Navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10

-- Analytická část –

Praha, 12/2019

V1.0

Informace o dokumentu

Dokument

Navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10

Zpracovala společnost

INTENS Corporation s.r.o.
Vyskočilova 1481/4
140 00 Praha 4
IČ: 28435575
DIČ: CZ28435575
Zapsána dne 28. 7. 2008 Městským soudem v Praze
oddíl C, vložka 141306

pro

Městská část Praha 10
Vršovická 1429/68
101 38 Praha 10
IČ: 00063941
DIČ: CZ00063941

Zpracovatel:

Ing. Jan Votoupal
Ing. Tomáš Stárek, PhD.

Datum vydání: 12/2019

Copyright ©2019 INTENS Corporation s.r.o.

Všechna práva vyhrazena. Tištěno v České republice.

Obsah

Obsah **2**

1 Úvodní informace **5**

1.1 Širší kontext 5

1.2 Předmět a cíl řešení 7

1.3 Struktura dokumentu 7

2 Širší kontext dopravy v klidu na území MČ Praha 10 ..... **8**

2.1 Dopravní systém MČ Praha 10 8

2.2 Veřejná hromadná doprava 9

2.3 Doprava v klidu 9

3 Metodický rámec analýzy **11**

3.1 Zhodnocení dostupných podkladů 11

3.2 Základní popis metodického rámce 13

4 Analýza DvK na úrovni základních sídelních jednotek **14**

4.1 Identifikace oblastí s parkovacími deficity 14

4.2 Zohlednění vývoje v zájmovém území 25

5 Analýza územních rezerv pro nové parkovací kapacity **28**

5.1 Vnitrobloky 28

5.2 Vytipované pozemky pro umístění parkovacích domů 28

5.3 Analýza lokalit ve vztahu k území 29

6 Shrnutí **44**

Seznam obrázků

obr. č.1 Dopravně významné komunikace na území Prahy 10, zdroj: Ročenka dopravy 2018, TSK 8
obr. č.2 Situace ZPS v okolí Prahy 10, zdroj: IPR Praha 2019 10
obr. č.3 Lokální deficity na úrovni ZSJ, zdroj: ADvK 14
obr. č.4 Lokální deficity na úrovni ulic, zdroj: ADvK 15
obr. č.5 ZSJ dle stavu dopravy v klidu 24
obr. č.6 Návrh etapizace zavedení ZPS, zdroj: prezentace ZPS na území MČ Praha 10, F. Humplík 26
obr. č.7 Schéma vedení optimalizované trati Praha hl. n. – Praha Hostivař, zdroj: SŽDC 27
obr. č.8 Rozmístění vytipovaných lokalit pro parkovací domy na území MČ Praha 10 29
obr. č.9 Vytipované lokality ve vztahu k situaci DvK 30
obr. č.10 Vytipované lokality s docházkovou vzdáleností ve vztahu k situaci DvK 31
obr. č.11 Vyfiltrované lokality se znázorněnou docházkovou vzdáleností 32
obr. č.12 Časová dostupnost k lokalitě č. 15 - Petrohradská, zdroj: vlastní, Targomo 35
obr. č.13 Časová dostupnost k lokalitě č. 65 – Platanová (dostupnost obdobná jako č. 66 – Práčská – Jasmínová), zdroj: vlastní, Targomo 36
obr. č.14 Časová dostupnost k lokalitě R - Brigádníků, zdroj: vlastní, Targomo 37
obr. č.15 Časová dostupnost k lokalitě č. 3 - Sobotecká, zdroj: vlastní, Targomo 39
obr. č.16 Časová dostupnost k lokalitě č. 18 – Bulharská – Tolstého – Na Míčánkách - Ruská, zdroj: vlastní, Targomo 40
obr. č.17 Časová dostupnost k lokalitě č. 22 – Kodaňská - Novorossijská, zdroj: vlastní, Targomo 41
obr. č.18 Časová dostupnost k lokalitě č. 12 –Dřevčická - Káranská, zdroj: vlastní, Targomo 43

Seznam tabulek

tab. č.1 Stanovení ZSJ s nedostatkem parkovacích míst 18
tab. č.2 ZSJ dle charakteru zástavby 19
tab. č.3 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující vysokopodlažní zástavbou sídlištního typu 20
tab. č.4 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující nízkopodlažní zástavbou vilového typu 21
tab. č.5 Kategorie situace DvK pro ZSJ se smíšenou zástavbou 22
tab. č.6 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující komerční zástavbou 23
tab. č.7 Posouzení vlivu zavedení ZPS v sousedních městských částech 26
tab. č.8 Vytipované lokality s odhadem kapacity plochy (1 patro) 33
tab. č.9 Lokality s nejvyšším kapacitním potenciálem v 1 úrovni 34

Seznam používaných zkratek

Zkratka	Význam
ADvK	Dokument „Analýza dopravy v klidu na celém území MČ Praha 10 – aktualizace 2018“
DvK	Doprava v klidu
IAD	Individuální automobilová doprava
MČ	Městská část
OA	Osobní automobil
P+R	Parkoviště typu Park and Ride
PS	Parkovací stání
PSP	Pražské stavební předpisy
ZPS	Zóny placeného stání
ZSJ	Základní sídelní jednotka

1 Úvodní informace

1.1 Širší kontext

Možnost zaparkovat vozidlo v těsné blízkosti cíle se v centrech měst stává stále obtížnějším a proces parkování se tak stává pro řidiče stresovou záležitostí. Proces hledání volného, legálního místa pro zaparkování vozidla generuje zbytnou dopravu a přispívá k tvorbě kongescí a jejich časovému prodlužování. V případě, kdy se řidič domnívá, že existuje možnost bezplatného nebo levného parkování (např. oproti alternativám v parkovacích domech, které jsou zpravidla více vzdálené od konečné destinace), snaží se toto místo nalézt i za cenu velké časové ztráty popř. nelegálního zaparkování vozidla.

Výzkum ve Spojených státech již více jak před deseti lety ukázal, že cca 30 % procent provozu ve velkých aglomeracích je tvořeno vozidly hledajícími parkovací místo[1]. Tato skutečnost je více než dostačující pro změnu dopravní intenzity z hladiny pod úrovní saturace až na její roveň a významně tak přispívá ke vzniku dopravních kongescí. Ze srovnání studií zaměřujících se na velká města (San Francisco, Sydney, New York, Londýn,…) vyplývá, že řidiči stráví od 3,5 do 14 minut svého času při každém parkování[2]. Tyto výstupy byly potvrzeny také nedávnou studií zpracovanou pro centra německých měst[3], která uvádí průměrnou ujetou vzdálenost nutnou k nalezení volného místa 4,5 km, což odpovídá přibližně 10 minutám jízdy.

Vzhledem ke stále se zvyšujícímu stupni motorizace, a řádově neměnnému množství parkovacích ploch v evropských metropolích v posledních dvou dekádách, lze s jistotou konstatovat, že uvedené poznatky jsou plně aplikovatelné i pro metropole ve středoevropském prostoru.

Vývoj reagující na zvyšující se poptávku po parkování má v evropských městech podobné schéma, kdy jsou opatření a jejich efekty do velké míry analogické. Rozdíly se tak odvíjejí zejména od velikosti města, hustoty osídlení, stupně motorizace, dostupných alternativ atd. Pokud jsou uvedené rozdíly vzaty v potaz, lze u stejných stupňů opatření očekávat obdobný efekt. Prováděná regulační a organizační opatření následují zpravidla postupně následující kroky:

1) Žádná opatření nejsou potřebná. Dostupné plochy jsou využívány pro parkování do té doby, dokud statická doprava nezačne přinášet negativní dopad na atraktivitu nebo kvalitu oblasti.
2) Regulační a organizační opatření. V některých ulicích je doprava v klidu vyloučena, na vozovce jsou vyznačena jednotlivá stání za účelem vyšší efektivity užití ploch určených ke stání vozidel.
3) V dalším kroku dochází obvykle k zavedení časových omezení, po která se mohou vozidla na daném místě zdržet. Tímto způsobem se zvyšuje obrat vozidel na plochách, které jsou k dispozici a jsou tedy efektivněji využívány (více krátkodobých stání). V některých zemích EU se pro kontrolu doby parkování používají tzv. parkovací disky, popřípadě je parkování

[1] *Ideal Source of Local Public Revenue, 2004, Donald Shoup*

[2] *Cruising for Parking, 2007, Donald Shoup*

[3] APCOA parking study, 2013

regulováno poplatkem. Řidiči hledající dlouhodobější stání jsou nuceni parkovat v lokalitách vzdálenějších od centra a následně využít jiný druh dopravy.

4) Opatření zmíněná v předchozím bodě vedou k přelití statické dopravy do sousedních, často rezidentních oblastí. Dochází k zavedení schémat, která upřednostňují rezidenty před ostatními řidiči. Tato priorita je získána zpravidla po zaplacení poplatku.
5) Je zavedeno placené parkování. K regulování statické dopravy slouží stanovování výše parkovacích tarifů v jednotlivých oblastech.
6) S rostoucím stupněm motorizace a nedostatkem parkovacích míst v centru města jsou zřizovány plochy pro parkování ve větších vzdálenostech od center. Jedná se např. o koncept P+R s návazným systémem městské hromadné dopravy. Takový koncept je vhodný obzvláště pro města s historickým jádrem, kde by další zřizování parkovacích míst znamenalo ohrožení architektonické hodnoty centra.
7) Jako zatím nejvyšší stupeň byl v některých zemích představen koncept tzv. managementu mobility. Zahrnuje kombinaci individuální a veřejné dopravy za účelem poskytnutí atraktivního systému přepravy. Za cíl si klade poskytnout dobrou dostupnost do centra města nejen pro lidi využívající pouze individuální automobilovou dopravu. Parkování je v tomto konceptu klíčovým prvkem, neboť je třeba zajistit dobrou vazbu mezi IAD a VHD a zajistit tak „souvislou cestu“. Cennou součástí tohoto konceptu jsou systémy založené na principu nízkoemisních zón, městského mýta a dopravně informačních služeb.

Opatření zavedená a zaváděná na území hlavního města Prahy odpovídají poslednímu popsanému stupni, kdy se v minulosti již uvažovalo i o zřízení nízkoemisní zóny.

Vzhledem k rostoucímu stupni automobilizace ve městech dochází k vyčerpání parkovacích kapacit i pro skupinu rezidentů, protože charakter místních komunikací a veřejných prostranství byl formován v době, kdy byl počet osobních automobilů na 1 obyvatele výrazně nižší. Dochází tak převisu poptávky nad nabídkou parkovacích stání v nočních hodinách.

S rostoucími cenami nemovitostí v Praze se snižuje dostupnost bydlení, což akceleruje proces suburbanizace a stěhování obyvatelstva až do území Středočeského kraje. Vzhledem k vysoké koncentraci pracovních příležitostí spojené s nejvyšší regionální průměrnou mzdou však Praha stále zůstává atraktivním místem pro zaměstnání. Tato situace v důsledku generuje vysoké objemy denních dojížděk do centra Prahy. Značná část těchto dojížděk je realizovaná individuální automobilovou dopravu, což klade stále rostoucí požadavky na dopravní infrastrukturu včetně ploch pro odstavování vozidel.

Vlivem etapizovaného zavádění parkovacích zón po jednotlivých městských částech může docházet k přelivům parkujících do území, kde ještě nejsou zóny zavedeny. Řidiči tímto způsobem snižují náklady na parkování, respektive se snaží vyhnout omezením, které s sebou regulované parkování ZPS přináší.

