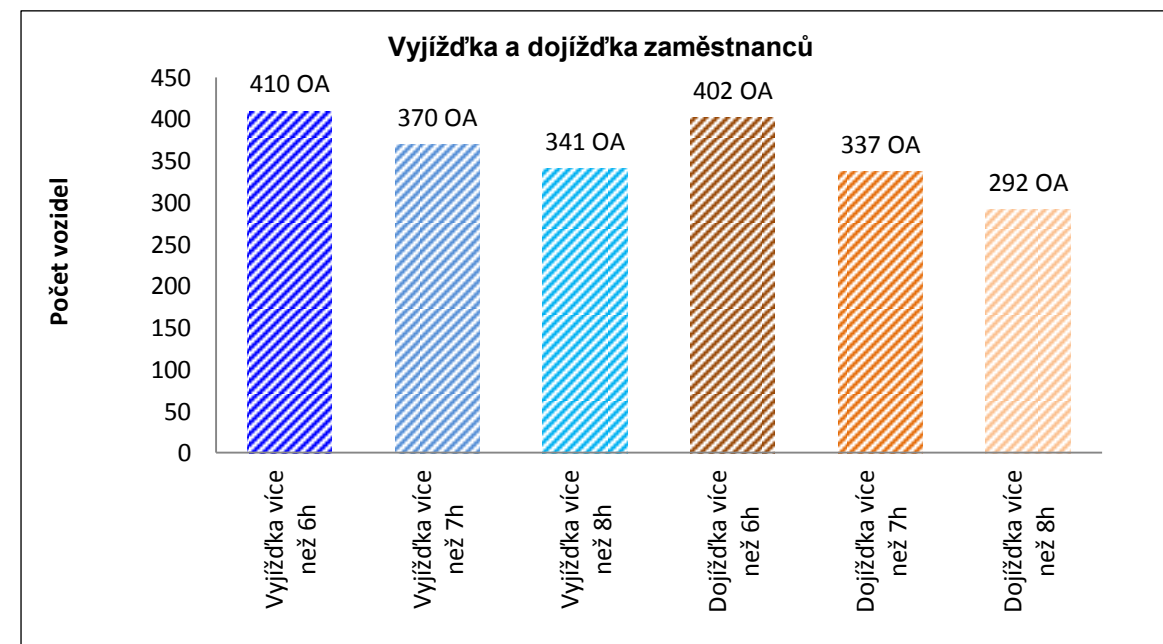


Lokality v okolí metra se liší zejména zvýšeným počtem dlouhodobě a střednědobě parkujících vozidel.

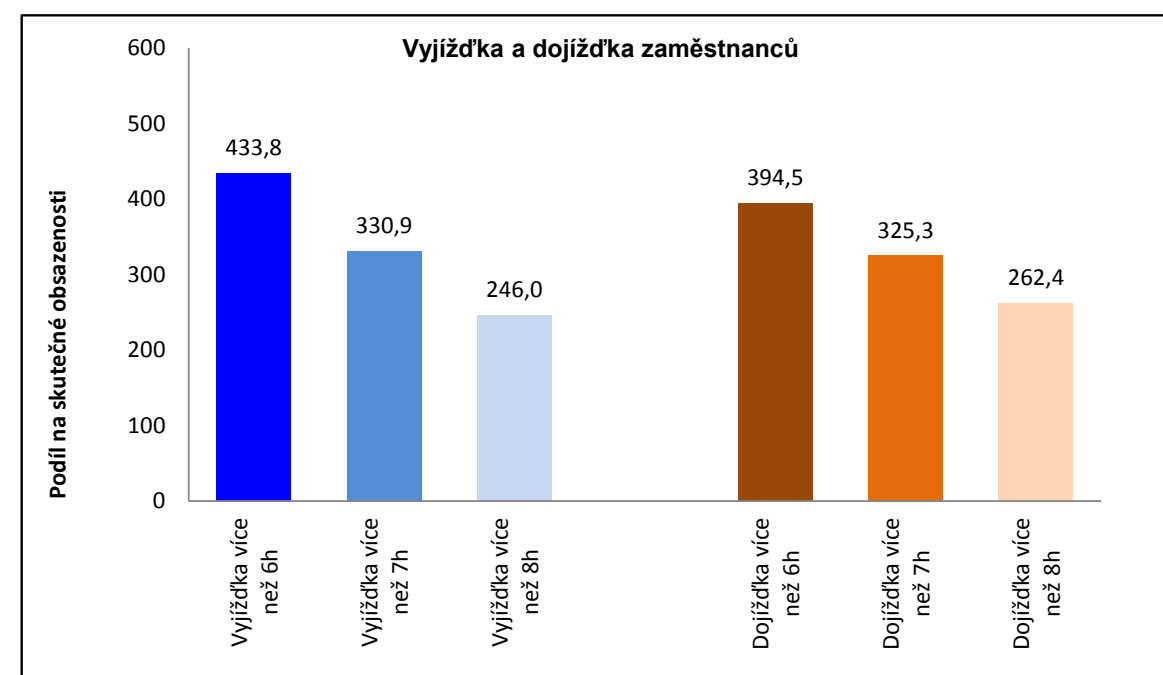
**6.6 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity**

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. Podstatná část takto uvolněné kapacity je využita k parkování dojíždějících do oblasti za prací. Jedná se o skupinu uživatelů, kterou je zejména v okruzích s dobrou obslužností území prostředky MHD vhodné omezovat.