Vzhledem k charakteru zástavby v širším centru hl. m. Prahy není uliční síť připravena na tyto nové, dynamicky se vyvíjející požadavky. Důsledkem těchto jevů je obsazenost parkovacích stání v exponovaných lokalitách přesahující 100 %, což indikuje nelegální stání, která je spojeno s negativními vlivy jako je snížení bezpečnosti provozu, ztížení průjezdnosti pro vozidla IZS a VHD, omezení pohybu nejzranitelnějších účastníků dopravního provozu, tedy chodců a cyklistů vlivem záboru chodníkových ploch a nerespektováním pruhů pro cyklisty apod.

Pro zajištění funkčnosti území je třeba tyto deficity řešit a zajistit tak obslužnost území společně se zajištěním dostatečné úrovně komfortu obyvatel.

1.2 Předmět a cíl řešení

Předmětem řešení je zmapovat reálné možnosti navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10.

Tato analýza přímo navazuje na dokument „Analýza dopravy v klidu na celém území Městské části Praha 10“ v jehož rámci došlo ke sběru dat a charakteristik o dopravě v klidu a potenciálních místech pro stavbu parkovacích domů. Cílem je tato data navzájem posoudit a navrhnout konkrétní kroky k realizaci opatření v dopravě v klidu se zaměřením na vybudování nových parkovacích kapacit. Současně budou navrženy související dopravní úpravy a provedena analýza možností financování výstavby a provozu parkovacích stání, ať už se bude jednat o povrchová stání, parkovací domy, podzemní garáže, případně zakladačové systémy.

1.3 Struktura dokumentu

Tento dokument představuje plnění úvodní fáze projektu, konkrétně jeho analytickou část, na kterou bude navazovat část návrhová.

Dokument je strukturován do 4 kapitol. První kapitola s úvodními informacemi obsahuje širší kontext přístupů řešení dopravy v klidu ve městech, předmět a cíl tohoto dokumentu a přehledovou strukturu dokumentu.

Úvod do analytické části tvoří kapitola 2, která přináší základní informace o oblast MČ Prahy 10, která je předmětem řešené analýzy. Uvedeny jsou základní charakteristiky oblasti z pohledu jejího dopravního systému, a to jak z pohledu dostupné infrastruktury, tak z pohledu provozu, který se na ní odehrává.

V následující kapitole č.3 jsou zhodnoceny dostupné podklady a představen základní metodický rámec analýzy, která je rozpracována v následujících dvou kapitolách.

Kapitola 4 se zaměřuje na analýzu situace dopravy v klidu v podoblastech MČ Prahy 10 na úrovni základních sídelních jednotek (celkem se jedná o cca 60 oblastí). Pozornost je věnována také vývoji v daném území ve vztahu k budoucí potřebě parkovacích kapacit. Výstupem této části jsou identifikované oblasti s nejvyššími deficity parkovacích míst, tedy oblasti s nejvyšší potřebou zřízení nových parkovacích kapacit.

Kapitola 5 se pak zaměřuje na lokality s územními rezervami, kde by bylo možné vybudovat nové parkovací kapacity. Je analyzována dostupná plocha a územní vztah těchto pozemků a docházkové vzdálenosti k oblastem s nejvyššími nedostatky parkovacích míst, které byly identifikovány v předcházející kapitole. Na tomto základě je provedena také základní prioritizace pozemků pro jejich další posouzení v následující prověřovací/návrhové části studie.

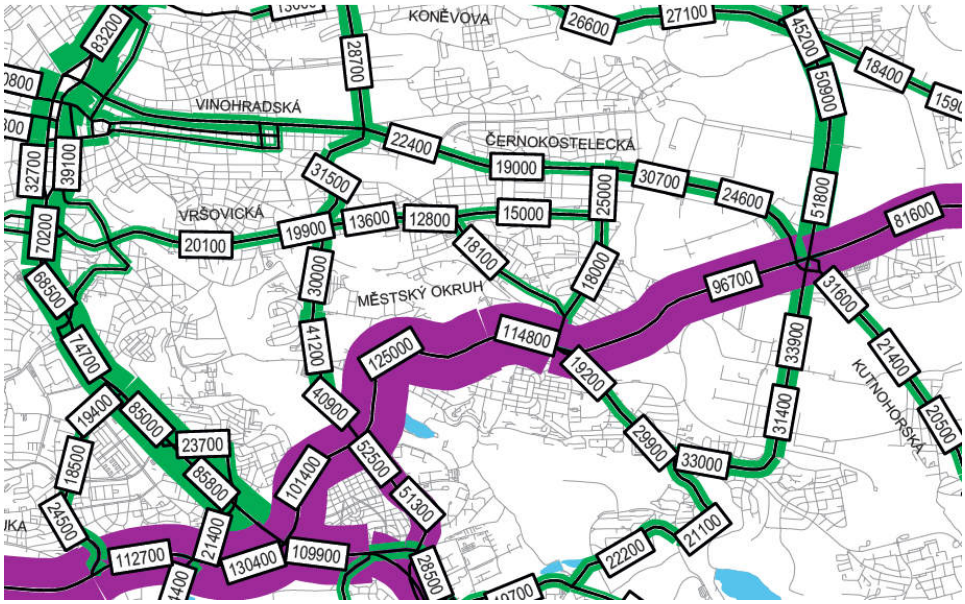
2 Širší kontext dopravy v klidu na území MČ Praha 10

Městská část Praha 10 se ve své majoritní části nachází v jihovýchodní části centra Prahy definovaného městským silničním okruhem. Rozloha městské části je přibližně 1900 hektarů a zahrnuje oblasti Vršovic, Strašnic, Malešic, Záběhlic, Vinohrad a Michle. V dotčeném území žije přibližně 110 tisíc obyvatel. Nachází se zde přibližně 7 tisíc domů a 55 tisíc bytů.[4] Z urbanistického hlediska je území poměrně různorodé. Nacházejí se zde jak čtvrti s městskými domy a vilové čtvrti, tak sídliště, území s převládající funkcí obchodu a služeb, významné sportovní areály a také území výrobního charakteru. Nezanedbatelné plochy tvoří také zeleň a parky a plochy přiléhající k využívaným i nevyužívaným železničním tratím a nádražím. Ty do určité míry tvoří liniovou bariéru, která rozděluje území na jeho severní, východní a jižní část (společně s úsekem městského okruhu – Jižní spojky).

V následujících podkapitolách je uvedena charakteristika území již se zaměřením na dopravu a dopravu v klidu.

2.1 Dopravní systém MČ Praha 10

Územím procházejí radiální komunikace celoměstského významu (Černokostelecká, Vršovická, V Olšinách, Ruská, Průběžná), které převážně v ose východ-západ převádějí vedle zdroj-cílové také tranzitní dopravu ze středočeského regionu do centra města. V severojižním směru jsou významné komunikace Bohdalecká a navazující (U Vršovického hřbitova, U Slavie, Bělocerkvecká atd.)



obr. č.1 Dopravně významné komunikace na území Prahy 10, zdroj: Ročenka dopravy 2018, TSK

[4] Seznámení s městskou částí Praha 10. Praha 10: Hlavní stránka [online]. Copyright © 2013 [cit. 17.09.2019]. Dostupné z: https://www.praha10.cz/mestska-cast/o-praze-10/seznameni-s-mestskou-casti

Na pomezí Zahradního města se Strašnicemi územím prochází Jižní spojka, která je na místní komunikace napojena jednosměrným sjezdem a nájezdem na komunikaci Švehlova/Průběžná a obousměrnými sjezdy a nájezdy na komunikaci V Korytech.

Jižní spojka společně s vlakovou tratí z Vršovic do Hostivaře vytváří bariéry a oddělují tak Zahradní město a Bohdalec od zbytku městské části, což se projevuje na nízkém počtu komunikací, které tyto oblasti spojují. Vedle potenciálních úzkých hrdel z pohledu dopravy v pohybu má vliv tato situace také na dopravu v klidu, a to ve smyslu významně sníženého potenciálu přelivu parkujících vozidel do sousedních oblastí z důvodu navýšení docházkových vzdáleností.

2.2 Veřejná hromadná doprava

Území je obsluhováno městskou hromadnou dopravou. Nachází se zde hustá síť tramvajových a autobusových linek. Vedle toho je zde ukončena trasa metra A se třemi stanicemi Strašnická, Skalka a Depo Hostivař.

Systém MHD doplňuje železnice s vlakovými zastávkami Praha – Strašnice a nádražím Vršovice, což představuje přímou vazbu na systém integrované dopravy s přesahem do středočeského regionu. V současné době probíhá rekonstrukce trati, v jejímž rámci dojde jednak ke zrušení zastávky ve Strašnicích, ale hlavně k vybudování dvou nových zastávek Praha - Eden a Praha- Zahradní město (blíže viz kap. 4.2.3).

Kombinace výše uvedených systémů hromadné dopravy nabízí veřejnosti kvalitní obslužnost území a je tak v mnoha směrech alternativou k IAD.

2.3 Doprava v klidu

Jak bylo uvedeno, dotčené území je poměrně heterogenní co do funkčního využití dílčích oblastí. S tím souvisí také heterogenita způsobů parkování, kdy jsou vozidla odstavována na soukromých i veřejných kapacitách v uličním prostoru. Kapacita místních a účelových komunikacích na území MČ Praha 10 se pohybuje na úrovni téměř 30 tisíc parkovacích míst.[5]

V souvislosti s konceptem Park and Ride se v blízkosti dvou posledních stanic metra linky A v současné době nacházejí celkem 3 odstavná parkoviště s celkovou kapacitou 306 parkovacích míst. Jedná se o následují parkoviště s povrchovým stáním:

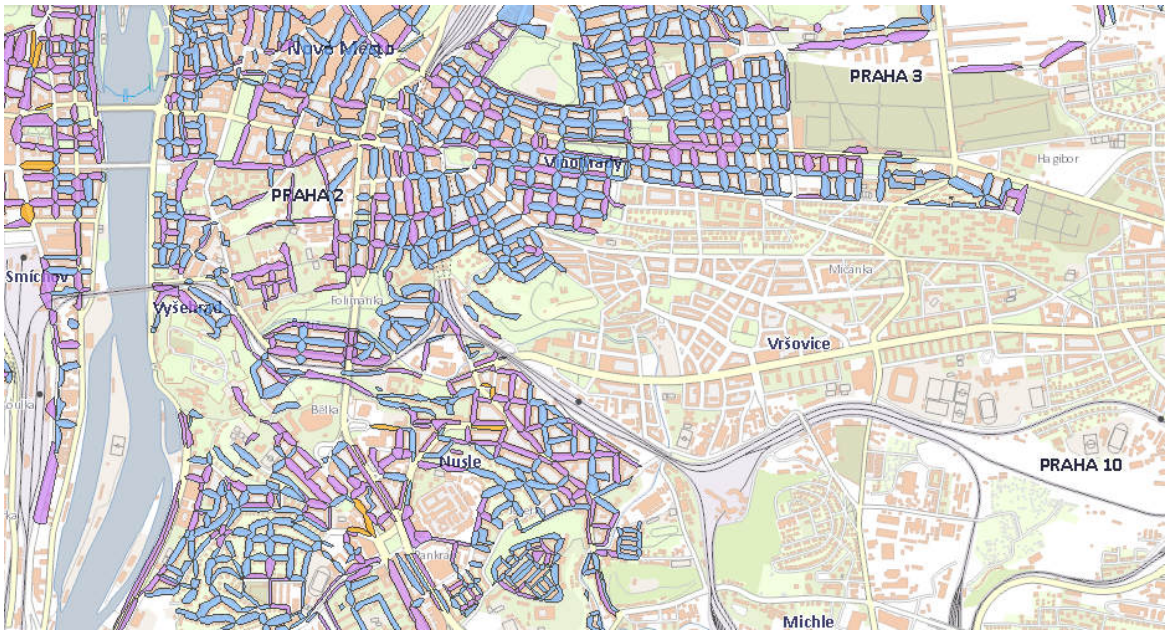
- P+R Skalka I – kapacita 63 míst
- P+R Skalka II – kapacita 74 míst
- P+R depo Hostivař – kapacita 169 míst[6]

[5] ADvk 2018

[6] Parkoviště. 302 Found [online]. Copyright © Copyright [cit. 17.09.2019]. Dostupné z: https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/parkoviste/

Provoz P+R v ulici Švehlova s kapacitou 175 parkovacích míst byl zahájen v roce 2017[7] v testovacím režimu, v současné době tato plocha nefiguruje na oficiálním seznamu P+R na stránkách správce TSK. Parkoviště se nachází v blízkosti tramvajové zastávky Zahradní město a mezi řidiči nebylo v době zahájení svého provozu příliš vytěžované na rozdíl např. od P+R Skalka s vazbou na metro.