**Souhrn všech lokalit – 2016**

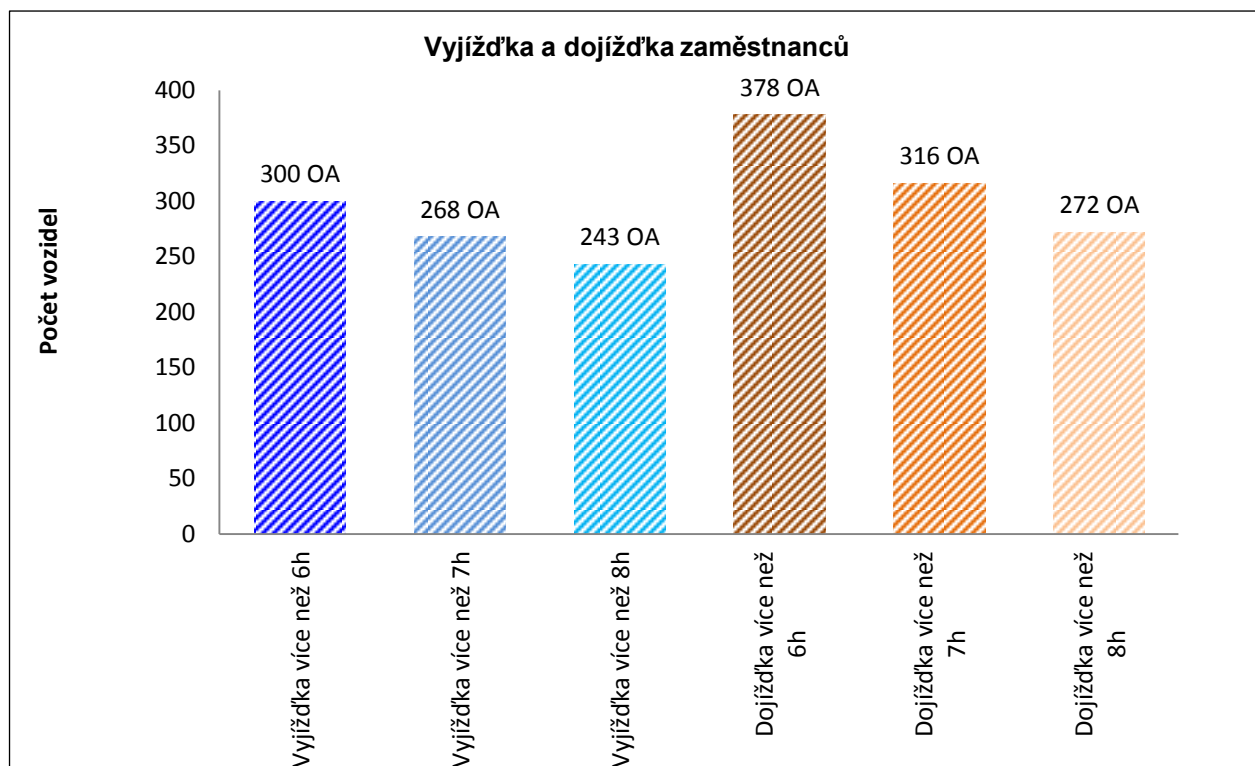


**Souhrn všech lokalit - 2011**

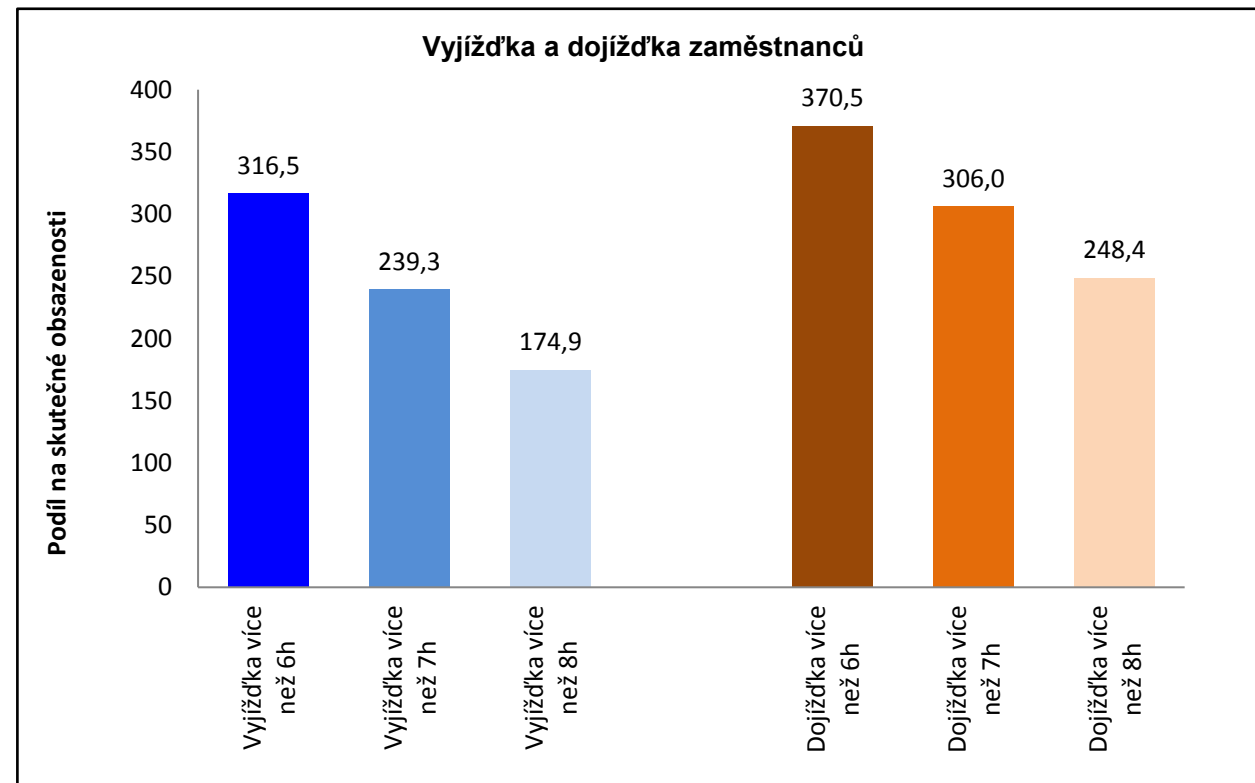




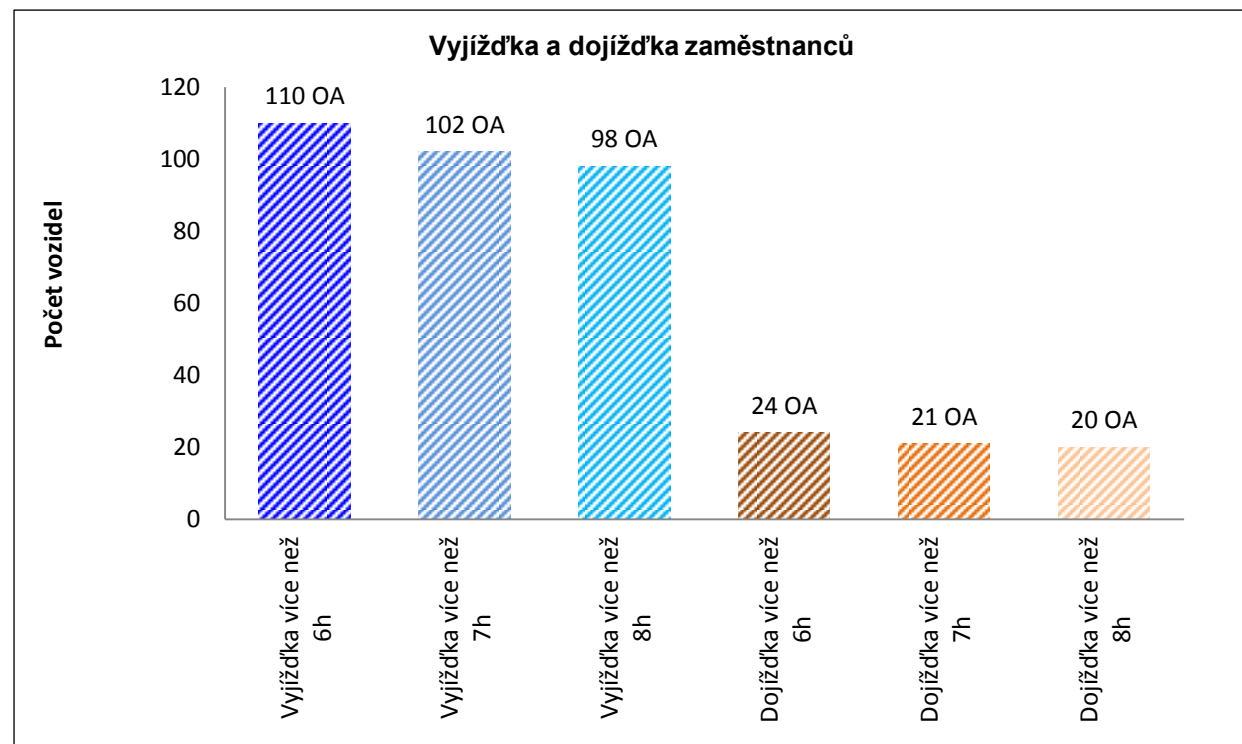
**Lokality v okolí metra - 2016**



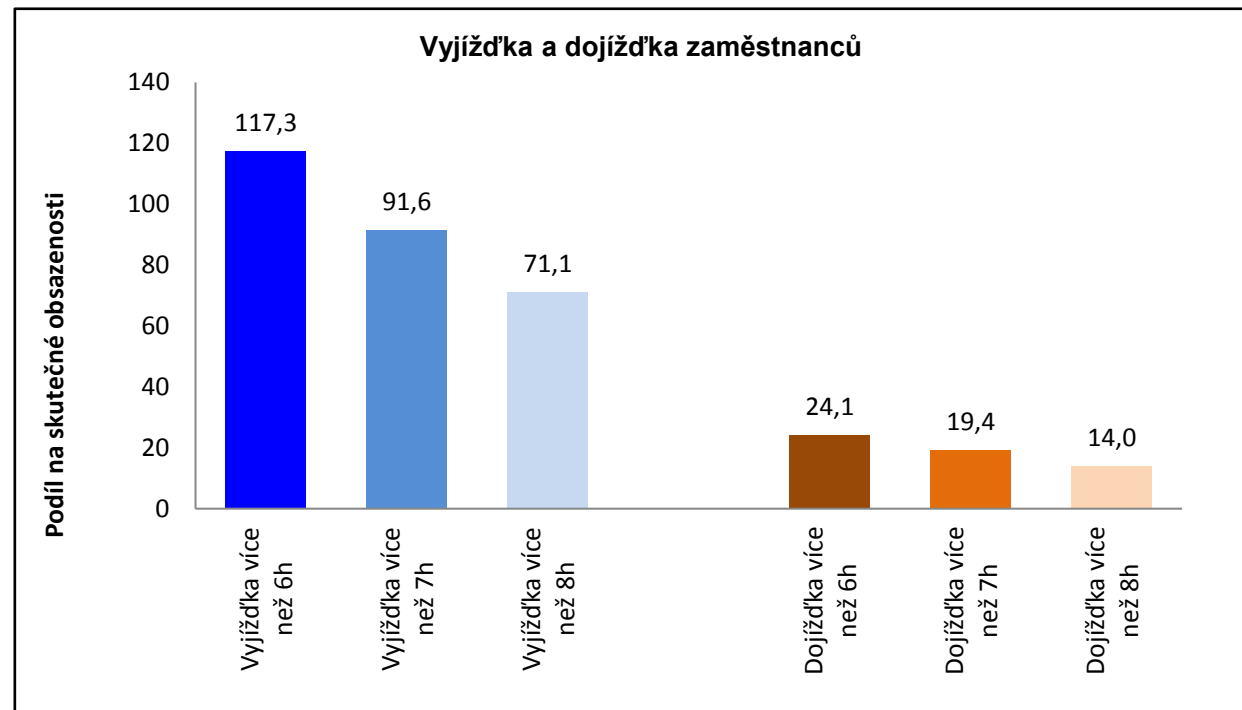
**Lokality v okolí metra – 2011**



**Lokality mimo dosah metra – 2016**



**Lokality mimo dosah metra – 2011**



Rozdíly v zaměstnanecké výjíždce jsou velice ilustrující. Obdobně zaměstnaneckou dojíždku velice ovlivňuje metro, nebo vysoká koncentrace cílových aktivit.

## 6.7 Celkové objemy pohybu

Rozsah příjezdů ostatních parkujících se pohybuje od 65 do 136 % disponibilní parkovací kapacity. Pokud provedeme potřebné výpočty, zjistíme, že na území MČ Prahy 11 přijede každý den cca. 15 000 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 mimo dosah metra. V absolutních hodnotách je průměrný denní pohyb rezidentů cca 13 000 odjezdů a příjezdů.

Podíl střednědobých a dlouhodobě parkujících ostatních je od 15 do 45 %. Vyšší hodnoty jsou poplatné lokalitám u metra. V absolutním vyjádření pak lze spočítat, že tato kategorie, která navíc pravděpodobně omezuje parkování rezidentů, čítá denně cca. 3 350 vozidel (20 % disponibilní parkovací kapacity).

## 6.8 Určení průměrné uživatelské struktury – noc a den

Souhrnná uživatelská struktura parkujících na místních komunikacích	Uživatelská struktura - NOC	Uživatelská struktura - DEN				
		Rezident	OSTATNÍ			CELKEM
			KP	SP	DP	
ZSJ – číslo - název	Rezident					
128007 - Spořilov - u Chodovce	31	19	7	8	15	49
128210 - Chodovec	263	128	6	9	21	164
128228 - Chodov-východ	434	269	18	35	74	396
128236 - Háje-střed	1 796	1048	55	96	180	1 379
128252 - Milíčov	966	416	18	22	69	525
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	316	196	12	18	76	302
128279 - Chodov-západ	328	229	14	29	91	363
128287 - Jižní Město II-jih	1 227	836	61	102	322	1 321
306053 - Jižní Město-Háje	1 074	666	33	46	145	890
306061 - Jižní Město-Háje-jih	1 082	511	19	26	63	619
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	1 780	1027	53	80	189	1 349
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 295	780	39	62	125	1 006
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	1 002	622	33	50	127	832
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 261	756	38	59	132	985
306118 - Jižní Město II-sever	942	583	39	99	284	1 005
128295 - Jižní Město II-západ	1 062	653	32	51	107	843
315958 - Jižní Město -u tvrze	1 645	984	35	58	135	1 212
315966 - Chodov-u dálnice	11	7	8	13	29	57
Celkem Praha 11	16 515	9 730	520	863	2 184	13 297

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 – číslo - název	Rezident	Ostatní	Celkem
128007 - Spořilov - u Chodovce	19	0	19
128210 - Chodovec	367	447	814
128228 - Chodov-východ	254	0	254
128236 - Háje-střed	446	37	483
128252 - Milíčov	250	21	271
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	97	313	410
128279 - Chodov-západ	322	21	343
128287 - Jižní Město II-jih	710	881	1 591
306053 - Jižní Město-Háje	829	21	850
306061 - Jižní Město-Háje-jih	90	0	90
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	501	7	508
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	12	7	19
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	419	41	459
306100 - Jižní Město-Litochleby	187	7	194
306118 - Jižní Město II-sever	279	444	723
128295 - Jižní Město II-západ	624	70	694
315958 - Jižní Město -u tvrze	529	36	566
315966 - Chodov-u dálnice	22	2 428	2 450
Celkový součet	5 955	4 780	10 736

## 6.10 Závěr dopravních průzkumů

- Mírně se zvýšil objem parkujících na místních komunikacích v nočním období při současném snížení počtu vozidel odstavených mimo místní komunikace
- Roste počet vozidel parkujících na místních komunikacích ve dne což je způsobeno:
  - Nižším výjezdem rezidentů
  - Vyšším zatížením kategorie ostatní
  - Možnost vlivu zavedení nových ZPS
- Část parkovacích kapacit, které jsou situovány v okolí stanic metra, 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 Aktualizace konceptu přeměny parkovacích ploch

Stěžejním motivem studie v roce 2009 bylo sestavení koncepce, jejímž cílem mělo být urychlení procesu výstavby objektů hromadných garáží na území MČ Praha 11. Studie v roce 2009 posuzovala a navrhovala řešení pro všechny stávající parkoviště, ať již jsou placená, či nikoli, ať je vlastníkem město, či soukromé osoby. Je nutno si uvědomit i potřebu časových posloupností tak, aby výstavba objektu HG nezpůsobila neúměrné problémy v jeho spádovém území.

### 7.1 Principy koncepce přeměny parkovacích ploch – podle roku 2009

#### 7.1.1 Svěření pozemků

Základním předpokladem konceptu přeměny parkovacích ploch na objekty hromadných garáží je dohoda mezi Městskou částí Praha 11 a Hlavním městem Praha o společném postupu při prodeji pozemků. Větší část pozemků parkovišť je ve vlastnictví Hl. m. Prahy a ve správě TSK hl. m. Prahy. Menší část pozemků je vlastněná Hl. m. Praha a svěřena do správy Městské části Praha 11. Přitom pro nakládání s pozemky je zapotřebí, aby jejich prodej a následná realizace výstavby byla řízena MČ Praha 11.

Prvním krokem tudíž musí být realizace procesu svěření pozemků do správy MČ Praha 11. Toto je realizováno změnou Statutu hlavního města Prahy. Podle předběžných dohod je HMP připraveno proces svěřování akceptovat. Studie by měla poskytnout MČ podklady o které pozemky a v jakém čase žádat.

#### 7.1.2 Prodej pozemků

Dalším krokem je prodej pozemků. Předběžná pravidla hovoří o tom, že se pozemek pod parkovištěm rozdělí na dvě části. Část bude určena pro výstavbu hromadných garáží začleněných do systému dopravy v klidu MČ Prahy 11 a zbývající část pak na prodej soukromým investorům. Podíl městské části z prodeje bude použit výhradně do programu rozvoje parkovacích kapacit.

#### 7.1.3 Slučování projektů

Všude tam, kde jsou v blízkosti dvě plochy parkoviště, je nutno posoudit zda nebude výhodnější prodej jednoho parkoviště zcela na komerční bázi a druhé parkoviště naopak zcela využít pro výstavbu objektů hromadných garáží. Finanční i prostorové zisky mohou být zřetelné, nehledě na budoucí úsporu provozních nákladů.

#### 7.1.4 Časové hlediska

Důležité bude zachovat rovnovážnou bilanci parkovacích kapacit v průběhu celého procesu. Časově prioritní bude navýšení parkovací kapacity. Tudíž komerční výstavba (a tím i uzavření zbylé parkovací plochy) bude moci být zahájena až po zprovoznění objektu hromadných garáží. Je nutno předpokládat, že výstavba objektu hromadných garáží s sebou ponese potřebu vytvoření „dočasných parkovišť“ například na stávajících plochách zeleně. Po dokončení výstavby HG budou dotčené plochy zeleně opětovně revitalizovány.

#### 7.1.5 Časové priority řešení

Situace dopravy v klidu na území Prahy 11 je sice bolestivá, avšak ne tragická. Při návrhu pořadí řešení bude nutno přednostně řešit lokality, kde existuje absence kapacit hromadných garáží a existují vysoké lokální deficity i výhledové deficity. Navíc by měly být objekty hromadných garáží pokud možno rovnoměrně rozloženy napříč zatíženým územím. Vzhledem k tomu, že nejrychlejší postup může být pouze tam, kde je vlastníkem pozemku město, bude první etapa soustředěna právě na městské pozemky. Následovat mohou pozemky, které jsou vlastněné „městskými“ organizacemi. Průběžně bude muset probíhat proces získávání pozemků vlastněných fyzickými osobami tak, aby mohl být celý proces dokončen.

## 7.2 Výsledek procesů v letech 2009 - 2011

1. Bylo dosaženo svěření pozemků do správy MČ Praha 11 v následujících případech:
  - a. P Gregorova
  - b. HPP Gregorova
  - c. P Krejnická
  - d. HPP Krejnická
  - e. HPP Holušická
  - f. P Hrdličkova
  - g. P Hráského
  - h. HPP Hráského
  - i. P Vojtíšková – Z + V
  - j. HPP Lászkova
  - k. P Kunínova
  - l. HPP Ledvinova
  - m. P Hněvkovského
  - n. P Brandlova – východ
  - o. HPP Nešporova – Plickova
  - p. HPP Zdiměřická – část pozemků
2. Byla zpracována lokalizační studie na HG Brandlova východ a některé další objekty
3. Byl prodán pozemek P Hrdličkova

P – parkoviště  
HPP – hlídaná parkovací plocha

## 7.3 Aktualizace mapy vlastnických vztahů

Zpracovatel prověřit aktuální vlastnické vztahy k pozemkům pod parkovišti a hromadnými garážemi. Výsledek prověrky je zpracován přehledně v grafické příloze. K nejvýraznějším změnám oproti roku 2009 náleží:

1. Svěření velké části pozemků do správy MČ Praha 11 – viz. výše
2. Prodej pozemku pod P Hrdličkova soukromému vlastníkovu
3. Rasantní snížení objemu pozemků, které patřily České republice, nyní jsou vlastněny Hlavním městem Praha – např.
  - a. P Turkova
  - b. HPP K Horkám
  - c. HPP Ke Stáčírně – Majerského
  - d. HPP Leopoldova
  - e. P Radimovická
  - f. P Konstantinova
  - g. P Metodějova
  - h. HPP Matúškova
4. Negativem je stagnace procesu získávání pozemků v soukromém vlastnictví

P – parkoviště  
HPP – hlídaná parkovací plocha

## 7.4 Změny 2011 - 2016

1. HG Protěž – nyní vlastněn OC Chodov (dříve HMP)
2. Odstranění některých duplicitních zápisů (např. HPP Kloknerova)
3. Získání částí pozemků a naopak některé jsou nyní zapsány v soukromém vlastnictví.

## 7.5 Revize výpočtu koeficientu náhrady

Koeficienty náhrady stanovovala studie z roku 2007. Prvotním počinem pro stanovení budoucích závazných kapacit je stanovení tzv. koeficientu náhrady. Tento koeficient vyjadřuje poměr mezi bilancí kapacit stanovenou pro výhledový stupeň 1,00 OA/bytová jednotka a revidovanou parkovací kapacitou (kapacita PS po zavedení obytných zón a po zkapacitnění parkovišť). Vzhledem k možnosti dalšího zkapacitňování pouze na liniových parkovacích plochách a nikoliv na místních komunikacích, je nutno stanovit koeficient náhrady primárně pouze ve vazbě na kapacitu parkovišť. Pouze tam, kde nejsou v současnosti kapacitní parkovací plochy, je koeficient náhrady stanoven v poměru ke kapacitě odstavných stání.