Jak je patrné z následujícího obrázku, zóny placeného stání již byly zavedeny v okolních městských částech. Jejich zavedení na Praze 10 je tak logickým regulačním krokem, který by měl zlepšit situaci na místních komunikacích nejen vlivem vlastního zavedení zón, ale také v důsledku dohledu nad jejich dodržováním v podobě automatizovaného enforcementu.



obr. č.2 Situace ZPS v okolí Prahy 10, zdroj: IPR Praha 2019

Situaci současného stavu shrnují ADvK následujícími závěry:

- *„Zatížení území parkujícími a odstavenými vozidly je již zcela neúnosné, a to jak ve dne, tak i v noci.*
- *Z velké části je území zatíženo vozidly „rezidentů" (vozidla, která byla detekována v nočním období)*
- *Návštěvnické parkování nemá již žádný volný prostor a z velké části se parkovací procesy odehrávají mimo legální prostor.*
- *Na druhé straně stále existují volné parkovací kapacity."*

Poslední uvedený komentář implikuje, že situace na území MČ Praha 10 není homogenní a vyskytují se zde lokality s rezervami pro legální odstavení vozidel.

[7] Zdroj: Praha otevřela tři záchytná parkoviště, řidičům nabídnou 530 míst, Idnes, dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-praha-5-praha-4-parkoviste-p-r-parkovani.A171012_164704_praha-zpravy_turc

3 Metodický rámec analýzy

Metodický rámec analytických činností do velké míry závisí na podobě dostupných podkladových dat. Z tohoto důvodu je v následující podkapitole uveden jejich základní popis se závěry, pro jaké účely mohou být data využita.

Následuje základní popis toho, jak bude analýza provedena.

3.1 Zhodnocení dostupných podkladů

Výchozím vstupním podkladem pro zpracování tohoto dokumentu je Analýza dopravy v klidu na celém území Městské části Praha 10 z roku 2018. Technická pasportizace území, která je doplněná o demografická data a dopravní průzkumy je základem pro návrh řešení dopravy v klidu. Výstupy analýzy tvoří následující části:

- Popis území – pasport,
- Průzkumy parkování,
- Obsazenost a deficity,

které jsou dále popsány.

3.1.1 Popis území - pasport

Pasport obsahuje charakteristiku území z pohledu jeho využití, tzn. funkce objektů (komerční, bydlení, smíšená funkce, neobydlené), převládající charakter zástavby na úrovni základních sídelních jednotek a hustota osídlení v ZSJ (základních sídelních jednotkách).

V mapovém podkladu jsou znázorněny významné pozemní komunikace, parkoviště P+R, vedení VHD, vlakové a tramvajové zastávky a stanice metra.

Pasport dále obsahuje digitální mapové podklady s vyznačeným vodorovným dopravním značením vztahujícím se k parkování vozidel, tzn. vyznačení parkovacích míst, zákazů stání/zastavení, vyhrazených parkovacích míst apod. Autoři zde vycházeli ze zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky ministerstva dopravy č. 30/2001, „O pravidlech silničního provozu“ ve znění pozdějších předpisů, ČSN 73 6056 v jejím původním znění a novelizované ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací.

Součástí je mapa s uvedením parkovacích kapacit ve vnitroblocích s uvedením počtu stání v individuálních garážích, počtu stání na ploše a počet stání v hromadných garážích. Tabulková část uvádí kapacity parkování podle jejich typů v jednotlivých úsecích ulic.

Mapové podklady doprovází textový popis území v podobě samostatné technické zprávy. Obsahuje tabulkový popis ZSJ s demografickými údaji a úvodní hodnocení dopravy v klidu v dotčeném území.

Uvedené podklady představují základní charakteristiku území, a datovou základnu o současné nabídce parkovacích kapacit, která je klíčová pro posouzení převisu poptávky nabídkou.

Demografické údaje společně s charakteristikou území potom mohou mít vliv na doporučení režimu nových parkovacích kapacit.

3.1.2 Průzkumy parkování

Na území městské části byly provedeny průzkumy dopravy v klidu s cílem zjištění saturace komunikační sítě na celém hodnoceném území ve vybraných časových úsecích. Tímto způsobem bylo zjištěno množství parkujících vozidel v území, jejich dislokace, obrátkovost a další charakteristiky, pomocí kterých bylo v závěrečné fázi analýzy možné stanovit celkové bilance/ kapacitní deficity. Obsazenost parkovacích úseků byla zjišťována v denní i noční době a ve vztahu ke kapacitě vyjádřena také na procentuální škále. Souhrnná obsazenost za celé území byla zjištěna na úrovni 98 % pro noční období a 94 % pro běžný pracovní den.

Momentové průzkumy byly provedeny s cílem popsat další charakteristiky dopravy v klidu jako je obrátkovost vozidel na stáních, délka stání apod. Tyto charakteristiky sbírané na úrovni několika ulic (okruhů) byly následně přepočítány na celé ZSJ dle interní metodiky zpracovatele. Z těchto parametrů je potenciálně možné dovodit velikosti skupin uživatelů (rezidenti parkující přes noc, návštěvníci/pracující parkující během dne).

Plošné průzkumy obsazenosti parkovacích stání představují výchozí podklad pro stanovení poptávky v jednotlivých oblastech MČ.

Detailnější charakteristiky dopravy v klidu představují možné vstupy pro návrh režimu zón placeného stání, který je v současné době zpracováván. Pro návrh navýšení parkovacích kapacit má význam zejména v návrhové části dokumentu zaměřeném na návrh modelu užití parkovacích objektů. Primárně je však pro návrhovou část klíčový pracovní výstup vlastního návrhu ZPS.

3.1.3 Obsazenost a deficity

V závěrečné části analýzy byly provedeny výpočty bilancí na úrovni základních sídelních jednotek (docházka do 500 metrů) a na úrovni lokálních deficitů (docházka do 100 metrů). Tyto deficity byly dále vyhodnoceny pro denní i noční dobu. Byl proveden orientační výpočet deficitů při zavedení regulace a to podle typu parkování (rezident, dlouhodobé, střednědobé, krátkodobé).

Volby bilančních parametrů mají zásadní vliv na vyčíslení deficitů, protože se situace může významně lišit např. pro dvě sousední ulice, kdy je u jedné výrazně překročena kapacita, zatímco v druhé se nacházejí volné kapacity. Z tohoto důvodu se využití momentových průzkumů a z nich vyplývajících lokálních deficitů jeví jako do značné míry limitující.

Bilance (tzn. rezerva, nebo deficit parkovací kapacity) byly dále pro ZSJ stanoveny také podle vyhlášky č. 26/1999 (1 auto na byt), která byla od roku 2014 nahrazena novým právním předpisem, a to Pražskými stavebními předpisy. Bilance podle těchto současně platných předpisů je taktéž součástí výpočtů.

Souhrnné bilanční výpočty byly stanoveny jak pro aktuální situaci (na základě současných parkovacích kapacit), tak jako tzv. výhledové podle pražských stavebních předpisů a podle vyhlášky č. 26/1999 (1 auto na byt).

Stanovení kapacitních deficitů bylo provedeno podle několika metodik, přičemž metoda dle pražských stavebních předpisů je autory zhodnocena jako nejvíce blížící se realitě. Tato metoda pracuje na úrovni ZSJ. Vzhledem k několika prezentovaným datovým sadám a bilančním výpočtům budou v rámci analýzy posouzeny metody jejich sběru a výpočtu s cílem stanovit parametry vhodné pro návrh nových parkovacích kapacit.

3.1.4 Závěr

Obecně lze konstatovat, že podkladová analýza představuje poměrně širokou datovou základnu, která je ve svých částech využitelná pro návrh navýšení parkovacích kapacit. Metodika přepočtů jednotlivých typů dat na ZSJ je popsána velmi stručně, při návrhu nových kapacit bude tedy snahou vycházet z nepřepočítaných, surových dat. Pro posouzení vlivu zavedení ZPS v okolních MČ na situaci na Praze 10 bude mimo to využita Analýza dopravy v klidu z roku 2012, která má obdobnou strukturu jako dokument popisovaný výše. To je dáno mj. skutečností, že dokument zpracovávala stejná společnost, čímž je zajištěna homogenita výsledků a proměnných.

V souběhu se zpracováním této studie je řešen návrh ZPS, jehož podoba bude mít vliv zejména na návrhovou část, konkrétně vazby režimu parkovacích objektů na ZPS.

Jako podklad pro prověřovací fázi potenciálních lokalit pro nové parkovací kapacity bude sloužit územní plán s cílem identifikovat funkční využití území, které by kolidovalo s využitím ploch pro parkování.

3.2 Základní popis metodického rámce

Analytická část vychází ze zjištěných údajů, které jsou v úvodní fázi posouzeny. Cílem je kvantifikovat kapacitní deficity v jednotlivých podoblastech se zohledněním aktuálních trendů vývoje (jedná se zejména o vliv zavedení ZPS v okolních městských částech a na samotné Praze 10). Nedostatek parkovacích míst představuje neuspokojenou poptávku, oproti které jsou analyzovány možnosti jejího uspokojení v podobě nabídky, tedy vybudování nových parkovacích kapacit. V analytické části jsou posuzovány primárně pozemky vytipované v rámci ADvK, které jsou perspektivní z pohledu možné realizace stavebních činností v krátkodobém a střednědobém horizontu.

Lokality jsou dále hodnoceny ve vztahu ke svému geografickému umístění vůči oblastem s parkovacími deficity. Dále je na základě prostorových možností zohledněn jejich kapacitní potenciál ve vazbě na možnou podobu parkovacích objektů (povrchové stání, parkovací dům, podzemní garáž apod.). Analyzována je časová dostupnost těchto potenciálních objektů v souvislosti s oblastmi s kritickými a výraznými deficity parkovacích míst. Limitujícím faktorem pro návrhovou část bude nejen územní plán, ale do značné míry i stavební omezení v podobě vedení inženýrských sítí, jejichž vedení v předmětné lokalitě může představovat značné navýšení investiční náročnosti při realizaci parkovacího objektu.