### 7.5.1 Celková bilance parkovacích kapacit

První výpočet je proveden pro stávající parkovací kapacity.

ZSJ – číslo - název	Kapacita PS 2016	Byty 2016	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance (0,95 OA : 1 BYT)	Bilance (0,90 OA : 1 BYT)	Bilance (0,85 OA : 1 BYT)	Bilance (0,80 OA : 1 BYT)
	(K)	(B)	K-1,00*B	K-0,95*B	K-0,90*B	K-0,85*B	K-0,827*B
128007 - Spořilov - u Chodovce	137	45	92	94	97	99	101
128210 - Chodovec	1 923	1 259	664	727	790	853	913
128228 - Chodov-východ	1 432	644	788	820	852	885	916
128236 - Háje-střed	2 974	3 101	-127	28	183	338	487
128252 - Milíčov	1 360	1 595	-235	-155	-76	4	81
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	480	449	31	53	76	98	120
128279 - Chodov-západ	1 995	743	1 252	1 289	1 326	1 363	1 399
128287 - Jižní Město II-jih	2 752	2 809	-57	83	224	364	499
306053 - Jižní Město-Háje	2 832	2 558	274	402	530	658	780
306061 - Jižní Město-Háje-jih	964	3 415	-2 451	-2 280	-2 110	-1 939	-1 775
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	2 615	3 774	-1 159	-970	-782	-593	-412
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 289	2 452	-1 163	-1 040	-918	-795	-678
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	1 799	2 160	-361	-253	-145	-37	67
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 738	2 672	-934	-800	-667	-533	-405
306118 - Jižní Město II-sever	1 715	1 371	344	413	481	550	615
128295 - Jižní Město II-západ	2 325	2 720	-395	-259	-123	13	144
315958 - Jižní Město -u tvrze	2 881	3 094	-213	-58	96	251	400
315966 - Chodov-u dálnice	72	2	70	70	70	70	70
<b>Celkový součet</b>	<b>31 283</b>	<b>34 863</b>	<b>-3 580</b>	<b>-1 837</b>	<b>-94</b>	<b>1 649</b>	<b>3 323</b>
<b>Celkem pouze záporné hodnoty</b>			<b>-7 095</b>	<b>-5 817</b>	<b>-4 819</b>	<b>-3 893</b>	<b>-3 269</b>

Kapacita PS 2016 = celková disponibilní parkovací kapacita pro rezidentní uživatele – součet parkovacích kapacit na místních komunikacích, hlídaných parkovacích ploch, hromadných garáží s nabídkou rezidentního parkování, rezidentních vnitrobloků a individuálních garáží.

Pro stávající úroveň vybavenosti (0,80 automobilů/byt) existuje deficit – 3 269 PS. Výhledově pak dosahuje celkový deficit – 7 095 PS (pro vybavenost 1 OA/byt). Toto platí pro hodnocení v rámci jednotlivých sídelních jednotek. Existuje však vzájemná zastupitelnost parkovacích kapacit mezi sousedními základními sídelními jednotkami a tudíž je aktuální bilance nižší a měla by se blížit úrovni lokálních deficitů. Deficity jsou silně závislé na vybavenosti domácností. Tento údaj je ovlivněn počtem zjištěných vozidel a počtem bytů. Zpracovatel použil stávající dostupná data ČSÚ, kde ještě nejsou rozlišené počty bytů obsazených a neobsazených, přičemž rozdíl může činit až 10 %.

### 7.5.2 Úpravy parkovacích kapacit

Fyzické navýšení parkovacích kapacit je pouze v kategorii hlídaných parkovacích ploch.

ZSJ – číslo - název	MK	HPP	Celkem - R	+ 10% HPP	Sdílená kapacita	Upravená kapacita
128007 - Spořilov - u Chodovce	93	0	137	0		137
128210 - Chodovec	274	1 000	1 923	100		2 023
128228 - Chodov-východ	692	0	1 432	0	-100	1 332
128236 - Háje-střed	1 938	130	2 974	13	-100	2 887
128252 - Milíčov	905	398	1 360	40		1 400
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	303	57	480	6		486
128279 - Chodov-západ	1 004	0	1 995	0		1 995
128287 - Jižní Město II-jih	1 309	538	2 752	54		2 806
306053 - Jižní Město-Háje	965	226	2 832	23		2 855
306061 - Jižní Město-Háje-jih	801	0	964	0	50	1 014
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	1 495	537	2 615	54		2 669
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 268	0	1 289	0		1 289
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	938	456	1 799	46		1 845
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 241	166	1 738	17		1 755
306118 - Jižní Město II-sever	1 207	190	1 715	19	100	1 834
128295 - Jižní Město II-západ	967	617	2 325	62	-50	2 337
315958 - Jižní Město -u tvrze	1 957	900	2 881	90	50	3 021
315966 - Chodov-u dálnice	32	0	72	0	50	122
<b>Celkový součet</b>	<b>17 389</b>	<b>5 215</b>	<b>31 283</b>	<b>522</b>	<b>0</b>	<b>31 805</b>

Oproti roku 2009 jsou mírně upravené předpoklady pro úpravu parkovacích kapacit. Navýšení parkovacích kapacit je provedeno pouze v oblasti hlídaných parkovacích ploch a to navýšením o 10 %. Sdílená kapacita je nabídka mezi dvěma sousedními sídelními jednotkami a oproti roku 2011 je také sdílení omezeno.

### 7.5.3 Celková bilance s upravenými parkovacími kapacitami

ZSJ – číslo - název	Kapacita PS 2016	Byty 2016	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance (0,95 OA : 1 BYT)	Bilance (0,90 OA : 1 BYT)	Bilance (0,85 OA : 1 BYT)	Bilance (0,802 OA : 1 BYT)
	(K)	(B)	K-1,00*B	K-0,95*B	K-0,90*B	K-0,85*B	K-0,827*B
128007 - Spořilov - u Chodovce	137	45	92	94	97	99	101
128210 - Chodovec	2 023	1 259	764	827	890	953	1 013
128228 - Chodov-východ	1 332	644	688	720	752	785	816
128236 - Háje-střed	2 887	3 101	-214	-59	96	251	400
128252 - Milíčov	1 400	1 595	-195	-115	-36	44	121
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	486	449	37	59	82	104	126
128279 - Chodov-západ	1 995	743	1 252	1 289	1 326	1 363	1 399
128287 - Jižní Město II-jih	2 806	2 809	-3	137	278	418	553
306053 - Jižní Město-Háje	2 855	2 558	297	425	552	680	803
306061 - Jižní Město-Háje-jih	1 014	3 415	-2 401	-2 230	-2 060	-1 889	-1 725
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	2 669	3 774	-1 105	-917	-728	-539	-358
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	1 289	2 452	-1 163	-1 040	-918	-795	-678
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	1 845	2 160	-315	-207	-99	9	112
306100 - Jižní Město-Litochleby	1 755	2 672	-917	-784	-650	-517	-388
306118 - Jižní Město II-sever	1 834	1 371	463	532	600	669	734
128295 - Jižní Město II-západ	2 337	2 720	-383	-247	-111	25	155
315958 - Jižní Město -u tvrže	3 021	3 094	-73	82	236	391	540
315966 - Chodov-u dálnice	122	2	120	120	120	120	120
<b>Celkový součet</b>	<b>31 805</b>	<b>34 863</b>	<b>-3 059</b>	<b>-1 315</b>	<b>428</b>	<b>2 171</b>	<b>3 844</b>
<b>Celkem pouze záporné hodnoty</b>			<b>-6 771</b>	<b>-5 541</b>	<b>-4 491</b>	<b>-3 687</b>	<b>-3 149</b>

Pomocí úprav parkovacích kapacit snižujeme celkové deficity, i když nijak zásadně. Opětovně je nutno poukázat na sdílení kapacit. V HG Vojtíškova je 77 % uživatelů s trvalým pobytem v ZSJ 128287. Obdobně lze očekávat vzájemné sdílení i u ostatních rezidentních parkovacích příležitostí.

### 7.5.4 Stanovení základních koeficientů náhrady

Koeficienty náhrady jsou stanovovány pro případ prodeje pozemku, na kterém je v současné době parkoviště za účelem jiné výstavby, než je výstavba hromadných garáží. Budoucí investor musí být připraven realizovat potřebnou parkovací kapacitu definovanou vyhl. HMP č. 26/1999 O obecných podmínkách pro výstavbu. Prodejem pozemku pod parkovací plochou však parkovací systém ztrácí část parkovací kapacity.

Logickým požadavkem tudíž je aby budoucí investor zajistil nejen výstavbu parkovacích kapacit podle vyhl. Č. 26/1999, ale i poměrnou část parkovacích kapacit pro pokrytí aktuálních i budoucích deficitů. Současně musí být tato část realizovaná takovým způsobem, aby ji bylo možno provozně oddělit od vlastní parkovací kapacity a provozovat samostatně. Požadavek na náhradu nad rámec vyhlášky vyplývá z možností rozvoje parkovacích kapacit. Tento rozvoj nelze realizovat v profilech místních komunikací, avšak již pouze na místech stávajících parkovišť. Není vhodné ani navrhovat nové parkovací kapacity na plochách zeleně, pokud by se nejednalo o dočasné řešení, v případě náhrady kapacity v období výstavby nového projektu.

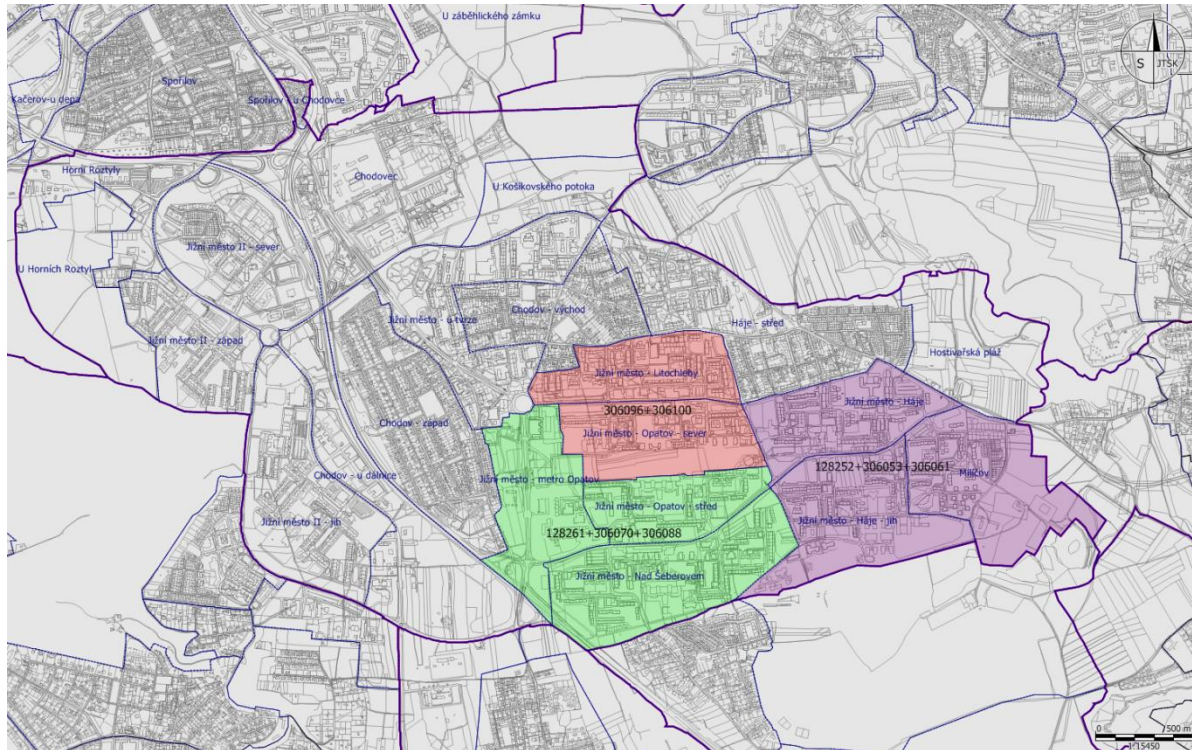
Základní sídelní jednotka	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P+HPP)	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
128007 - Spořilov - u Chodovce	93	0	0	93	92	0,99	0,00	1,00
128210 - Chodovec	274	0	1 100	1 374	764	0,56	0,69	1,00
128228 - Chodov-východ	692	0	0	692	688	0,99	0,00	1,00
128236 - Háje-střed	1 693	245	143	2 081	-214	-0,10	-0,55	1,55
128252 - Milíčov	855	50	438	1 343	-195	-0,15	-0,40	1,40
128261 - JM -Metro Opatov	283	20	63	366	37	0,10	0,44	1,00
128279 - Chodov-západ	569	435	0	1 004	1 252	1,25	2,88	1,00
128287 - JM II-jih	1 020	289	592	1 901	-3	-0,00	-0,00	1,00
306053 - JM Město-Háje	676	289	249	1 214	297	0,24	0,55	1,00
306061 - JM -Háje-jih	801	0	0	801	-2 401	-3,00	0,00	1,00
306070 - JM -Nad Šeberovem	1 098	397	591	2 086	-1 105	-0,53	-1,12	2,12
306088 - JM -Opatov-střed	871	397	0	1 268	-1 163	-0,92	-2,93	3,93
306096 - JM -Opatov-sever	752	186	502	1 440	-315	-0,22	-0,46	1,46
306100 - JM -Litochleby	747	494	183	1 424	-917	-0,64	-1,36	2,36
306118 - JM II-sever	942	265	209	1 416	223	0,16	0,47	1,00
128295 - JM II-západ	744	223	679	1 646	607	0,37	0,67	1,00
315958 - JM -u tvrže	1 573	384	990	2 947	-1 998	-0,68	-1,45	2,45
315966 - Chodov-u dálnice	32	0	0	32	1 295	40,47	0,00	1,00
<b>Celkový součet</b>	<b>13 715</b>	<b>3 674</b>	<b>5 737</b>	<b>23 126</b>	<b>-3 059</b>			

Kapacita MK Stávající parkovací kapacita na místních komunikacích – bez parkovišť  
 Kapacita P Stávající parkovací kapacita parkovacích ploch (parkoviště u MK mimo HPP)  
 Kapacita HPP Kapacita hlídaných parkovacích ploch zvýšená o 10 %  
 OS Odstavné stání  
 JM Jižní Město

### 7.5.5 Úpravy koeficientů náhrady

Doporučujeme upravit koeficient náhrady pro ZSJ 128236 na hodnotu 1,55 – eliminace zástavby rodinných domů. Současně doporučujeme obdobnou úpravu pro ZSJ 315958 na hodnotu 2,45, neboť jeho HPP používají s největší pravděpodobností i obyvatelé jiných ZSJ.

Opětovně doporučujeme sloučit výpočet koeficientů náhrady pro některé základní sídelní jednotky.



Základní sídelní jednotka 128261+306070+306088	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P +HPP)	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
128261- JM-Metro Opatov	283	20	63	366	37	0,10	0,44	2,52
306070- JM-Nad Šeberovem	1 098	397	591	2 086	-1 105	-0,53	-1,12	
306088- JM-Opatov-střed	871	397	0	1 268	-1 163	-0,92	-2,93	
<b>Celkový součet</b>	<b>2 252</b>	<b>814</b>	<b>653</b>	<b>3 719</b>	<b>-2 232</b>	<b>-0,60</b>	<b>-1,52</b>	

Základní sídelní jednotka 306096+306100	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P +HPP)	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
306096 - JM-Opatov-sever	752	186	502	1 440	-325	-0,23	-0,47	1,92
306100- JM-Litochleby	747	494	183	1 424	-929	-0,65	-1,37	
<b>Celkový součet</b>	<b>1 499</b>	<b>680</b>	<b>684</b>	<b>2 863</b>	<b>-1 255</b>	<b>-0,44</b>	<b>-0,92</b>	

Základní sídelní jednotka 128252+306053+306061	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P +HPP)	Bilance (1,00 OA : 1 BYT)	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
128252 - Milíčov	855	50	438	1 343	-263	-0,20	-0,54	2,57
306053- JM-Háje	676	289	249	1 214	279	0,23	0,52	
306061- JM-Háje-jih	801	0	0	801	-1 627	-2,03	0,00	
<b>Celkový součet</b>	<b>2 332</b>	<b>339</b>	<b>686</b>	<b>3 357</b>	<b>-1 612</b>	<b>-0,48</b>	<b>-1,57</b>	

### 7.5.6 Stanovení konečných koeficientů náhrady

Základní sídelní jednotka	Vypočtený koeficient náhrady	Upravený koeficient náhrady	Upravený koeficient náhrady 2011
128007 - Spořilov - u Chodovce	1,00	1,00	1,00
128210 - Chodovec	1,00	1,00	1,00
128228 - Chodov-východ	1,00	1,00	1,00
128236 - Háje-střed	1,55	1,55	1,37
128252 - Milíčov	2,57	1,40	1,54
128261 - Jižní Město-Metro Opatov	2,52	1,00	1,00
128279 - Chodov-západ	1,00	1,00	1,00
128287 - Jižní Město II-jih	1,07	1,00	1,07
306053 - Jižní Město-Háje	2,57	1,00	1,00
306061 - Jižní Město-Háje-jih	2,57	1,00	1,00
306070 - Jižní Město-Nad Šeberovem	2,52	2,12	2,02
306088 - Jižní Město-Opatov-střed	2,52	3,93	3,99
306096 - Jižní Město-Opatov-sever	1,92	1,46	1,47
306100 - Jižní Město-Litochleby	1,92	2,36	2,37
306118 - Jižní Město II-sever	1,00	1,00	1,00
128295 - Jižní Město II-západ	1,29	1,00	1,29
315958 - Jižní Město -u tvrze	1,35	2,45	1,09
315966 - Chodov-u dálnice	1,00	1,00	1,00

Pokud bychom provedli výpočet pro celou Prahu 11 s eliminací ploch bez výhledových deficitů, dospěli bychom k průměrné hodnotě koeficientu náhrady **2,00**.

Výpočet koeficientů náhrady podle metodiky vyhlášky č.26/1999 o obecných požadavcích na výstavbu v hl. M. Praze dospěl k hodnotě 2,0. Pokud někde zastavím parkoviště s kapacitou 100 parkovacích stání, musím nově realizovat výstavbu 200 parkovacích stání.

## 7.6 Uplatnění pražských stavebních předpisů

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 přináší 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 05 a 06

### Výřez z přílohy č. 2 nařízení 10:

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

#### Základní počty stání

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

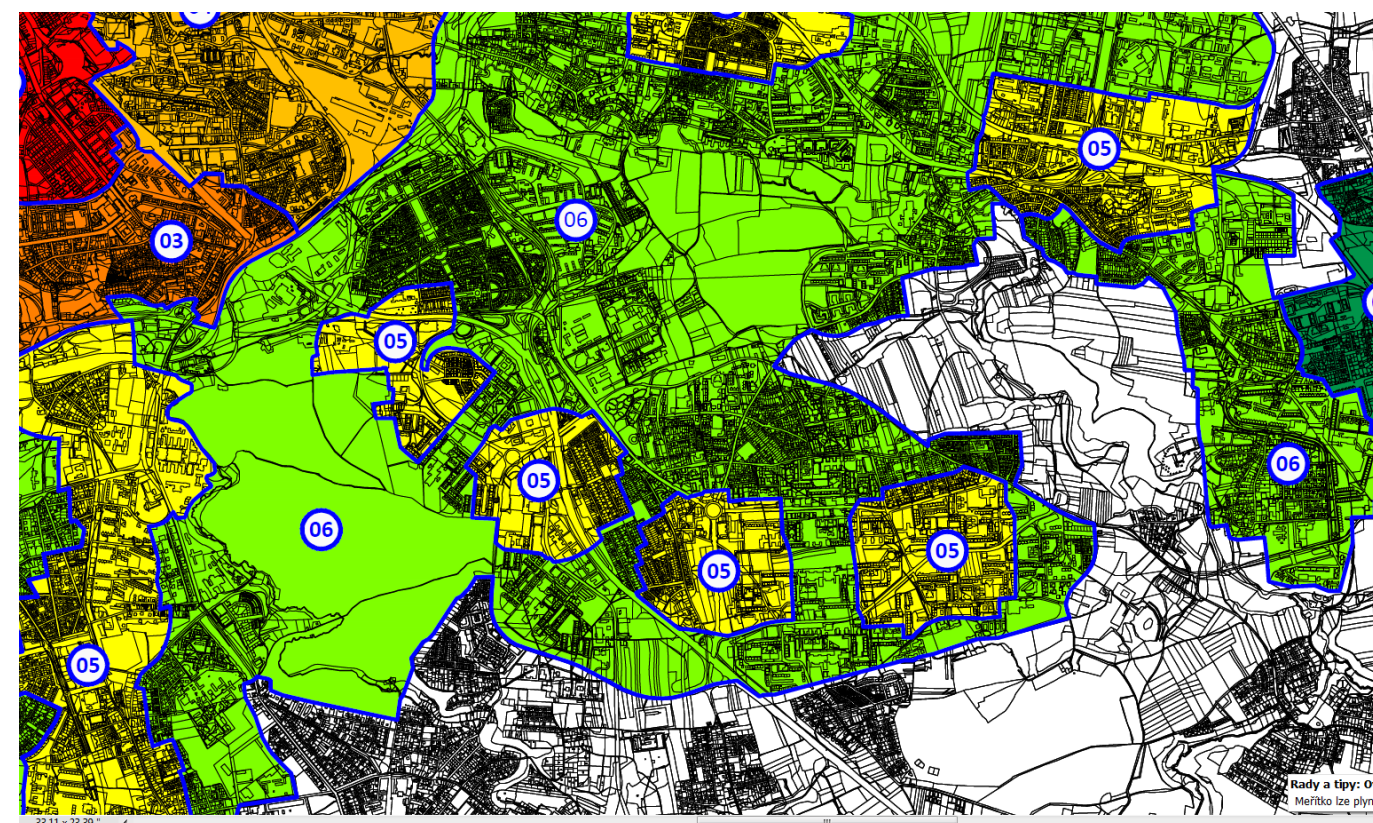
Pro jednotlivé účely užívání je stanoven ukazatel základního počtu stání, který je definován hrubou podlažní plochou účelu užívání (v m<sup>2</sup>) na 1 parkovací stání. Procentem je stanoven podíl vázaných a návštěvnických stání.

Pro vybrané účely užívání se specifickými nároky (uvedené v tabulce pod jednotlivými kategoriemi účelů užívání) se vždy užije 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 ZÁKLADNÍH O POČTU STÁNÍ [HPP m <sup>2</sup> /1 stání]	návštěvnické	
			vázané	é
			[%]	[%]
1	Bydlení	85*	90	10

### Mapový výřez z přílohy č. 3 nařízení 10:



### Koeficienty pro přepočítání

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)

**7.6.1 Bilanční výpočet podle PSP**

ZSJ	Průměrná plocha bytu	Počet bytů 2016	Zóna	Celková plocha bytů	Základní počet stání (plocha/85m2)	Vázaná stání (90%) (přepočteno 100%)	Návštěvnická stání minimum	Návštěvnická stání maximum	Celkový počet stání podle PSP minimální	Celkový počet stání podle PSP maximální
128007 - Spořilov - u Chodovce	84,5 m2	45	6	3 801,9 m2	44,7 PS	40,3 PS	3,6 PS	4,9 PS	43,8 PS	45,2 PS
128210 - Chodovec	74,2 m2	1 259	6	93 410,2 m2	1 098,9 PS	989,0 PS	87,9 PS	120,9 PS	1 077,0 PS	1 109,9 PS
128228 - Chodov-východ	107,7 m2	644	6	69 387,3 m2	816,3 PS	734,7 PS	65,3 PS	89,8 PS	800,0 PS	824,5 PS
128236 - Háje-střed	78,4 m2	3 101	6	243 118,6 m2	2 860,2 PS	2 574,2 PS	228,8 PS	314,6 PS	2 803,0 PS	2 888,8 PS
128252 - Milíčov	70,0 m2	1 595	6	111 652,3 m2	1 313,6 PS	1 182,2 PS	105,1 PS	144,5 PS	1 287,3 PS	1 326,7 PS
128261 - JM-Metro Opatov	60,4 m2	449	5	27 135,7 m2	319,2 PS	287,3 PS	20,8 PS	20,8 PS	308,1 PS	308,1 PS
128279 - Chodov-západ	110,1 m2	743	5	81 788,7 m2	962,2 PS	866,0 PS	62,5 PS	62,5 PS	928,5 PS	928,5 PS
128287 - JM II-jih	71,4 m2	2 809	6	200 447,8 m2	2 358,2 PS	2 122,4 PS	188,7 PS	259,4 PS	2 311,0 PS	2 381,8 PS
306053 - JM-Háje	66,5 m2	2 558	5	170 205,2 m2	2 002,4 PS	1 802,2 PS	130,2 PS	130,2 PS	1 932,3 PS	1 932,3 PS
306061 - JM-Háje-jih	61,3 m2	3 415	5	209 173,8 m2	2 460,9 PS	2 214,8 PS	160,0 PS	160,0 PS	2 374,7 PS	2 374,7 PS
306070 - JM-Nad Šeberovem	67,3 m2	3 774	6	254 118,6 m2	2 989,6 PS	2 690,7 PS	239,2 PS	328,9 PS	2 929,8 PS	3 019,5 PS
306088 - JM-Opatov-střed	67,3 m2	2 452	5	165 095,4 m2	1 942,3 PS	1 748,1 PS	126,2 PS	126,2 PS	1 874,3 PS	1 874,3 PS
306096 - JM-Opatov-sever	63,9 m2	2 160	5	137 971,1 m2	1 623,2 PS	1 460,9 PS	105,5 PS	105,5 PS	1 566,4 PS	1 566,4 PS
306100 - JM-Litochleby	67,3 m2	2 672	6	179 763,8 m2	2 114,9 PS	1 903,4 PS	169,2 PS	232,6 PS	2 072,6 PS	2 136,0 PS
306118 - JM II-sever	81,2 m2	1 371	5	111 377,1 m2	1 310,3 PS	1 179,3 PS	85,2 PS	85,2 PS	1 264,5 PS	1 264,5 PS
128295 - JM II-západ	74,0 m2	2 720	5	201 240,7 m2	2 367,5 PS	2 130,8 PS	153,9 PS	153,9 PS	2 284,7 PS	2 284,7 PS
315958 - JM -u tvrže	66,0 m2	3 094	6	204 198,0 m2	2 402,3 PS	2 162,1 PS	192,2 PS	264,3 PS	2 354,3 PS	2 426,4 PS
315966 - Chodov-u dálnice	154,0 m2	2	5	308,0 m2	3,6 PS	3,3 PS	0,2 PS	0,2 PS	3,5 PS	3,5 PS
Celkem	79,2 m2	34 863		2 464 194,4 m2	28 990,5 PS	26 091,5 PS	2 124,4 PS	2 604,3 PS	28 215,8 PS	28 695,8 PS