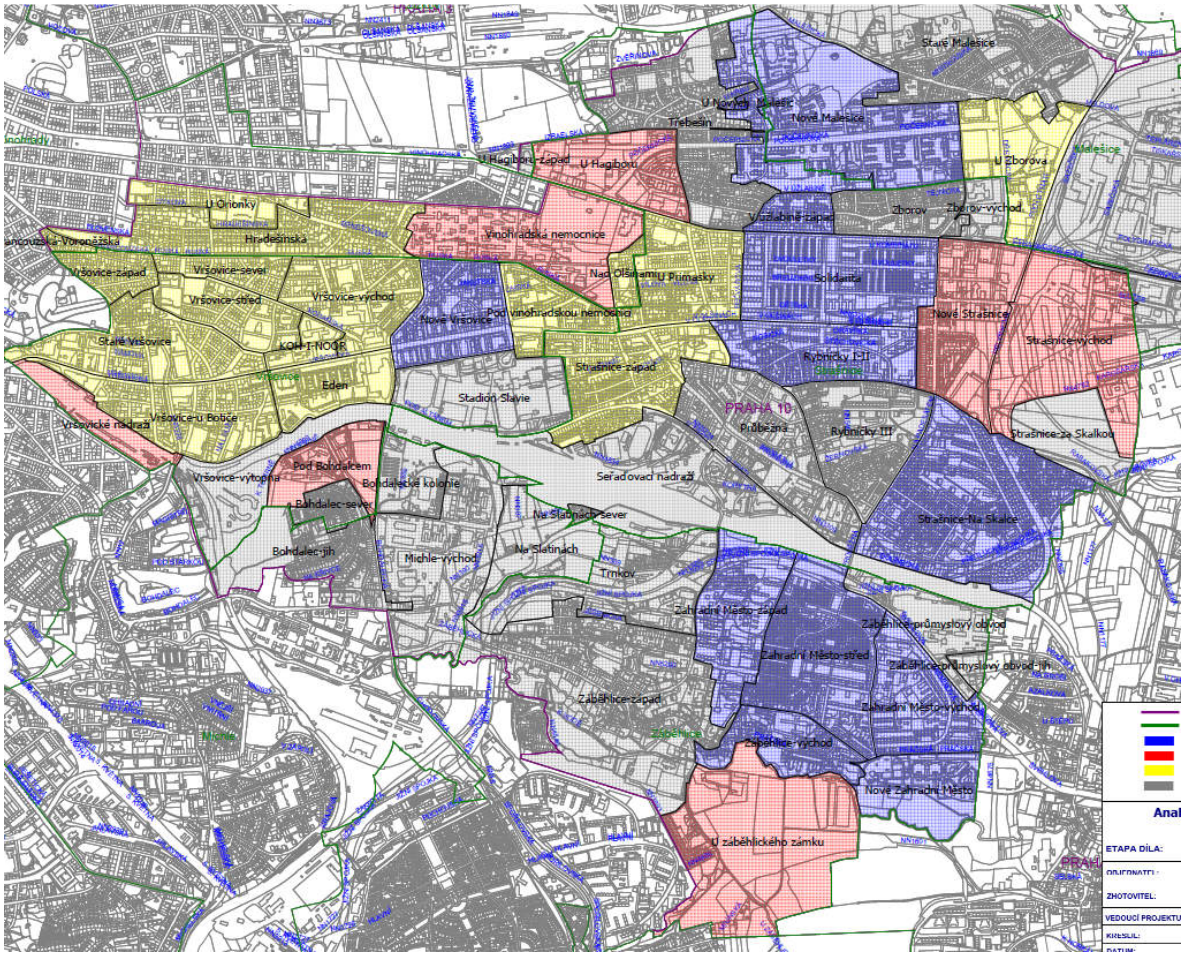
4 Analýza DvK na úrovni základních sídelních jednotek

S ohledem na strukturu podkladových dat bude situace dopravy v klidu vyhodnocována na úrovni základních sídelních jednotek. Předmětem této kapitoly je zhodnocení situace dopravy v klidu v jednotlivých oblastech a jejich základní prioritizace pro potřeby identifikace potenciálních územních rezerv, kde by mohly být realizovány objekty nových parkovacích kapacit. Z metodického pohledu je snahou stanovit poptávku po parkovacích místech, respektive jí porovnat se stávající nabídkou. Výsledkem tohoto porovnání je rezerva, nebo deficit parkovacích míst v oblasti a následné ohodnocení stavu dopravy v klidu.

4.1 Identifikace oblastí s parkovacími deficity

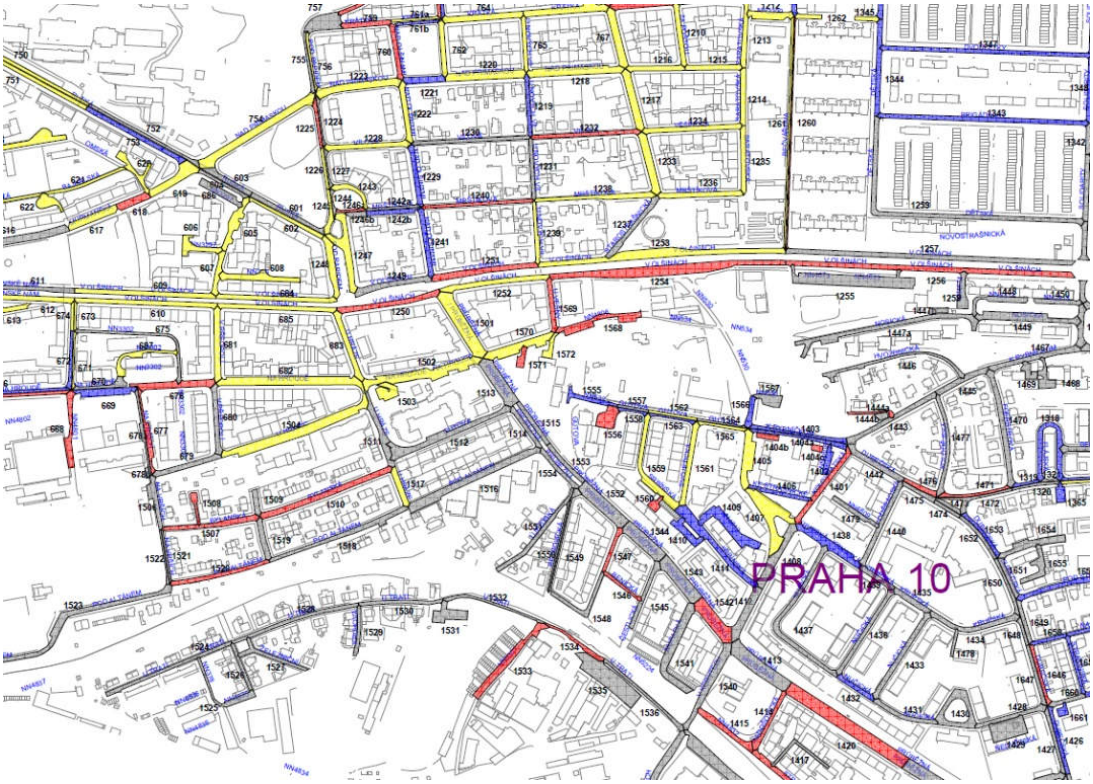
4.1.1 Kategorizace deficitů dle podkladů ADvK

Podkladová analýza DvK stanovila deficity na úrovni ZSJ a rozdělila je do 3 kategorií. Modře jsou znázorněny noční lokální deficity, červeně denní lokální deficity a žlutě noční i denní lokální deficity. Lokální deficit je definován dle docházkové vzdálenosti do 100 metrů.



obr. č.3 Lokální deficity na úrovni ZSJ, zdroj: ADvK

Ve stejných kategoriích byly deficity vyhodnoceny i na úrovni uliční sítě, tedy jejich úseků. Pro ilustraci je výsek z přehledové mapy prezentován na následujícím obrázku.



obr. č.4 Lokální deficity na úrovni ulic, zdroj: ADvK

Deficity parkovacích míst jsou opět kategorizovány do tří skupin podle toho, zda se jedná o noční, denní nebo trvalý deficit.

V analýze byly dále vyhodnoceny deficity na úrovni základních sídelních jednotek (s docházkou do 500 metrů) na základě plošných průzkumů.

4.1.2 Metodika posouzení deficitů parkovacích míst

Přestože MČ Praha 10 trpí v zásadě celoplošným nedostatkem parkovacích míst, byla provedena analýza za účelem identifikace kritických oblastí, kde je třeba řešit dopravu v klidu prioritně.

Následující posouzení se tak zaměřuje na dílčí oblasti městské části, namísto snahy vyčíslit celkový nedostatek parkovacích míst, což bylo předmětem podkladové ADvK. Metodika stanovení těchto deficitů se postupně utvářela během procesu, kdy byly analyzovány jednotlivé typy podkladových dat a metody jejich sběru. Cílem bylo zvolit taková zdrojová data, která poskytují co možná nejvyšší vypovídající hodnotu. Namísto zpracovávání všech typů dat formou multikriteriálního posuzování jednotlivých typů bilančních výpočtů, do kterého by nutně vstoupily váhy jednotlivých kritérií, byl zvolen přístup, který vychází ze dvou hodnot pro každou oblast ZSJ.

V návrhové části je vhodné zohlednit jak potřeby rezidentů, tak návštěvníků. Nabízí se tak vycházet ze stanovených denních a nočních deficitů, respektive maxima z těchto hodnot. Prvním klíčovým parametrem je tedy maximum z deficitu (noční a denní) na úrovni ZSJ. Tento údaj reprezentuje počet vozidel, která v oblasti parkují nad rámec parkovací kapacity, tzn. např. na chodnících apod. Jedná se

tedy o odraz reálného stavu v oblasti získaný dopravním průzkumem. Nedostatek takto stanovené hodnoty spočívá v limitu maximální kapacity místních komunikací i pro nelegálně parkující vozidla. Je možné, že reálná poptávka po parkovacích místech převyšuje vyčíslený deficit, avšak vozidla už v uličním prostoru není kde odstavit, a to ani za cenu porušení dopravních předpisů. V případě vybudování parkovacích kapacit odpovídajících deficitům zjištěnými dopravním průzkumem tak může dojít reálně k situaci, že se stav dopravy v klidu v uličním prostoru nezlepší a lokálně bude registrován obdobný převis poptávky nad nabídkou jako před realizací opatření. Principiálně tak navýšení parkovacích kapacit může znamenat, že dojde k přelivu parkujících ze sousedních oblastí nebo z privátních parkovacích stání. V důsledku tak nemusí vlivem výstavby nových parkovacích kapacit dojít k lokálnímu zlepšení situace v uličním prostoru.

Z tohoto důvodu byl do posuzování zahrnut také parametr deficitu parkovacích míst stanovený podle Pražských stavebních předpisů.[8] Tyto předpisy vycházejí z průměrné podlahové plochy bytů v jednotlivých ZSJ a z typu těchto oblastí, který ovlivňuje zastoupení rezidentních a návštěvnických stání. Jedná se tedy o teoretickou hodnotu, která zohledňuje urbanistický charakter oblastí a jejich potenciál poptávky po parkovacích místech. Oproti předchozímu stanovení deficitů tak nese i informaci o celkové hodnotě poptávky po parkování. V případě, že by byla pro stanovení deficitu použita pouze tato metoda, spočívá její nevýhoda ve faktu, že se jedná o generalizovaný typ výpočtu platný pro všechny oblasti v Praze a nemusí tak věrně postihnout situaci v každé jedné oblasti na území MČ Praha 10.

Vzhledem k faktu, že mezi uvedenými parametry nebyla nalezena korelace (což je dáno zcela odlišnými principy jejich stanovení), byla výsledná potřeba parkovacích míst stanovena kombinací těchto přístupů. Výsledný deficit tak byl stanoven jako maximum z deficitů vyčíslených na základě PSP a dopravního průzkumu. Výsledná hodnota tak vyčísluje potenciál poptávky na parkovací místa v oblasti, který je korigován dle skutečného stavu v těch oblastech, kde reálný deficit přesahuje hodnotu stanovenou na základě PSP.