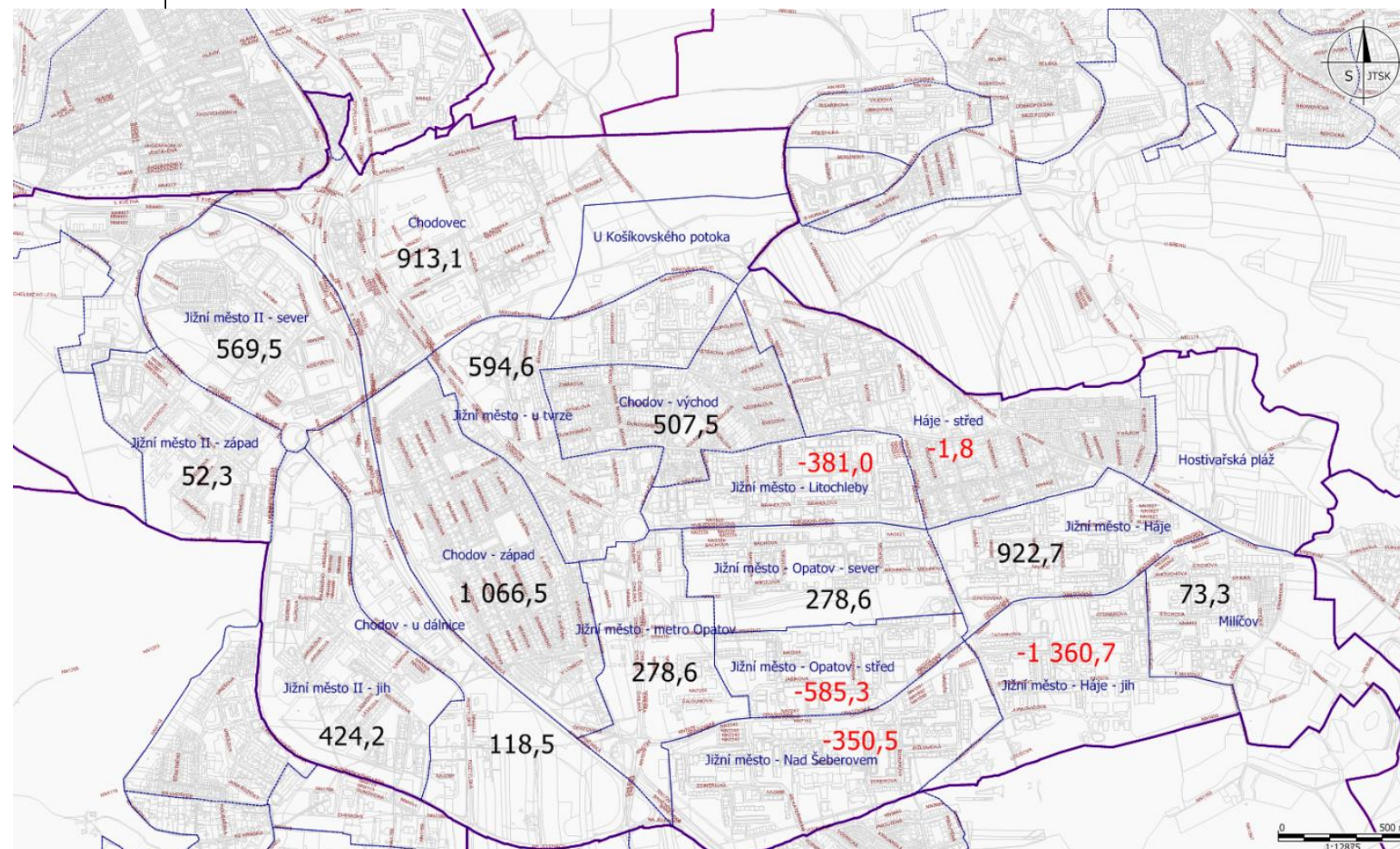
Byť se jedná o zjednodušený výpočet, je již na první pohled patrný rozdíl oproti předchozí metodice

a to směrem k nižším požadovaným počtům parkovacích stání.



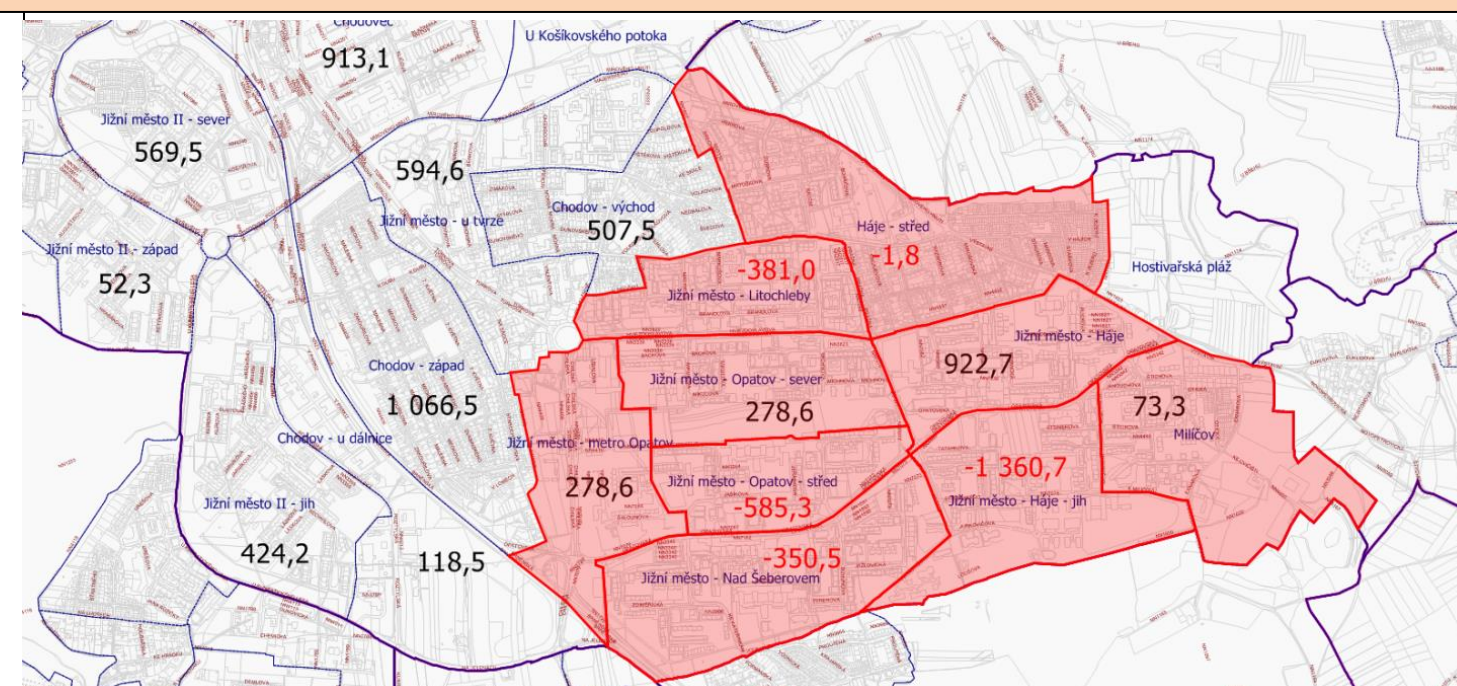
**7.6.2 Upravená základní bilance podle PSP**

ZSJ	Celkový počet stání podle PSP maximální	Požadavek podle 26/1999	PSP MAX - 26	Aktuálně PS	Bilance PS - PSP MAX
128007 - Spořilov - u Chodovce	45,2 PS	45	0,2 PS	137 PS	91,8
128210 - Chodovec	1 109,9 PS	1 259	-149,1 PS	2 023 PS	913,1
128228 - Chodov-východ	824,5 PS	644	180,5 PS	1 332 PS	507,5
128236 - Háje-střed	2 888,8 PS	3 101	-212,2 PS	2 887 PS	-1,8
128252 - Milíčov	1 326,7 PS	1 595	-268,3 PS	1 400 PS	73,3
128261 - JM-Metro Opatov	308,1 PS	449	-140,9 PS	486 PS	177,9
128279 - Chodov-západ	928,5 PS	743	185,5 PS	1 995 PS	1 066,5
128287 - JM II-jih	2 381,8 PS	2 809	-427,2 PS	2 806 PS	424,2
306053 - JM-Háje	1 932,3 PS	2 558	-625,7 PS	2 855 PS	922,7
306061 - JM-Háje-jih	2 374,7 PS	3 415	-1 040,3 PS	1 014 PS	-1 360,7
306070 - JM-Nad Šeberovem	3 019,5 PS	3 774	-754,5 PS	2 669 PS	-350,5
306088 - JM-Opatov-střed	1 874,3 PS	2 452	-577,7 PS	1 289 PS	-585,3
306096 - JM-Opatov-sever	1 566,4 PS	2 160	-593,6 PS	1 845 PS	278,6
306100 - JM-Litochleby	2 136,0 PS	2 672	-536,0 PS	1 755 PS	-381,0
306118 - JM II-sever	1 264,5 PS	1 371	-106,5 PS	1 834 PS	569,5
128295 - JM II-západ	2 284,7 PS	2 720	-435,3 PS	2 337 PS	52,3
315958 - JM -u tvrže	2 426,4 PS	3 094	-667,6 PS	3 021 PS	594,6
315966 - Chodov-u dálnice	3,5 PS	2	1,5 PS	122 PS	118,5
<b>Celkem</b>	<b>28 695,8 PS</b>	<b>34 863,0 PS</b>	<b>-6 167,2 PS</b>	<b>31 807,0 PS</b>	<b>3 111,2 PS</b>



**Uplatnění PSP zásadně změnilo mapu parkovacích deficitů na Praze 11 !!!**

ZSJ pro sloučený výpočet	Celkový počet stání podle PSP maximální	Požadavek podle 26/1999	PSP MAX - 26	Aktuálně PS	Bilance PS - PSP MAX
128236 - Háje-střed	2 888,8 PS	3 101	-212,2 PS	2 887 PS	-1,8
128252 - Milíčov	1 326,7 PS	1 595	-268,3 PS	1 400 PS	73,3
128261 - JM-Metro Opatov	308,1 PS	449	-140,9 PS	486 PS	177,9
306053 - JM-Háje	1 932,3 PS	2 558	-625,7 PS	2 855 PS	922,7
306061 - JM-Háje-jih	2 374,7 PS	3 415	-1 040,3 PS	1 014 PS	-1 360,7
306070 - JM-Nad Šeberovem	3 019,5 PS	3 774	-754,5 PS	2 669 PS	-350,5
306088 - JM-Opatov-střed	1 874,3 PS	2 452	-577,7 PS	1 289 PS	-585,3
306096 - JM-Opatov-sever	1 566,4 PS	2 160	-593,6 PS	1 845 PS	278,6
306100 - JM-Litochleby	2 136,0 PS	2 672	-536,0 PS	1 755 PS	-381,0
<b>Celkem</b>	<b>17 426,9 PS</b>	<b>22 176,0 PS</b>	<b>-4 749,1 PS</b>	<b>16 200,0 PS</b>	<b>-1 226,9</b>



**Upraveným postupem podle PSP jsme snížili cílový deficit z 6 772 parkovacích stání na 1 227 parkovacích stání.**

Toto také zásadně může změnit program výstavby nových hromadných garáží. Než tento program upravíme, ještě zpracujeme upravený výpočet koeficientů náhrady:

Základní sídelní jednotka	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P+HPP)	Bilance dle PSP	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
128007 - Spořilov - u Chodovce	93	0	0	93	91,8	0,99	0,00	1,00
128210 - Chodovec	274	0	1 100	1 374	913,1	0,66	0,83	1,00
128228 - Chodov-východ	692	0	0	692	507,5	0,73	0,00	1,00
128236 - Háje-střed	1 693	245	143	2 081	-1,8	-0,00	-0,00	1,00
128252 - Milíčov	855	50	438	1 343	73,3	0,05	0,15	1,00
128261 - JM -Metro Opatov	283	20	63	366	177,9	0,49	2,14	1,00
128279 - Chodov-západ	569	435	0	1 004	1066,5	1,06	2,45	1,00
128287 - JM II-jih	1 020	289	592	1 901	424,2	0,22	0,48	1,00
306053 - JM Město-Háje	676	289	249	1 214	922,7	0,76	1,72	1,00
306061 - JM -Háje-jih	801	0	0	801	-1360,7	-1,70	0,00	1,00
306070 - JM -Nad Šeberovem	1 098	397	591	2 086	-350,5	-0,17	-0,35	1,35
306088 - JM -Opatov-střed	871	397	0	1 268	-585,3	-0,46	-1,47	2,47
306096 - JM -Opatov-sever	752	186	502	1 440	278,6	0,19	0,40	1,00
306100 - JM -Litochleby	747	494	183	1 424	-381,0	-0,27	-0,56	1,56
306118 - JM II-sever	942	265	209	1 416	569,5	0,40	1,20	1,00
128295 - JM II-západ	744	223	679	1 646	52,3	0,03	0,06	1,00
315958 - JM -u tvrže	1 573	384	990	2 947	594,6	0,20	0,43	1,00
315966 - Chodov-u dálnice	32	0	0	32	118,5	3,70	0,00	1,00
<b>Celkový součet</b>	<b>13 715</b>	<b>3 674</b>	<b>5 737</b>	<b>23 126</b>	<b>-3 059</b>			

Kapacita MK	Stávající parkovací kapacita na místních komunikacích – bez parkovišť
Kapacita P	Stávající parkovací kapacita parkovacích ploch (parkoviště u MK mimo HPP)
Kapacita HPP	Kapacita hlídaných parkovacích ploch zvýšená o 10 %
OS	Odstavné stání
JM	Jižní Město

Základní sídelní jednotka	Kapacita MK	Kapacita P	Kapacita (HPP)	Kapacita OS 2020 (MK+P+HPP)	Bilance dle PSP	Bilance / kapacita OS 2020	Bilance / kapacita parkovišť (P+HPP)	Výsledný koeficient náhrady
128236 - Háje-střed	1 693	245	143	2 081	-1,8	-0,10	-0,29	1,29
128252 - Milíčov	855	50	438	1 343	73,3			
128261 - JM -Metro Opatov	283	20	63	366	177,9			
306053 - JM Město-Háje	676	289	249	1 214	922,7			
306061 - JM -Háje-jih	801	0	0	801	-1360,7			
306070 - JM -Nad Šeberovem	1 098	397	591	2 086	-350,5			
306088 - JM -Opatov-střed	871	397	0	1 268	-585,3			
306096 - JM -Opatov-sever	752	186	502	1 440	278,6			
306100 - JM -Litochleby	747	494	183	1 424	-381,0			
<b>Celkový součet</b>	<b>7 776</b>	<b>2 078</b>	<b>2 169</b>	<b>12 023</b>	<b>-1226,9</b>			

Upraveným postupem podle PSP došlo ke snížení koeficientu náhrady z hodnoty 2,0 na hodnotu 1,29.

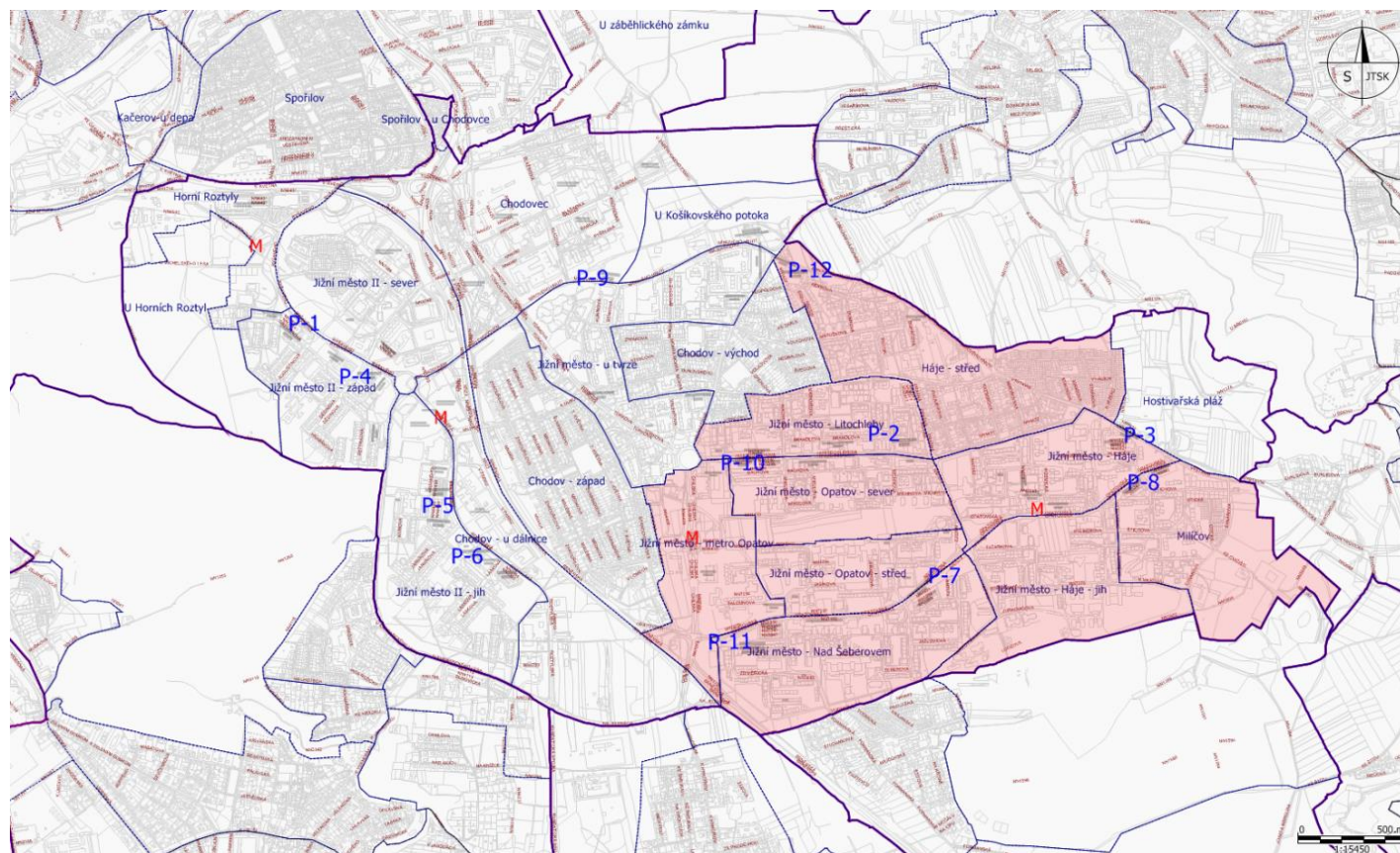
## 7.7 Aktualizace harmonogramu řešení výstavby objektů HG

### 7.7.1 Postup řešení – zůstává beze změn

Obecný postup řešení:

- 1) Vyhodnocení aktualizované koncepce
- 2) Podání žádosti o svěřeni pozemku
- 3) Zpracování lokalizační studie
- 4) Zahájení řízení na výjimku z čl. 8 z vyhl. hl. m. Prahy č. 26/1999 (odstupy staveb)
- 5) Prodej pozemku
- 6) Zpracování projektu pro územní řízení
- 7) Územní řízení (EIA)
- 8) Stavební řízení
- 9) Zajištění náhradních parkovacích kapacit
- 10) Výstavba objektu HG
- 11) Revitalizace dočasných parkovacích ploch + zřízení obytné zóny
- 12) Výstavba komerční části

## 7.8 Návrh majetkových směn pozemků



Rozborová mapa ukazuje na nové potřeby řešení dopravy v klidu na území MČ Praha 11. Pokud tyto potřeby porovnáme s rozborovou majetkovou mapou, zjistíme jeden rozpor. Většina svěřených parkovišť je v západní části Prahy 11. Deficity jsou ale naopak ve východní polovině Prahy 11. Takže prioritní plochy budou následující:

Označení	Popis	Nová priorita	Majetek	Původní priorita
P – 1	HG Gregorova	0	MČ	PRVNÍ
P – 2	HG Brandlova	1	MČ	PRVNÍ
P – 3	HG Nešporova	1	MČ / HMP	PRVNÍ
P – 4	HG Holušická	0	MČ	PRVNÍ
P – 5	HG Hráského	0	MČ	PRVNÍ
P – 6	HG Vojtíškova II.	0	MČ	PRVNÍ
P – 7	HG Doubravická	1	HMP	DRUHÁ
P – 8	HG Štichova	1	HMP	DRUHÁ
P – 9	HG Kunínova	0	MČ	DRUHÁ
P – 10	HG Bachova	1	HMP / PRIV	TŘETÍ
P – 11	HG Zdiměřická	1	PRIV	TŘETÍ
P – 12	HG Brechtova	0	PRIV	TŘETÍ

- Nejrychleji realizovatelným je objekt HG Brandlova P-2. Zde je pozemek ve správě MČ Praha 11.
- Do úvahy ještě přicházejí objekty na pozemcích HMP (Nešporova P-3, Doubravická P-7 a Štichova P-8)
- Ostatní pozemky jsou v držení jiných subjektů.
- Naopak MČ může nabídnout některé pozemky ze západní části.

## 7.9 Cílová bilance po realizaci navržených HG

Bilanční výpočet podle PSP hovoří o deficitu 1 227 parkovacích stání.

Projekty první priority mohou nabídnout následující počty parkovacích stání:

Označení	Popis	Aktuálně PS	Návrh PS MAX	Max. přírůstek PS
P – 2	HG Brandlova	88	569 – 5 NP	481
P – 3	HG Nešporova	56	845 – 5 NP	789
P – 7	HG Doubravická	290	788 – 4 NP	498
P – 8	HG Štichova	185	996 – 4 NP	811

**Lze konstatovat, že většinu problému dokáže Praha 11 vyřešit v rámci těchto 4 projektů. U každého projektu navíc existuje prostor ke snížení počtu podlaží, aniž by se to negativně dotklo bilančních poměrů.**

## 8 Návrh opatření pro preferenci rezidentního parkování

Jedním ze stěžejních motivů práci v roce 2011 bylo nalezení způsobu preference rezidentního parkování. Rezidentní parkování je parkování a odstavování vozidel občanů, majících trvalý pobyt na území MČ Praha 11. A už tato definice predikuje budoucí možné řešení. Jestliže se vyskytují 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.

### 8.1 Odlišnosti oproti roku 2011

Základní změnou je odlišná koncepce pro zřizování a provozování zón placeného stání na území hl. m. Prahy, Tato koncepce byla schválena v září 2014 a podle této koncepce již byly realizovány nové 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 zřizování 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 stanic metra 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

### 8.2 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.**

### 8.3 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 užit 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

### 8.3.1 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 7/2016 - 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 dubna 2016.

### 8.3.2 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.

### 8.4 Navržený rozsah regulace dopravy v klidu

Navrhujeme rozsah, který je v zásadě totožný s rozsahem z roku 2011, byť lze zvažovat i propojení obou dílčích zón v okolí stanic metra Opatov a Háje.

### 8.5 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 živelního 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 11 nebude jednoduché, neboť zde převládá obytný charakter území. Nicméně bude zapotřebí:
  - 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 zpracování projektu organizace dopravy v klidu, který bude řešit pravidla pro parkování jednotlivých skupin uživatelů v konkrétních lokalitách. Tento projekt bude nutno důkladně diskutovat s odbornými a samosprávnými orgány MČ Praha 11 a posléze s hl. m. Prahou.
- Při zpracování projektu bude nutno respektovat metodická pravidla stanovená hl. m. Prahou, případně jednat o jejich lokální modifikaci;

## 9 Program revitalizace hlídaných parkovacích ploch

Sídlištní hlídané placené parkoviště jsou důležitým prvkem v procesu uspokojování poptávky obyvatel Prahy 11 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 byly doposud ve správě hl. m. Prahy, avšak MČ Praha 11 získala část těchto parkovišť do své správy. 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 modernizaci hlídaných parkovacích ploch na území MČ Praha 11, které jsou ve správě MČ Praha 11.

Odradem klesající kvality poskytovaných služeb je klesající podíl odstavených osobních automobilů a naopak rostoucí odstavky nákladních vozidel, obytných karavanů, či autobusů.

### 9.1 Přehled dotčených parkovišť

Parkoviště	Počet parkovacích stání	Typ kapacity	Nájemce
Gregorova	190	Parkoviště	FC TJ Háje Jižní město
Krejnická	277	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Holušická	150	Parkoviště	Kreace s.r.o.
Hráského	261	Parkoviště	Jihoměstská majetková a.s.
Vojtíšková	277	Parkoviště	Vapcam Service
Plickova	226	Parkoviště	Siréna s.r.o.
Ledvinova	97	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Zdiměřická	247	Parkoviště	JKL Parking s.r.o.

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



### 9.2 Doporučení budoucího standardu hlídaných parkovišť

Provozovatel (Nájemce)	Jihoměstská majetková a.s. je jediným nájemcem	Kapacita PS pro dosažení efektivity provozu:	Min. 200 PS
Vlastnická struktura pozemků	Ucelená vlastnická struktura – optimálně hl. m. Praha se svěřením MČ Praha 11		
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.		

### 9.3 Další atributy

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

## 9.4 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 oplotit, 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 spřažen s vjezdovou závorou a výjezdový stojan spřažen 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 nahrazené 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 úrovní terénu.

## 9.5 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, náradí je volně loženo v prostoru a různě ustrojená obsluha není důstojným reprezentantem Prahy.

MČ Praha 11 by měla stanovit zásady pro výkon činnosti správce parkovišť:

- Parkoviště bude vždy uklizeno
- Okolí stanoviště obsluhy 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 stanoviště obsluhy bude probíhat min. 1 x měsíčně
- Obsluha parkoviště:
  - Bude vybavena služebním jednotným ošacením
  - Bude vždy čistá
  - Nebude pod vlivem alkoholických nebo psychotropních látek
  - Bude vstřícná k návštěvníkům
  - V případě zjištění nedostatku musí správce okamžitě zajistit výměnu pracovníka

## 9.6 Orientační cenová kalkulace – souhrnná tabulka

Položka	Celkem - vše	Gregorova	Krejnická	Holušická	Hráského	Vojtěškova	Pliczkova	Ledvinova	Zdimeřická
Plot Lario panel, včetně montáže, příslušenství a betonáže základů	3 068	262	415	324	629	421	372	266	378
Betonová dlažba - komunikace, včetně podkladových vrstev a obrub	6 739	867	1 377	1 028	1 722	1 746	0	0	0
Betonová dlažba - parkovací plochy, včetně podkladových vrstev a obrub	7 567	1 271	1 811	1 028	1 677	1 780	0	0	0
Betonová dlažba - pochozí plochy, včetně podkladových vrstev a obrub	299	218	19	29	33	0	0	0	0
Odkopy včetně odvozu a uskladnění	3 865	620	844	553	912	935	0	0	0
Technologický kontejner	1 600	200	200	200	200	200	200	200	200
Vrata s elektropohonem	768	96	96	96	96	96	96	96	96
Vstupní branka	120	15	15	15	15	15	15	15	15
Parkovací technologie	3 200	400	400	400	400	400	400	400	400
Kamerový systém - dohled parkoviště	3 060	360	360	360	480	360	420	360	360
Přípojky elektro - připojení nových zařízení	192	24	24	24	24	24	24	24	24
Přípojky voda	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Přípojky kanalizace	240	30	30	30	30	30	30	30	30
Svislé dopravní značení	72	9	9	9	9	9	9	9	9
Vodorovné dopravní značení	83	0	0	0	0	0	33	14	36
Ostatní	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>30 873</b>	<b>4 372</b>	<b>5 600</b>	<b>4 096</b>	<b>6 227</b>	<b>6 016</b>	<b>1 599</b>	<b>1 415</b>	<b>1 548</b>

Údaje jsou uvedeny v tis. Kč.

## 10 Program navyšování parkovacích kapacit

Definovaná koncepce přeměny parkovacích ploch na objekty hromadných garáží naráží na značnou investiční náročnost. Na druhé straně je bezesporu nutno hledat cesty k navyšování parkovacích kapacit. Jednou z možných cest je využití montovaných nástaveb. Tento námět byl již použit v první studii z roku 2007. 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 přeměny parkovišť na objekty hromadných garáží. Jeho výhodou by mohlo být navyšování 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 zastavení 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, a to zejména těch, které náleží do 2. a 3. Etapy řešení.

### 10.1 Doporučené projekty programu navyšování parkovacích kapacit

Zpracovatel provedl postupnou selekci parkovacích ploch vhodných pro program zkapacitňování = zůstává zachována logika postupu podle roku 2011.