U oblastí, kde byl maximální deficit stanoven jako hodnota z dopravního průzkumu, může být reálná potřeba parkovacích míst teoreticky vyšší. Pro tyto oblasti je před vlastní přípravou projektů nových parkovacích kapacit doporučeno provést ještě validační průzkum.

4.1.3 Stanovení deficitů

Abecední seznam ZSJ s vyčíslením výsledného deficitu v posledním sloupci je uveden v tabulce níže. Deficity jsou ve sloupcích „rezerva/deficit“ uvedeny se záporným znaménkem, rezervy kapacity jsou reprezentovány kladnými čísly. Červeně jsou znázorněny ZSJ s nedostatkem parkovacích míst.

[8] V tomto případě se výpočet rezervy/deficitu odvíjí od odlišné základny počtu parkovacích míst. Mimo parkovací místa na místních a účelových komunikacích tyto kapacity obsahují také garáže, hromadné garáže a stání na ploše využitelná pro rezidenty.

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních a účelových komunikací na úrovni ZSJ				Výpočet dle Pražských stavebních předpisů			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu
	Kapacita	Počet OA noc	Počet OA den	rezerva / deficit	Celkem PS - pasport	Počet PS dle PSP	rezerva / deficit	
Bohdalec-jih	***442***	320	282	122	***1025***	842	183	**122**
Bohdalecké kolonie	***170***	95	112	58	***441***	138	303	**58**
Bohdalec-sever	***145***	92	91	53	***311***	71	240	**53**
Eden	***384***	439	459	-75	***1887***	749	1138	**-75**
Francouzská - Voroněžská	***105***	139	134	-34	***105***	193	-88	**-88**
Hradešínská	***708***	900	915	-207	***1174***	739	435	**-207**
KOH-I-NOOR	***216***	254	248	-38	***366***	121	245	**-38**
Michle-východ	***494***	200	269	225	***625***	102	523	**225**
Na Slatinách	***63***	26	33	30	***63***	14	49	**30**
Na Slatinách-sever	***4***	0	1	3	***165***	5	160	**3**
Nad Olšinami	***268***	303	281	-35	***323***	367	-44	**-44**
Nové Malešice	***1 289***	1 488	1 235	-199	***1289***	2932	-1643	**-1643**
Nové Strašnice	***316***	245	352	-36	***1138***	479	659	**-36**
Nové Vršovice	***1 118***	1 228	1 099	-110	***1336***	2239	-903	**-903**
Nové Zahradní Město	***237***	256	153	-19	***747***	795	-48	**-48**
Pod Bohdalcem	***135***	36	113	22	***175***	1	174	**22**
Pod vinohradskou nemocnicí	***479***	551	547	-72	***795***	952	-157	**-157**
Průběžná	***1 225***	1 193	1 144	32	***1606***	1785	-179	**-179**
Rybníčky III	***715***	673	606	42	***1406***	1121	285	**42**
Rybníčky I-II	***943***	863	745	80	***1393***	1134	259	**80**
Seřaďovací nádraží	***300***	62	205	95	***469***	35	434	**95**
Solidarita	***993***	1 031	941	-38	***1229***	1704	-475	**-475**
Stadión Slavie	***249***	209	228	21	***693***	44	649	**21**
Staré Malešice	***808***	647	532	161	***1955***	1013	942	**161**
Staré Vršovice	***1 160***	1 370	1 385	-225	***2048***	2527	-479	**-479**
Strašnice-Na Skalce	***1 136***	1 181	1 031	-45	***1975***	1685	290	**-45**
Strašnice-východ	***119***	59	145	-26	***119***	5	114	**-26**
Strašnice-západ	***1 011***	1 052	1 021	-41	***1830***	1810	20	**-41**
Trnkov	***535***	185	321	214	***691***	50	641	**214**
Třebešín	***686***	606	580	80	***1431***	1074	357	**80**
U Hagiboru	***345***	258	301	44	***1210***	359	851	**44**
U Nových Malešic	***471***	424	364	47	***1415***	411	1004	**47**
U Orionky	***394***	444	462	-68	***1436***	905	531	**-68**
U Primasky	***1 100***	1 237	1 247	-147	***1342***	1650	-308	**-308**
U teplárny	***309***	62	232	77	***516***	7	509	**77**
U teplárny-jih	***284***	76	271	13	***284***	14	270	**13**
U záběhlického zámku	***29***	3	37	-8	***55***	27	28	**-8**
U Zborova	***124***	141	133	-17	***124***	218	-94	**-94**

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních a účelových komunikací na úrovni ZSJ				Výpočet dle Pražských stavebních předpisů			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu
	Kapacita	Počet OA noc	Počet OA den	rezerva / deficit	Celkem PS - pasport	Počet PS dle PSP	rezerva / deficit	
V úžlabině-západ	***284***	312	245	-28	***330***	569	-239	**-239**
Vinohradská nemocnice	***178***	176	209	-31	***178***	2	176	**-31**
Vršovice-sever	***537***	610	604	-73	***591***	1713	-1122	**-1122**
Vršovice-střed	***872***	1 012	991	-140	***911***	1585	-674	**-674**
Vršovice-u Botiče	***1 322***	1 422	1 494	-172	***1872***	1922	-50	**-172**
Vršovice-východ	***901***	1 024	966	-123	***1239***	1910	-671	**-671**
Vršovice-západ	***452***	563	575	-123	***548***	1065	-517	**-517**
Vršovické nádraží	***11***	5	22	-11	***11***	1	10	**-11**
Záběhlice-průmyslový obvod	***201***	55	94	107	***413***	3	410	**107**
Záběhlice-průmyslový obvod-jih	***19***	3	5	14				**14**
Záběhlice-východ	***533***	605	476	-72	***877***	959	-82	**-82**
Záběhlice-západ	***1 209***	1 125	952	84	***2492***	2494	-2	**-2**
Zahradní Město-střed	***1 409***	1 392	1 035	17	***2164***	2080	84	**17**
Zahradní Město-východ	***883***	957	750	-74	***991***	1812	-821	**-821**
Zahradní Město-západ	***823***	870	747	-47	***985***	1462	-477	**-477**
Zborov	***541***	528	435	13	***853***	948	-95	**-95**
Zborov-východ	***30***	18	31	-1	***1724***	0	1724	**-1**

tab. č.1 Stanovení ZSJ s nedostatkem parkovacích míst

Z uvedené tabulky jsou patrné nedostatky počtu parkovacích míst na většině ZSJ MČ Praha 10. V dalším kroku jsou sídelní jednotky rozděleny do skupin podle typu zástavby s ohledem na funkční využití území.

4.1.4 Kategorizace sídelních jednotek dle typu zástavby

Prioritizace oblastí je v dalším kroku řešena s ohledem na typ zástavby, která souvisí s převažujícím funkčním využitím území. Dle ADvK byly ZSJ kategorizovány do celkem 5 typů dle charakteru zástavby, přičemž z pohledu parkování jsou relevantní následující 4 kategorie[9]:

- Převažující vysokopodlažní zástavba sídlištního typu
- Převažující nízkopodlažní zástavba vilového typu
- Převažující komerční zástavba
- Převažující smíšená zástavba

[9] ZSJ s typem „významné plochy zeleně“ nedisponují parkovacími kapacitami

Přehled ZSJ dle těchto typů je uveden v následující tabulce. Z ní vyplývá, že největší počet sídelních jednotek je smíšeného typu, oproti tomu nejméně je zastoupena skupina s převažující nízkopodlažní zástavbou.

Základní sídelní jednotky dle charakteru zástavby			
Převažující vysokopodlažní zástavba sídlištního typu	**Převažující nízkopodlažní zástavba vilového typu**	**Převažující komerční zástavba**	**Převažující smíšená zástavba**
Nad Olšinami	Bohdalec-jih	KOH-I-NOOR	Bohdalecké kolonie
Nové Malešice	Bohdalec-sever	Michle-východ	Eden
Nové Zahradní Město	Na Slatinách	Pod Bohdalcem	Francouzská-Voroněžská
Průběžná	Na Slatinách-sever	Seřaďovací nádraží	Hradešínská
Rybníčky III	Staré Malešice	Stadión Slavie	Nové Strašnice
Rybníčky I-II	Strašnice-Na Skalce	Strašnice-východ	Nové Vršovice
Solidarita	Třebešín	Trnkov	Pod vinohradskou nemocnicí
U Hagiboru	U Záběhlického zámku	U teplárny	Staré Vršovice
U Nových Malešic	Zborov	U teplárny-jih	Strašnice-západ
V úžlabině-západ		U Zborova	U Orionky
Záběhlice-východ		Vinohradská nemocnice	U Primasky
Zahradní Město-střed		Vršovické nádraží	Vršovice-sever
Zahradní Město-východ		Záběhlice-průmyslový obvod	Vršovice-střed
Zahradní Město-západ		Záběhlice-průmyslový obvod-jih	Vršovice-u Botiče
		Zborov-východ	Vršovice-východ
			Vršovice-západ
			Záběhlice-západ

tab. č.2 ZSJ dle charakteru zástavby

Výstavba nebo zřízení nových parkovacích kapacit mohou být cíleny na uspokojení potřeb různých uživatelských skupin. V základním dělení se jedná o rezidenty a návštěvníky. Převažující skupině rezidentů odpovídají sídelní jednotky sídlištního a vilového typu, komerční zástavba je spjata s významnějším podílem návštěvnických stání. Smíšená oblast pak reprezentuje obě tyto složky.

4.1.5 Kategorizace a prioritizace sídelních jednotek dle situace DvK

Prioritizace oblastí dle nedostatku parkovacích míst je dále prováděna v jednotlivých skupinách sídelních jednotek dle typu zástavby s tím, že je v návrhové fázi možné se více zaměřit na preferované skupiny uživatelů (např. upřednostnění rezidentů). Sídelní jednotky jsou z pohledu deficitů parkovacích míst rozděleny do následujících 4 kategorií:

- Kritický
- Výrazný
- Mírný
- Bez deficitu

Do těchto kategorií byly oblasti přiřazeny na základě

- absolutní hodnoty maximálního deficitu a

- s přihlédnutím k procentuální hodnotě obsazenosti (vztažené k parkovacím kapacitám)
    - o na základě průzkumu
    - o dle PSP

Toto vícekriteriální posouzení umožnilo identifikovat oblasti s nejzásadnějšími deficity. V následujících podkapitolách jsou jednotlivé základní sídelní jednotky seřazeny dle situace dopravy v klidu od nejhorší až po oblasti bez zaznamenaného deficitu.

4.1.5.1 Rezidentní oblasti - ZSJ s převažující zástavbou sídlištního typu

Následující tabulka uvádí základní sídelní jednotky s převažující zástavbou sídlištního typu, seřazené sestupně dle vyčíslených deficitů. Tato skupina čítá 6 sídelních jednotek s kritickým deficitem, což tvoří téměř polovinu jejich celkového počtu. Kritická situace DvK byla stanovena u ZSJ, které mají v absolutní hodnotě deficit vyšší než na úrovni cca 100 parkovacích míst. Jako ZSJ s výrazným deficitem byla označena oblast „Záběhlice – východ“, jejíž deficit v absolutní hodnotě je téměř dvojnásobný oproti následujícím ZSJ s mírnými deficity na úrovni přibližně 45 parkovacích míst. ZSJ bez deficitu čítají v této skupině 5 oblastí.

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních i účelových komunikací na úrovni ZSJ			Výpočet dle Pražských stavebních předpisů			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu	Kategorie situace DvK
	Kapacita	Maximum obsazenosti	Rezerva / deficit	Kapacita	Potenciál obsazenosti	Rezerva / deficit		
Nové Malešice	1 289	**115%**	-199	1289	**227%**	-1643	**-1643**	**kritický**
Zahradní Město-východ	883	**108%**	-74	991	**183%**	-821	**-821**	**kritický**
Zahradní Město-západ	823	**106%**	-47	985	**148%**	-477	**-477**	**kritický**
Solidarita	993	**104%**	-38	1229	**139%**	-475	**-475**	**kritický**
V úžlabině-západ	284	**110%**	-28	330	**172%**	-239	**-239**	**kritický**
Průběžná	1 225	**97%**	32	1606	**111%**	-179	**-179**	**kritický**
Záběhlice-východ	533	**114%**	-72	877	**109%**	-82	**-82**	**výrazný**
Nové Zahradní Město	237	**108%**	-19	747	**106%**	-48	**-48**	**mírný**
Nad Olšinami	268	**113%**	-35	323	**114%**	-44	**-44**	**mírný**
Zahradní Město-střed	1 409	**99%**	17	2164	**96%**	84	**17**	**bez deficitu**
Rybníčky III	715	**94%**	42	1406	**80%**	285	**42**	**bez deficitu**
U Hagiboru	345	**87%**	44	1210	**30%**	851	**44**	**bez deficitu**
U Nových Malešic	471	**90%**	47	1415	**29%**	1004	**47**	**bez deficitu**
Rybníčky I-II	943	**92%**	80	1393	**81%**	259	**80**	**bez deficitu**

tab. č.3 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující vysokopodlažní zástavbou sídlištního typu

4.1.5.2 Rezidentní oblasti – ZSJ s převažující zástavbou vilového typu

Situace v ZSJ s převažující zástavbou vilového typu je v porovnání s ostatními skupinami oblastí nejpříznivější, což vyplývá nejen z nižší hustoty obyvatelstva, ale i z možnosti odstavování vozidel na vlastních pozemcích. V přehledu se nenachází oblast s kritickým nedostatkem parkovacích míst, výrazný deficit byl identifikován pouze pro oblast Zborov. Vzhledem k procentuálnímu převisu 4% u oblasti Strašnice – Na Skalce byl deficit na úrovni 50 míst označen jako mírný. Většina oblastí této skupiny ZSJ je bez deficitu.

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních i účelových komunikací na úrovni ZSJ			Výpočet dle PSP			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu	Kategorie situace DvK
	Kapacita	Maximum obsazenosti	Rezerva / deficit	Kapacita	Potenciál obsazenosti	Rezerva / deficit		
Zborov	541	**98%**	13	853	**111%**	-95	**-95**	**výrazný**
Strašnice-Na Skalce	1 136	**104%**	-45	1975	**85%**	290	**-45**	**mírný**
U záběhlického zámku	29	**128%**	-8	55	**49%**	28	**-8**	**mírný**
Na Slatinách-sever	4	**25%**	3	165	**3%**	160	**3**	**bez deficitu**
Na Slatinách	63	**52%**	30	63	**22%**	49	**30**	**bez deficitu**
Bohdalec-sever	145	**63%**	53	311	**23%**	240	**53**	**bez deficitu**
Třebešín	686	**88%**	80	1431	**75%**	357	**80**	**bez deficitu**
Bohdalec-jih	442	**72%**	122	1025	**82%**	183	**122**	**bez deficitu**
Staré Malešice	808	**80%**	161	1955	**52%**	942	**161**	**bez deficitu**

tab. č.4 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující nízkopodlažní zástavbou vilového typu

4.1.5.3 Rezidentní/návštěvnické oblasti – ZSJ se smíšenou zástavbou

Oblasti se smíšenou zástavbou představují cíle odstavování vozidel jak pro rezidenty, tak pro návštěvníky. Situace s kritickým nedostatkem parkovacích míst nastává u 2/3 oblastí tohoto typu, současně je v této skupině jediná oblast klasifikovaná bez deficitu. Jako kritické jsou hodnoceny téměř všechny oblasti Vršovic. Jako výrazný byl stanoven deficit v oblastech Eden a U Orionky, kde chybí řádově 70 parkovacích míst což představuje obsazenost cca 120 %. Přestože je tento převis poptávky nad nabídkou značný, oblasti s kritickou situací mají v porovnání absolutní i procentuální hodnoty deficitů výrazně vyšší.

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních i účelových komunikací na úrovni ZSJ			Výpočet dle Pražských stavebních předpisů			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu	Kategorie situace DvK
	Kapacita	Maximum obsazenosti	Rezerva / deficit	Kapacita	Potenciál obsazenosti	Rezerva / deficit		
Vršovice-sever	537	**114%**	-73	591	**290%**	-1122	**-1122**	**kritický**
Nové Vršovice	1118	**110%**	-110	1336	**168%**	-903	**-903**	**kritický**
Vršovice-střed	872	**116%**	-140	911	**174%**	-674	**-674**	**kritický**
Vršovice-východ	901	**114%**	-123	1239	**154%**	-671	**-671**	**kritický**
Vršovice-západ	452	**127%**	-123	548	**194%**	-517	**-517**	**kritický**
Staré Vršovice	1 160	**119%**	-225	2048	**123%**	-479	**-479**	**kritický**
U Primasky	1100	**113%**	-147	1342	**123%**	-308	**-308**	**kritický**
Hradešínská	708	**129%**	-207	1174	**63%**	435	**-207**	**kritický**
Vršovice-u Botiče	1322	**113%**	-172	1872	**103%**	-50	**-172**	**kritický**
Pod vinohradskou nemocnicí	479	**115%**	-72	795	**120%**	-157	**-157**	**kritický**
Francouzská-Voroněžská	105	**132%**	-34	105	**184%**	-88	**-88**	**kritický**
Eden	384	**120%**	-75	1887	**40%**	1138	**-75**	**výrazný**
U Orionky	394	**117%**	-68	1436	**63%**	531	**-68**	**výrazný**
Strašnice-západ	1011	**104%**	-41	1830	**99%**	20	**-41**	**mírný**
Nové Strašnice	316	**111%**	-36	1138	**42%**	659	**-36**	**mírný**
Záběhlice-západ	1209	**93%**	84	2492	**100%**	-2	**-2**	**mírný**
Bohdalecké kolonie	170	**66%**	58	441	**31%**	303	**58**	**bez deficitu**

tab. č.5 Kategorie situace DvK pro ZSJ se smíšenou zástavbou

4.1.5.4 Návštěvnické oblasti – ZSJ s převažující komerční zástavbou

Oproti skupině sídelních jednotek se smíšenou zástavbou jsou oblasti s převažující komerční zástavbou méně zatížené dopravou v klidu. Kritický nebo výrazný deficit byl identifikován u 5 oblastí, což představuje 1/3 počtu ZSJ tohoto typu. Jako kritická byla vyhodnocena situace pouze u ZSJ U Zborova s absolutním deficitem na úrovni cca 100 parkovacích míst což při kapacitě 124 parkovacích míst představuje potenciál obsazenosti přibližně 176 %. Nominální deficity u dalších oblastí se pohybují na úrovni nižších jednotek desítek parkovacích míst. Většina oblastí spadá do kategorie „bez deficitu“.

Základní sídelní jednotka	Plošný průzkum - Obsazenost místních i účelových komunikací na úrovni základních sídelních jednotek			Výpočet dle Pražských stavebních předpisů			Min rezerva / max deficit z PSP a plošného průzkumu	Kategorie situace DvK
	Kapacita	Maximum obsazenosti	Rezerva / deficit	Kapacita	Potenciál obsazenosti	Rezerva / deficit		
U Zborova	124	114%	-17	124	176%	-94	**-94**	**kritický**
KOH-I-NOOR	216	**118%**	-38	366	**33%**	245	**-38**	**výrazný**
Vinohradská nemocnice	178	**117%**	-31	178	**1%**	176	**-31**	**výrazný**
Strašnice-východ	119	**122%**	-26	119	**4%**	114	**-26**	**výrazný**
Vršovické nádraží	11	**200%**	-11	11	**9%**	10	**-11**	**mírný**
Zborov-východ	30	**103%**	-1	1724	**0%**	1724	**-1**	**mírný**
U teplárny-jih	284	**95%**	13	284	**5%**	270	**13**	**bez deficitu**
Záběhlice-průmyslový obvod-jih	19	**26%**	14	-	-	-	**14**	**bez deficitu**
Stadión Slavie	249	**92%**	21	693	**6%**	649	**21**	**bez deficitu**
Pod Bohdalcem	135	**84%**	22	175	**1%**	174	**22**	**bez deficitu**
U teplárny	309	**75%**	77	516	**1%**	509	**77**	**bez deficitu**
Seřaďovací nádraží	300	**68%**	95	469	**7%**	434	**95**	**bez deficitu**
Záběhlice-průmyslový obvod	201	**47%**	107	413	**1%**	410	**107**	**bez deficitu**
Trnkov	535	**60%**	214	691	**7%**	641	**214**	**bez deficitu**
Michle-východ	494	**54%**	225	625	**16%**	523	**225**	**bez deficitu**

tab. č.6 Kategorie situace DvK pro ZSJ s převažující komerční zástavbou

4.1.5.5 Dílčí závěr

Ze sestavených prioritizovaných seznamů vyplývá rozdílná závažnost situace dopravy v klidu v různých typech oblastí.

Nejkritičtější je stav v oblastech se **smíšenou zástavbou**, která funkčně souvisí jak s návštěvnickým, tak rezidentním parkováním. Nejvytíženější je oblast Vršovic s výslednými deficity na úrovních vyšších stovek parkovacích míst pro každou základní sídelní jednotku.

Další skupinou s **výraznými deficity** jsou ZSJ s převažující zástavbou **sídlištního typu**. Nominálně nejvyšší deficit byl zaznamenán v Nových Malešicích a následně v některých oblastech Zahradního města.

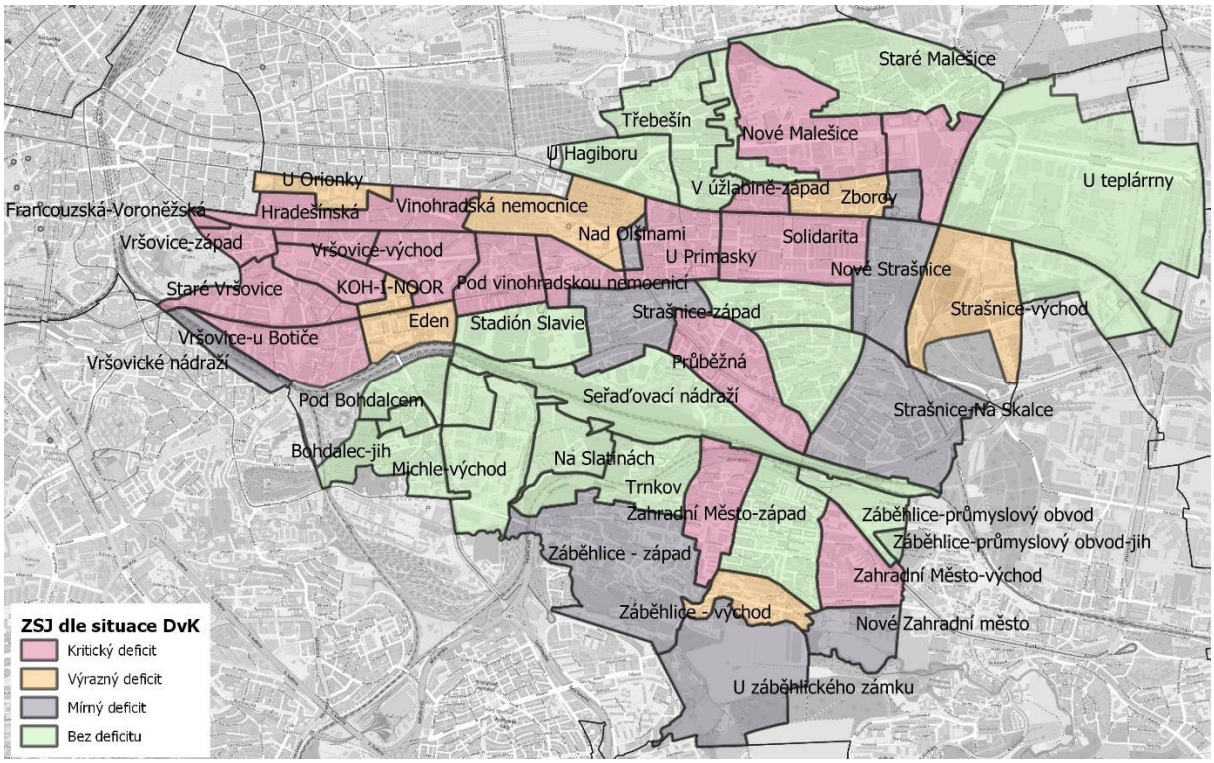
U skupin oblastí s převažující komerční zástavbou a nízkopodlažní zástavbou vilového typu byla pouze jedna ZSJ vyhodnocena s kritickým nedostatkem parkovacích míst a 5 oblastí s výraznými deficity, což je ve srovnání s prvními dvěma skupinami ZSJ výrazně méně.