Název	PS	Vlastník	Stavební stav/dispozice	I. Etapa rozvoje	Možné navýšení kapacity
HPP Valentova	90	ANO	ANO	NE	72
P Brandlova - západ	75	ANO	ANO	NE	60
P Šalounova u OC	66	ANO	ANO	NE	53
P Konstantinova	80	ANO	ANO	NE	64
P Radimovická u OC	76	ANO	ANO	NE	61
P Anežky Malé	80	ANO	ANO	NE	64
HPP Štichova - II	263	ANO	ANO	NE	237
P Výstavní	81	ANO	ANO	NE	65
P Kunínova	110	ANO	ANO	NE	94
P Šustova	89	ANO	ANO	NE	71
P Gregorova	104	ANO	ANO	NE	88
HPP Gregorova	191	ANO	ANO	NE	162
P Krejnická	119	ANO	ANO	NE	101
HPP Krejnická	233	ANO	ANO	NE	198
HPP Holušická	160	ANO	ANO	NE	136
HPP + P Hráskeho	417	ANO	ANO	NE	354
P Vojtíšková - Z	106	ANO	ANO	NE	90
P Vojtíšková - V	81	ANO	ANO	NE	69
HPP Vojtíšková	290	ANO	ANO	NE	247
HPP Doubravická	290	ANO	ANO	ANO	2 286
HPP Štichova - I	135	ANO	ANO	ANO	
P Brandlova - východ	88	ANO	ANO	ANO	
HPP Ledvinova	90	ANO	NE		
P Turkova	203	ANO	NE		
P Černockého	96	ANO	NE		
P Ke Kateřinkám	69	ANO	NE		
P Radimovická - Jih	132	ANO	NE		
P Opatovská - nezpevněná plocha	73	ANO	NE		
P Hněvkovského	222	ANO	NE		
HPP + P Hvězdoslavova	272	NE			
HPP + P Mikulova (Bachova)	534	NE			
P Podjavorinské	137	NE			
P&R Opatov	221	NE			
HPP Šalounova	57	NE			
P Metodějova	180	NE			
HPP Zdiměřická	207	NE			
HPP Nešporova	435	NE			
HPP Matúškova	130	NE			
HPP Mírového hnutí (Brechova)	236	NE			
HPP Ke Stáčírně - Majerského + P Majerského	314	NE			
HPP Leopoldova	163	NE			
HPP Kaplanova	162	NE			
P Hrdličkova	138	NE			



V první řadě byla využita aktuální mapa vlastnických vztahů. Ze 43 potenciálních ploch bylo vyloučeno 14 parkovišť, neboť nepatří městu nebo nejsou svěřeny městské části. Posléze bylo hodnoceno, zda lez patrovou nástavbu realizovat s ohledem na stavení dispozice nebo odstupové vzdálenosti. V posledním kroku pak byly ze seznamu vyloučeny lokality spadající do první etapy řešení koncepce. Výsledkem je seznam 19 lokalit doporučených do programu navýšování parkovacích kapacit:

Název	Kapacita PS	Možné navýšení kapacity PS	Celková parkovací kapacita PS	Orientační investiční náklady
HPP Valentova	90	72	162	9 720 000 Kč
P Brandlova - západ	75	60	135	8 910 000 Kč
P Šalounova u OC	66	53	119	7 840 800 Kč
P Konstantinova	80	64	144	9 504 000 Kč
P Radimovická u OC	76	61	137	9 028 800 Kč
P Anežky Malé	80	64	144	7 776 000 Kč
HPP Štichova - II	263	237	500	35 149 950 Kč
P Výstavní	81	65	146	8 748 000 Kč
P Kunínova	110	94	204	11 360 250 Kč
P Šustova	89	71	160	10 573 200 Kč
P Gregorova	104	88	192	11 934 000 Kč
HPP Gregorova	191	162	353	24 108 975 Kč
P Krejnická	119	101	220	15 020 775 Kč
HPP Krejnická	233	198	431	29 410 425 Kč
HPP Holušická	160	136	296	20 196 000 Kč
HPP + P Hráského	417	354	771	52 635 825 Kč
P Vojtíšková - Z	106	90	196	13 379 850 Kč
P Vojtíšková - V	81	69	150	10 224 225 Kč
HPP Vojtíšková	290	247	537	36 605 250 Kč
<b>Celkem</b>	<b>2 711</b>	<b>2 286</b>	<b>4 997</b>	<b>332 126 325 Kč</b>

## 11 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. V současné době MČ Praha 11 operuje se 2 objekty hromadných garáží a 8 hlídanými parkovacími plochami.

Hromadná garáž / parkoviště	Počet parkovacích stání	Typ kapacity	Nájemce
Opatovská	954	Hromadná garáž	Jihoměstská parkovací a.s.
Vojtíšková	375	Hromadná garáž	Jihoměstská parkovací a.s.
Gregorova	190	Parkoviště	FC TJ Háje Jižní město
Krejnická	277	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Holušická	150	Parkoviště	Kreace s.r.o.
Hráského	261	Parkoviště	Jihoměstská parkovací a.s.
Vojtíšková	277	Parkoviště	Vapcam Service
Plickova	226	Parkoviště	Siréna s.r.o.
Ledvinova	97	Parkoviště	BESICO Real s.r.o.
Zdiměřická	247	Parkoviště	JKL Parking s.r.o.

Celková parkovací kapacita je 3 054 parkovacích stání.

Základní schéma vztahů mezi nájemcem a městskou částí je postaveno na nájemní smlouvě. Oproti tomu výnosy z parkovného jsou výnosy nájemce – provozovatele.

### 11.1.1 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 215 parkovacích stání tvoří mzdové náklady cca. 70 % 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 10 projektů (8 x HPP a 2 x HG) jsou roční mzdové náklady **8 mil. Kč/rok.** a pohlít 38 % inkasovaných tržeb. Ve mzdových nákladech nejsou dále zahrnuty mzdové náklady vedení provozu a servisních oddělení. V případě HPP pak tvoří ostatní náklady spíše zanedbatelnou položku a to i s ohledem na malý zájem nájemců na udržení dobrého stavu parkovišť.

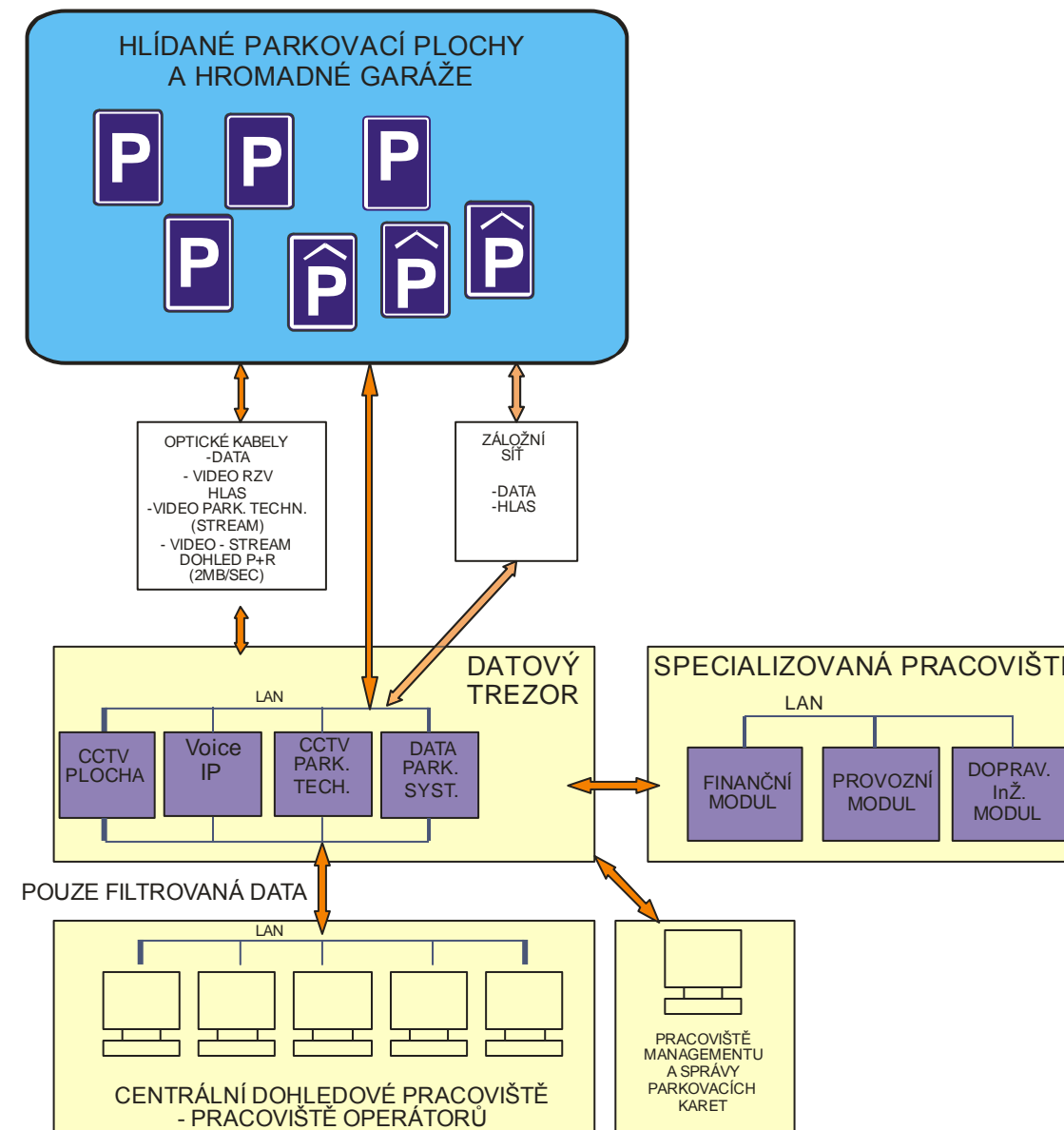
Pokud bychom chtěli dosáhnout určitého technického standardu hlídaných parkovacích ploch a objektů hromadných garáží, museli bychom posílit technickou údržbu a pravidelný úklid parkovišť. Toto je však již možné jen v případě sloučení provozování do jednoho celku. Jinak budou náklady na každé parkoviště neúměrně vysoké a promítnou se do ceny vůči konečným zákazníkům – občanům MČ Praha 11.

## 12 Návrh optimalizace systému provozování HPP a HG

Jak již bylo v předchozí kapitole konstatováno, je žádoucí (a v budoucnosti asi nevyhnutelné) postupné 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.

První zmínka o centralizovaném provozování byla již v roce 2007, kdy jsme navrhovali režim zabezpečených parkovišť, napojených na centrální pult. Současně již v roce 2007 bylo konstatováno, že dvě sousední parkoviště by měla mít jeden systém provozování – tzv. sloučené parkovací plochy.

V současné době si dovolueme doporučit ještě více rasantnější postup.



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 8 mil. Kč na 2,5 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.

## 13 Rozbor základních ekonomických parametrů

Aktualizace koncepce řešení dopravy v klidu definuje 5 programů rozvoje:

1. Přeměna ploch na objekty hromadných garáží
2. Zóny placeného stání na části území Prahy 11
3. Revitalizaci hlídaných parkovacích ploch
4. Realizaci patrových nástaveb nad parkovišti
5. Centralizované provozování systému dopravy v klidu

Pro jednotlivé programy dále vyčíslíme základní ekonomické parametry, pokud je to možné.

### 13.1 Investiční náklady

#### 13.1.1 Přeměna ploch na objekty hromadných garáží

Ekonomické parametry jednotlivých projektů vycházejí z návrhu jejich uspořádání. Pro stanovení investičních nákladů je použita jednotková cena 250 000,- Kč na 1 nové parkovací stání. Tato cena by měla být maximální, avšak zatím nejsou známy náklady, které by mohly jednotlivé projekty výrazně prodražit – zde zejména případné složité přeložky podzemních inženýrských sítí. Současně jsme provedli kontrolní výpočet podle Cenových ukazatelů ve stavebnictví, pro kategorii 811 – Haly pro výrobu a služby - 811.5 Haly pro garážování, opravy a údržbu vozidel, strojů a zařízení - konstrukčně materiálová charakteristika – 4 - svislá nosná konstrukce montovaná z dílců betonových tyčových.

Projekt	Lokalita	Počet + PS	IN
P - 2	Brandlova ulice	569 PS	142 250 000 Kč
P - 3	Nešporova ulice	845 PS	211 250 000 Kč
P - 7	Doubravická ulice	788 PS	197 000 000 Kč
P - 8	Štichova ulice	996 PS	249 000 000 Kč
Celkem		3 198 PS	799 500 000 Kč

Celkové investiční náklady dosahují hodnoty 799,5 mil. Kč, přičemž bude vybudováno 3 198 parkovacích stání. Důležité bude v dalších fázích projektování celého záměru se soustředit na optimalizaci investičních nákladů tak, aby uvedená hodnota byla co nejvíce snížena. V porovnání s hodnotami stanovenými podle cenových ukazatelů jsou celkové investiční náklady o 10 % nižší, což je v 15% toleranci cenových ukazatelů.

#### 13.1.2 Zóny placeného stání

Pro stanovení investičního rozpočtu zón placeného stání je nutno v první řadě zpracovat projekt organizace dopravy v klidu. V současné době lze stanovit pouze orientační odhady. Zónou placeného stání bude regulováno parkování na cca. 8 500 parkovacích stáních. Investiční náklady se budou pohybovat v rozmezí 10-15 mil. Kč.

#### 13.1.3 Revitalizace hlídaných parkovacích ploch

Program revitalizace parkovacích ploch je odhadován na 31,0 mil. Kč

### 13.1.4 Patrové nástavby

Program patrových nástaveb je odhadován na 332 mil. Kč

### 13.1.5 Centralizované provozování

Investici do centralizovaného provozování je zčásti obsažena již v programu revitalizace parkovišť. Zde odhadneme položku na centrální dispečink ve výši 5,0 mil. Kč a dovybavení parkovišť 2,0 mil. Kč a vybavení objektů hromadných garáží na 5,0 mil. Kč. Celkové náklady jsou odhadované na 12,0 mil. Kč.

### 13.1.6 Souhrnná tabulka investičních nákladů

Program	Název programu	Kalkulované investiční náklady v mil. Kč
1	Přeměna ploch na objekty	799
2	Zóny placeného stání	15
3	Revitalizace parkovišť	31
4	Patrové nástavby	332
5	Centralizované provozování	12
Celkem		<b>1 145</b>

## 13.2 Provozní náklady

### 13.2.1 Nové objekty hromadných garáží

Pro stanovení provozních nákladů vycházíme z dřívějších podkladů poskytnutých Jihoměstskou parkovací a.s., která provozuje dva objekty hromadných garáží s kapacitou 375 a 954 PS. Provozování těchto dvou projektů vykazuje provozní náklady 650 Kč na parkovací stání za měsíc.