Z pohledu obyvatel MČ Praha 10 jsou klíčové zejména deficity parkovacích míst oblastech se vysokým podílem rezidentů.

Na nedostatku parkovacích míst v denní době se podílí návštěvnické parkování způsobené např. denními dojížďkami do práce nebo za službami. Parkování této skupiny, na rozdíl od rezidentů, lze řešit i jinými nástroji, než výstavbou nových parkovacích kapacit. Může se jednat např. o kvalitní městskou hromadnou dopravu ve spojení se záchytnými parkovišti P+R, kvalitní regionální dopravu, nebo regulativní opatření. Ideální je všechny tyto nástroje vhodně skloubit a nabídnout tak alternativu pro co nejširší skupinu dojíždějících řidičů. Uvedené přístupy řešení návštěvnického parkování se odvíjejí od moderních trendů, jak omezit IAD v centrech měst a snížit tak její negativní dopady na obyvatelstvo. S vyšší nabídkou volných parkovacích stání pro návštěvníky dochází k tzv. indukované dopravě, kterou nově dostupná infrastruktura pro parkování vyvolává.

4.1.6 Poloha oblastí s deficity v rámci MČ Praha 10

Z grafické prezentace identifikovaných ZSJ s nedostatky počtu parkovacích míst je zřejmé rozložení těchto oblastí v rámci Prahy 10. Na mapovém podkladu jsou zobrazeny všechny oblasti, bez ohledu na jejich zařazení do skupin dle charakteru zástavby.



obr. č.5 ZSJ dle stavu dopravy v klidu

Červeně jsou podbarveny oblasti s kritickým a oranžově oblasti s výrazným nedostatkem parkovacích míst. Tyto oblasti jsou koncentrovány zejména v oblasti Vršovic, respektive v ose radiálních komunikací Vršovická – V Olšinách, Průběžná a Ruská. Mimo to byly jako oblasti s vysokým deficitem posouzeny

sídelní jednotky Zahradního města a Malešic, respektive oblast U Zborova. Šedou barvou jsou podbarveny oblasti s mírným nedostatkem a zeleně oblasti bez deficitu.

Tato mapa reprezentuje „převis“ poptávky nad nabídkou dopravy v klidu v jednotlivých oblastech. Mapa je výchozím podkladem pro návrh lokalit pro vybudování nových parkovacích kapacit. Uvedený výstup, který vznikl z dat dopravního průzkumu a Pražských stavebních předpisů, představuje současný stav dopravy v klidu v řešeném území. Mimo současný stav je však nezbytné zohlednit i předpokládaný vývoj v oblasti, tedy nevycházet pouze ze z tzv. scénáře „business as usual“.

4.2 Zohlednění vývoje v zájmovém území

Za účelem zohlednění nejen současných, ale i budoucích požadavků kladených na nabídku a podobu parkovacích míst byly vedle současného stavu posouzeny také plánované změny v území. Vedle respektování územního plánu se jedná se zejména o:

- Vliv zavedení ZPS na území sousedních MČ
- Zavedení ZPS na území MČ Praha 10
- Změny na vlakové trati Praha hl. n. – Praha Hostivař,

které jsou dále popsány.

4.2.1 Posouzení vlivu zavedení ZPS v sousedních městských částech

Mezi lety 2015-2018 došlo k rozšíření zón placeného stání na území Prahy 3 a Prahy 4, což jsou městské části přímo sousedící s Prahou 10. Z tohoto důvodu se nechá očekávat částečný přeliv vozidel do oblasti MČ Praha 10, kde parkování není regulováno. Vzhledem k urbanistickému charakteru oblastí tento jev přichází v úvahu zejména v ZSJ Hradešínská, U Orionky, Vršovice – U Botiče a Vinohradská nemocnice, přičemž u prvních třech jmenovaných oblastí byly identifikovány kritické a výrazné deficity počtu parkovacích míst. U dalších sídelních jednotek je tento jev méně pravděpodobný, protože u nich hranici směrem k sousední MČ tvoří např. vlakové tratě a vzhledem k horší prostupnosti území je docházková vzdálenost z oblastí se ZPS vyšší.

U výše uvedených oblastí bylo přikročeno k analýze dat studie dopravy v klidu z roku 2012, která prezentuje výstupy v obdobné struktuře jako ADvK. Bylo tak možné porovnat stanovené deficity pro roky 2012 a 2018 a posoudit, zda uvedené oblasti trpí výraznějším nárůstem počtu parkujících vozidel než ostatní ZSJ Prahy 10. To by indikovalo možný přeliv dopravy v klidu ze sousedních městských částí s regulací dopravy v klidu a do budoucna by představovalo potenciál jejich přelivu zpět v okamžiku, kdy budou ZPS zavedeny také na Praze 10.

Rozdíl roku 2018 oproti 2012		
Základní sídelní jednotka	**Docházka do 500m - bilance - přírůstek/úbytek**	
	Denní	**Noční**
Medián - všechny ZSJ Praha 10	***-11%***	***-6%***
Hradešínská	8%	6%
U Orionky	7%	8%
Vršovice-u Botiče	-12%	-18%
Vinohradská nemocnice	-19%	-16%

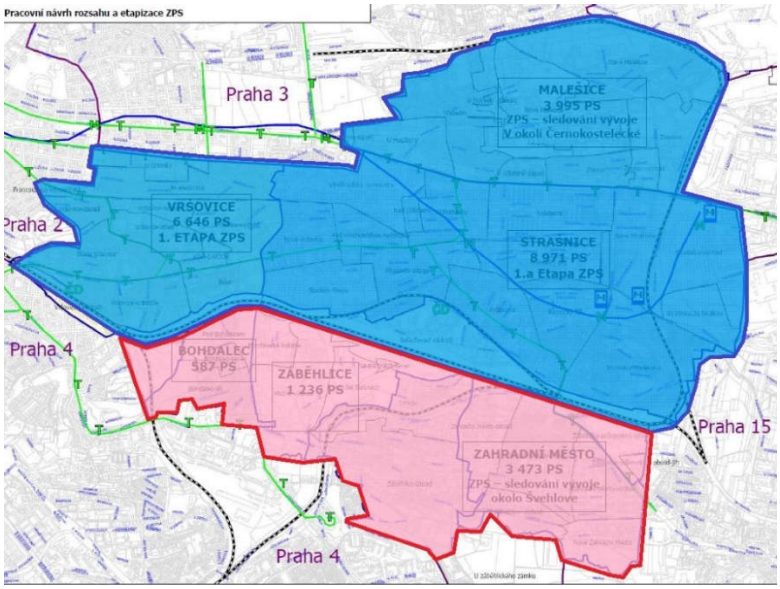
tab. č.7 Posouzení vlivu zavedení ZPS v sousedních městských částech

Pro uvedené oblasti byl stanoven vývoj deficitů, respektive volných parkovacích stání na úrovni ZSJ, a to jako rozdíl hodnoty roku 2018 oproti roku 2012. Z tabulky je patrné, že vývoj pro jednotlivé ZSJ je odlišný, kdy v oblastech Hradešínská a U Orionky se počet volných míst na úrovni ZSJ zvýšil, zatímco v oblastech „Vršovice - U Botiče“ a „Vinohradská nemocnice“ se výrazněji snížil. Jako srovnávací hladina byla zvolena hodnota mediánu za všechny ZSJ Prahy 10, který indikuje pokles volných kapacit o 11 % pro denní a o 6 % pro noční dobu. Vývoj parametrů napříč oblastmi není homogenní a nelze jednoznačně prokázat negativní vliv zavedení ZPS na Praze 3 a Praze 4 na dopravu v klidu ve sledované oblasti.

S ohledem na výše uvedené tak při návrhu nových parkovacích kapacit nebude uvažováno s výhledovým snížením parkovacích deficitů způsobených odlivem parkujících vozidel na území Prahy 3 a Prahy 4 vlivem zavedení ZPS na Praze 10.

4.2.2 Rozvojové aktivity – zavedení ZPS v MČ P10

V současné době je zpracováván materiál návrhu podoby zón placeného stání na území městské části. Její zprovoznění se předpokládá ve dvou etapách: První, úvodní, etapu tvoří území městské části, které se nachází severně od vlakové trati Praha hl.n. – Praha Hostivař (trať 221). Jedná se tedy o oblasti Malešic, Vršovic a Strašnic. Druhou etapu pak tvoří území situované jižně od vlakové trati, tedy oblasti Bohdalce, Záběhlic a Zahradního města. Předpokládaná etapizace je patrná z následujícího obrázku.



obr. č.6 Návrh etapizace zavedení ZPS, zdroj: prezentace ZPS na území MČ Praha 10, F. Humplík

Předpokládané spuštění se předpokládá v létě roku 2020. **Z pohledu budování nových parkovacích kapacit v oblasti, které bude fyzicky realizované současně anebo až po spuštění ZPS je důležité vycházet z režimu ZPS v konkrétních lokalitách. Záměrem je navrhnout takový model užití nových parkovacích objektů tak, aby byl dostatečně atraktivní pro cílové skupiny parkujících a v důsledku tak došlo k uvolnění uličního parkovacího stání.** Obecně je za optimální považována obsazenost pohybující se na úrovni 80 %.

4.2.3 Změny na vlakové trati Praha hl.n. – Praha Hostivař

V současné době probíhá optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., která přinese změny ve vlakové dopravě na území MČ Praha 10. Dojde ke zrušení vlakové zastávky Praha Strašnice společně se současným traťovým vedením, které bude přemístěno do přímé linie skrz bývalé seřaďovací nádraží Praha – Vršovice. Na úseku tratě vzniknou dvě nové zastávky a to Praha- Eden a Praha – Zahradní město. Schematicky jsou změny viditelné na následující mapce.

obr. č.7 Schéma vedení optimalizované trati Praha hl. n. – Praha Hostivař, zdroj: SŽDC

Vlaková doprava má v systému pražské integrované dopravy nezastupitelnou roli v příměstských a regionálních spojeních. Zánik/vznik nových vlakových zastávek má vliv nejen na dopravní obslužnost území, ale mají přesah i k ostatním dopravním módům – nejen vazbám na ostatní druhy VHD ale i IAD, respektive dopravu v klidu.