Jednotkovou cenu 650,- Kč/PS/měs. si dovoluujeme upravit pomocí koeficientu, který zohledňuje velikost objektu hromadných garáží a to s ohledem na následující předpoklady:

- Zásadní vliv mají personální náklady, které jsou stejné pro objekt 200 PS i pro objekt 1 000 PS
- Objekty jsou navrženy jako „otevřené“ vzdušné konstrukce, tudíž není potřeba nucené ventilace
- Objekty budou mít jednotnou uživatelskou strukturu – rezidenty
- V objektech bude vytápěno pouze stanoviště obsluhy

Projekt	Lokalita	Počet + PS	Koeficient	Provozní náklady 1 PS/měsíc	Provozní náklady celkem
P - 2	Brandlova ulice	569 PS	0,95	618 Kč	4 216 290 Kč
P - 3	Nešporova ulice	845 PS	0,80	520 Kč	5 272 800 Kč
P - 7	Doubravická ulice	788 PS	0,80	520 Kč	4 917 120 Kč
P - 8	Štichova ulice	996 PS	0,75	488 Kč	5 826 600 Kč
Celkem		3 198 PS	0,86	6 728 Kč	20 232 810 Kč

V provozních nákladech není zakalkulován vliv programu č. 5 – centralizované provozování.

### 13.2.2 Zóny placeného stání

Opětovně lze pouze odhadovat budoucí roční provozní náklady ve výši 4 – 6 mil. Kč

### 13.2.3 Revitalizace parkovacích ploch

Bez stanovených provozních nákladů. Pokud bude realizován program 5, lze odhadovat provozní náklady na každé parkoviště ve výši 0,4 mil. Kč/rok.

### 13.2.4 Patrové nástavby

Bez stanovených provozních nákladů. Pokud bude realizován program 5, lze odhadovat provozní náklady na každé parkoviště ve výši 0,4 mil. Kč/rok.

### 13.2.5 Centralizované provozování

Mzdové náklady centralizovaného provozování se v nákladech systému projeví částkou ve výši cca 5 mil. Kč/rok. Srovnatelné provozní náklady bez tohoto systému však činí 8 mil. Kč/rok jen na HPP.

### 13.2.6 Souhrnná tabulka

Program	Název programu	PN - minimální	PN - maximální
1	Přeměna ploch na objekty	15 000	24 000
2	Zóny placeného stání	4 000	6 000
3	Revitalizace parkovišť	3 200	4 800
4	Patrové nástavby	8 400	28 500
5	Centralizované provozování	5 000	8 000
Celkem		35 600	71 300

Minimální provozní náklady jsou stanovené na základě předpokladu, že dojde ke sloučení provozování hlídaných parkovacích ploch a hromadných garáží na centrální dispečink. V opačném případě jsou stanoveny provozní náklady maximální.

### 13.3 Orientační ekonomická rozvaha

#### 13.3.1 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)
- Není kalkulován podíl hl. m. Prahy na provozování ZPS
- Z programu 1 je použita pouze 1. etapa

Program	Název programu	PN - minimální	PN - maximální	Odpisy - minimální	Odpisy - maximální	Tržby
1	Přeměna ploch na objekty	15 000	24 000	21 333	26 633	31 716
2	Zóny placeného stání	4 000	6 000	1 000	1 500	10 000
3	Revitalizace parkovišť	3 200	4 800	3 100	3 100	17 058
4	Patrové nástavby	8 400	28 500	11 067	22 133	49 587
5	Centralizované provozování	5 000	8 000	500	800	0
Celkem		35 600	71 300	37 000	54 167	108 360

PN – provozní náklady

Údaje jsou uvedeny v tisících Kč.

Výsledek projektu se pohybuje od +35 mil. Kč/rok do -17 mil. Kč/rok.

## 14 Doporučení dalšího postupu a závěry

Aktualizace koncepce řešení dopravy v klidu na území městské části Praha 11 vyhodnotila změny, které nastaly v uplynulých dvou letech, a sestavila modernizovanou koncepci řešení parkování. Pokud bychom chtěli zdůraznit změny, které nastaly v uplynulých dvou letech lze v první řadě uvést:

### 14.1 Hlavní závěry analytické části

- Mírně se zvýšil objem parkujících na místních komunikacích v nočním období a současně došlo ke snížení počtu vozidel odstavovaných mimo místní komunikace
- Zatím se neprojevil vliv zprovozněných zón placeného stání v roce 2016
- Naopak mírně roste počet vozidel parkujících na místních komunikacích ve dne což je způsobeno:
  - Zřetelně nižším výjezdem rezidentů
  - Vyšším zatížením kategorie ostatní
- Část parkovacích kapacit, které jsou situovány v okolí stanic metra, nebo významných komerčních objektů je nutno regulovat, neboť dochází k omezování přirozených požadavků na odstavování vozidel rezidentů
- Nevznikla žádná významná veřejná parkovací kapacita pro uspokojení nároků rezidentů
- Technický stav velké části veřejných parkovacích kapacit mimo místní komunikace se nadále zhoršuje a i toto může být příčinou jejich nižšího využívání.

### 14.2 Závěry návrhové části

- Zásadní změnou je užití pražských stavebních předpisů pro bilanční výpočty
- Aplikace PSP snižuje deficit parkovacích stání z původní hodnoty – 3 059 PS na novou hodnotu – 1 227 PS
- Podrobným rozbohem byl zjištěn dostatek parkovacích stání v západní části Prahy 11. Veškeré deficity se soustředí do východní části.
- Naopak většina parkovišť svěřených do správy MČ Praha 11 je v západní části území.
- Program rozvoje parkovacích kapacit byl přehodnocen a snížen na 4 objekty hromadných garáží, které lze relativně rychle realizovat.
- Současně lze zvažovat vzájemnou výměnu parkovišť mezi HMP a MČ
- Změna přístupu umožňuje i přehodnotit program zkapacitňování parkovišť pomocí jednoduchých nástaveb. Tento program nově obsahuje 19 lokalit.
- Modernizace parkovišť musí být propojená s programem jejich centralizovaného provozování pod hlavičkou městské části Praha 11.
- Ostatní principy návrhu – zklidňování dopravy ve vnitřních částech sídlišť a obytných celků formou obytných či zklidněných zón zůstávají zachovány.
- Na základní prvek obytných zón nově navrhuje doporučení k realizaci zón placeného stání na části území Prahy 11, které by měly preferovat parkování trvale bydlících občanů

### 14.3 Doporučení dalšího postupu

Předložená koncepce řešení dopravy v klidu je základním materiálem pro celkové zlepšení stavu dopravy v klidu na území MČ Prahy 11. 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 11 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. Zpracování projektu organizace dopravy v klidu a provozně organizačního zabezpečení zóny placeného stání
4. Pokračování procesu svěřování pozemků dle této koncepce

## Obsah

1	Základní identifikace díla.....	2	7.1.4	Časové hlediska.....	19
1.1	Objednatel:.....	2	7.1.5	Časové priority řešení.....	19
1.2	Zpracovatel:.....	2	7.2	Výsledek procesů v letech 2009 - 2011 .....	19
2	Úvod.....	2	7.3	Aktualizace mapy vlastnických vztahů.....	19
3	Demografie.....	2	7.4	Změny 2011 - 2016 .....	19
3.1	Počet obyvatel.....	2	7.5	Revize výpočtu koeficientu náhrady.....	20
3.2	Počet bytů .....	3	7.5.1	Celková bilance parkovacích kapacit .....	20
3.3	Obloženost a hustota osídlení .....	3	7.5.2	Úpravy parkovacích kapacit .....	20
4	Aktualizace pasportu parkovacích kapacit .....	4	7.5.3	Celková bilance s upravenými parkovacími kapacitami .....	21
4.1	Pasport parkovacích stání na místních komunikacích.....	4	7.5.4	Stanovení základních koeficientů náhrady.....	21
4.1.1	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na místních komunikacích.....	4	7.5.5	Úpravy koeficientů náhrady .....	22
4.2	Pasport parkovacích kapacit mimo místní komunikace.....	5	7.5.6	Stanovení konečných koeficientů náhrady .....	22
4.2.1	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit na hlídaných parkovacích plochách .....	5	7.6	Uplatnění pražských stavebních předpisů .....	23
4.2.2	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží - veřejné .....	5	7.6.1	Bilanční výpočet podle PSP .....	24
4.2.3	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit v objektech hromadných garáží – neveřejné .....	5	7.6.2	Upravená základní bilance podle PSP .....	25
4.2.4	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit ve vnitroblocích - neveřejné.....	6	7.7	Aktualizace harmonogramu řešení výstavby objektů HG.....	27
4.2.5	Celkový přehled parkovacích stání na ploše – vnitrobloky – veřejné .....	6	7.7.1	Postup řešení – zůstává beze změn .....	27
4.2.6	Souhrnný přehled pasportu parkovacích kapacit individuálních garáží.....	7	7.8	Návrh majetkových směn pozemků .....	27
4.3	Celkový přehled parkovacích kapacit na území MČ Praha 11 .....	7	7.9	Cílová bilance po realizaci navržených HG .....	27
5	Aktualizace objemů parkujících vozidel .....	8	8	Návrh opatření pro preferenci rezidentního parkování.....	28
5.1	Cel plošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích .....	8	8.1	Odlíšnosti oproti roku 2011.....	28
5.2	Objemy parkujících vozidel na místních komunikacích .....	8	8.2	Právní a metodická východiska.....	28
5.3	Parkovací deficity.....	11	8.3	Koncepční a právní předpisy hl. m. Praha.....	28
5.4	Objemy parkujících vozidel mimo místní komunikace .....	11	8.3.1	Legislativní podmínky zřízení ZPS .....	29
5.4.1	Parkující vozidla na hlídaných parkovacích plochách.....	11	8.3.2	Zřízení, realizace a provozování Zóny placeného stání.....	29
5.4.2	Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – veřejné .....	11	8.4	Navržený rozsah regulace dopravy v klidu .....	29
5.4.3	Parkující vozidla v objektech hromadných garáží – neveřejné.....	11	8.5	Doporučené principy realizace ZPS .....	29
5.4.4	Parkující vozidla ve vnitroblocích – neveřejné.....	11	9	Program revitalizace hlídaných parkovacích ploch.....	30
5.4.5	Parkující vozidla ve vnitroblocích – veřejné.....	11	9.1	Přehled dotčených parkovišť.....	30
5.4.6	Parkující vozidla v individuálních garážích.....	11	9.2	Doporučení budoucího standardu hlídaných parkovišť .....	30
5.5	Celkový přehled – noční počty vozidel .....	12	9.3	Další atributy .....	30
5.6	Celkový přehled – denní počty vozidel.....	12	9.4	Architektonické řešení - koncept řešení.....	31
6	Určení uživatelské struktury – momentové dopravní průzkumy.....	13	9.5	Provozní režim parkovišť z pohledu provozovatele a správce .....	31
6.1	Metodika dopravních průzkumů.....	13	9.6	Orientační cenová kalkulace – souhrnná tabulka .....	31
6.1.1	Momentové pozorování.....	13	10	Program navyšování parkovacích kapacit.....	32
6.2	Vyhodnocení momentového pozorování.....	14	10.1	Doporučené projekty programu navyšování parkovacích kapacit .....	32
6.3	Obsazenost parkovacích kapacit a časová charakteristika parkování.....	14	11	Rozbor efektivity provozování HPP a HG.....	33
6.4	Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování.....	14	11.1.1	Modelová tabulka pro stanovení provozních nákladů hlídaných parkovacích ploch .....	33
6.5	Časová charakteristika parkování.....	14	12	Návrh optimalizace systému provozování HPP a HG.....	34
6.6	Zastupitelnost a využití parkovací kapacity.....	16	13	Rozbor základních ekonomických parametrů.....	35
6.7	Celkové objemy pohybů .....	18	13.1	Investiční náklady .....	35
6.8	Určení průměrné uživatelské struktury – noc a den.....	18	13.1.1	Přeměna ploch na objekty hromadných garáží .....	35
6.9	Uživatelská struktura mimo místní komunikace.....	18	13.1.2	Zóny placeného stání.....	35
6.10	Závěr dopravních průzkumů.....	18	13.1.3	Revitalizace hlídaných parkovacích ploch .....	35
7	Aktualizace konceptu přeměny parkovacích ploch.....	19	13.1.4	Patrové nástavby.....	36
7.1	Principy koncepce přeměny parkovacích ploch – podle roku 2009.....	19	13.1.5	Centralizované provozování .....	36
7.1.1	Svěření pozemků .....	19	13.1.6	Souhrnná tabulka investičních nákladů.....	36
7.1.2	Prodej pozemků.....	19	13.2	Provozní náklady .....	36
7.1.3	Slučování projektů .....	19	13.2.1	Nové objekty hromadných garáží.....	36
			13.2.2	Zóny placeného stání.....	36
			13.2.3	Revitalizace parkovacích ploch .....	36

13.2.4	Patrové nástavby .....	36
13.2.5	Centralizované provozování .....	36
13.2.6	Souhrnná tabulka .....	36
13.3	Orientační ekonomická rozvaha .....	37
13.3.1	Předpoklady ekonomické rozvahy .....	37
14	Doporučení dalšího postupu a závěry .....	37
14.1	Hlavní závěry analytické části .....	37
14.2	Závěry návrhové části .....	37
14.3	Doporučení dalšího postupu .....	37
15	Seznam použitých zkratk .....	39
16	Přehled obrazových příloh .....	39

## 15 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 11
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.

## 16 Přehled obrazových příloh

Číslo	Název	Formát
P1	Průměrné noční obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A2
P2	Průměrné denní obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A2
P3	Přehled objektů veřejných hromadných garáží a hlídaných parkovacích ploch na území Městské části Praha 11	A2
P4	Rozborová mapa vlastnických vztahů k pozemkům pod parkovišti a objektům hromadných garáží	A2
P5	Rozborová mapa lokálních deficitů na místních komunikacích	A2
P6	Koncepce návrhu řešení dopravy v klidu na území MČ Praha 11	A2