V kontextu dopravy v klidu na území MČ Praha 10 vstupuje vznik nových vlakových zastávek do posouzení vhodnosti případné úpravy sytému parkovišť P+R, čemuž bude věnována pozornost v návrhové části dokumentu. Vzhledem k existenci odstavných ploch v blízkosti plánovaných zastávek se nepředpokládá zvýšená poptávka po odstavování vozidel na místních komunikacích.

4.2.4 Územní plán

Důležitými dokumenty, které je nutné respektovat při návrhu nových parkovacích kapacit na konkrétních lokalitách, jsou územně plánovací podklady, zejména územní plán. Výběr vhodných lokalit a jejich typu včetně zohlednění územního plánu bude proveden v návrhové části dokumentu.

5 Analýza územních rezerv pro nové parkovací kapacity

Z analýzy dopravy v klidu na celém území Městské části Praha 10 je zřejmé, že v exponovaných oblastech jsou kapacitní rezervy uličního parkování již vyčerpány. Obsazenost uliční sítě významně přesahuje její kapacitu. V souladu s cílem této studie je dalším krokem identifikace lokalit pro navýšení parkovacích kapacit. Smyslem této aktivity je společně s paralelně běžícími projekty, zejména zavedením zón placeného stání, zlepšit stav dopravy v klidu v oblasti. Z metodického pohledu se tato část věnuje analýze potenciální nabídky – novým parkovacím místům.

Aby byl pohled na řešenou problematiku ucelený, je v následující podkapitole věnována pozornost také kapacitám ve vnitroblocích.

Hlavním předmětem této části analýzy je hlubší pohled na vytipované pozemky ve vztahu k situaci dopravy v klidu v jednotlivých základních sídelních jednotkách. Na problém je tak nahlíženo tak, aby byla poptávka po parkovacích místech efektivně uspokojena co možná nejblíže svému vzniku. To přímo souvisí s ochotou rezidentů i návštěvníků odstavovat vozidla v přijatelné docházkové vzdálenosti od cíle. Společně s parkovací kapacitou patří dostupnost ke klíčovým parametrům prioritizace lokalit - potenciálních parkovacích objektů.

5.1 Vnitrobloky

Objemy a rezervy parkovacích kapacit ve vnitroblocích není možné jednoduchým způsobem kvantifikovat. I v případě, že by takové rezervy existovaly však úřad městské části nedisponuje regulačními nástroji, jak tato místa efektivně využít, protože mají soukromé vlastníky, případně samostatné provozovatele cílící zpravidla na zákazníky požadující předplacené vlastní parkovací místo/vyhrazenou parkovací kapacitu.

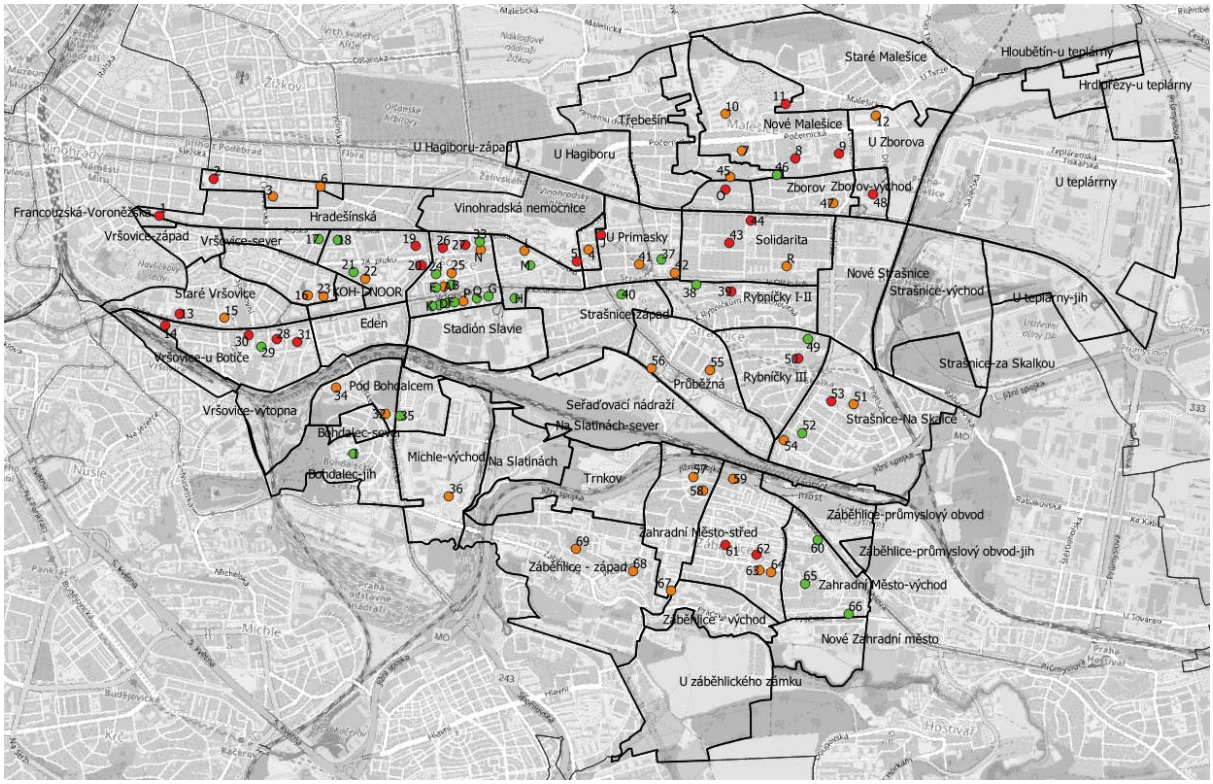
Z pozice místní samosprávy může být obecně zvýšení využívání mimouličních parkovacích ploch (včetně soukromých) zvýšeno poskytováním informací o možnostech parkování a aktuálně volných parkovacích místech přímo řidičům. Aby byly tyto informace pro uživatele atraktivní, musí být pro jejich distribuci zvolen vhodný informační kanál, který bude poskytovat dynamické informace o dopravě v klidu v reálném čase, zejména informace o aktuální obsazenosti parkoviště.

Vzhledem k faktu, že místní samospráva nemá nad soukromými parkovacími kapacitami kontrolu, není tato část parkovacích kapacit v rámci této studie dále řešena. Lze předpokládat, že tento typ parkování nedisponuje výraznými rezervami, které by mohly potenciálně eliminovat zjištěné deficity parkovacích kapacit v oblasti.

5.2 Vytipované pozemky pro umístění parkovacích domů

Základním podkladem pro návrh nových parkovacích kapacit jsou vytipované lokality, jejichž seznam byl zpracován v rámci ADvK 2018. Jedná se o lokality navržené pro umístění parkovacích domů. Celkem 69 navržených lokalit bylo rozděleno do tří kategorií (A, B, C) podle složitosti realizace z pohledu územně plánovacích podkladů, kolizí s technickou infrastrukturou a vlastnictví pozemků. Protože je

nutné vnímat tyto lokality v prostorovém kontextu, byl tabulkový seznam převeden nad mapový podklad, z kterého je patrné rozmístění všech lokalit na území MČ Prahy 10, viz následující obrázek.



obr. č.8 Rozmístění vytipovaných lokalit pro parkovací domy na území MČ Praha 10

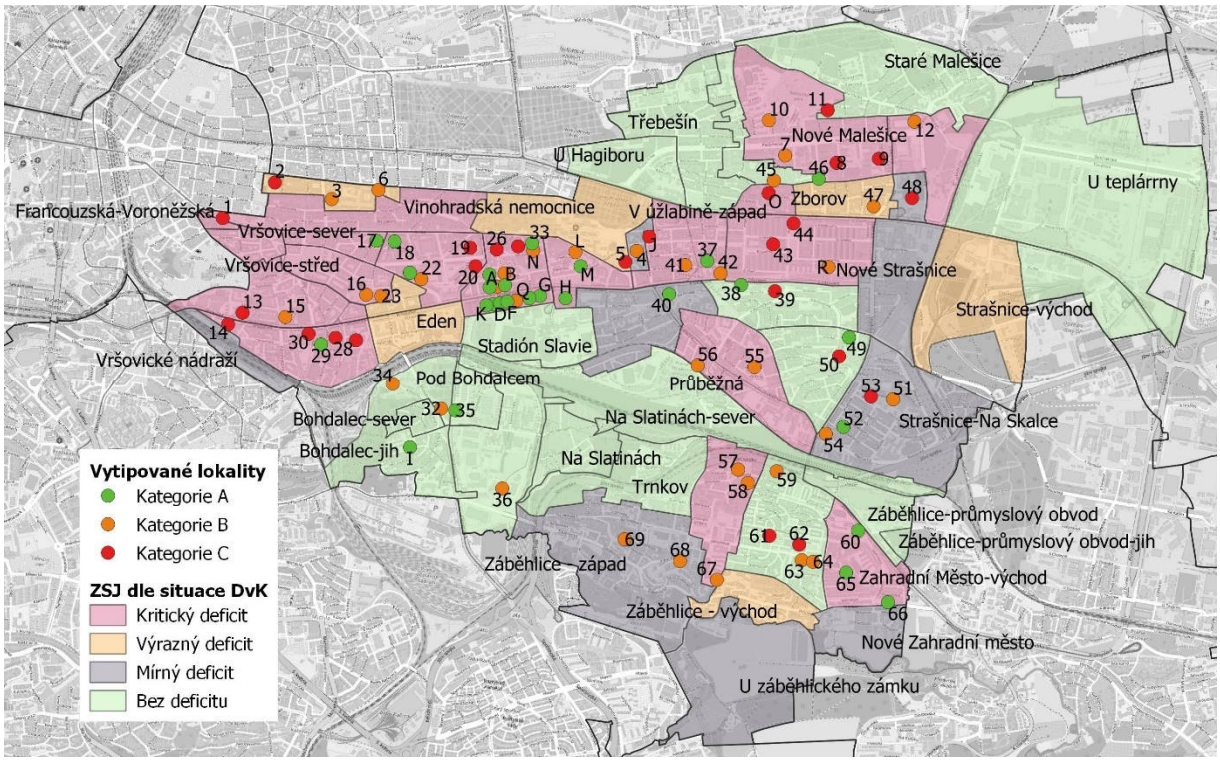
Z mapy je patrná vyšší koncentrace potenciálních lokalit v oblasti Nových Vršovic, což je způsobeno potenciální využitelností sousedních vnitrobloků podél ulice Vršovická. Naopak nízká koncentrace vytipovaných lokalit je ve východní části Prahy 10.

Tato studie uvažuje s novými parkovacími kapacitami nejen v podobě parkovacích domů, ale i dalšími typy jako např. povrchové parkoviště, podzemní garáž, případně zakladačové systémy apod. Z tohoto důvodu bude dále pozornost zaměřena na kategorie lokalit „A – k dalšímu rozpracování“ a „B – k hlubší analýze“, z důvodu snahy řešit kritickou situaci dopravy v klidu v krátkodobém, respektive střednědobém horizontu. V případě realizace projektů na pozemcích kategorie „C - nerealizovatelné“ se předpokládá zvýšená náročnost přípravy se souvisejícím prodlouženým časovým horizontem.

Sada identifikovaných lokalit bude v rámci prověřovací fáze opět prověřena z hlediska vlastníků pozemků a souladu s územním plánem.

5.3 Analýza lokalit ve vztahu k území

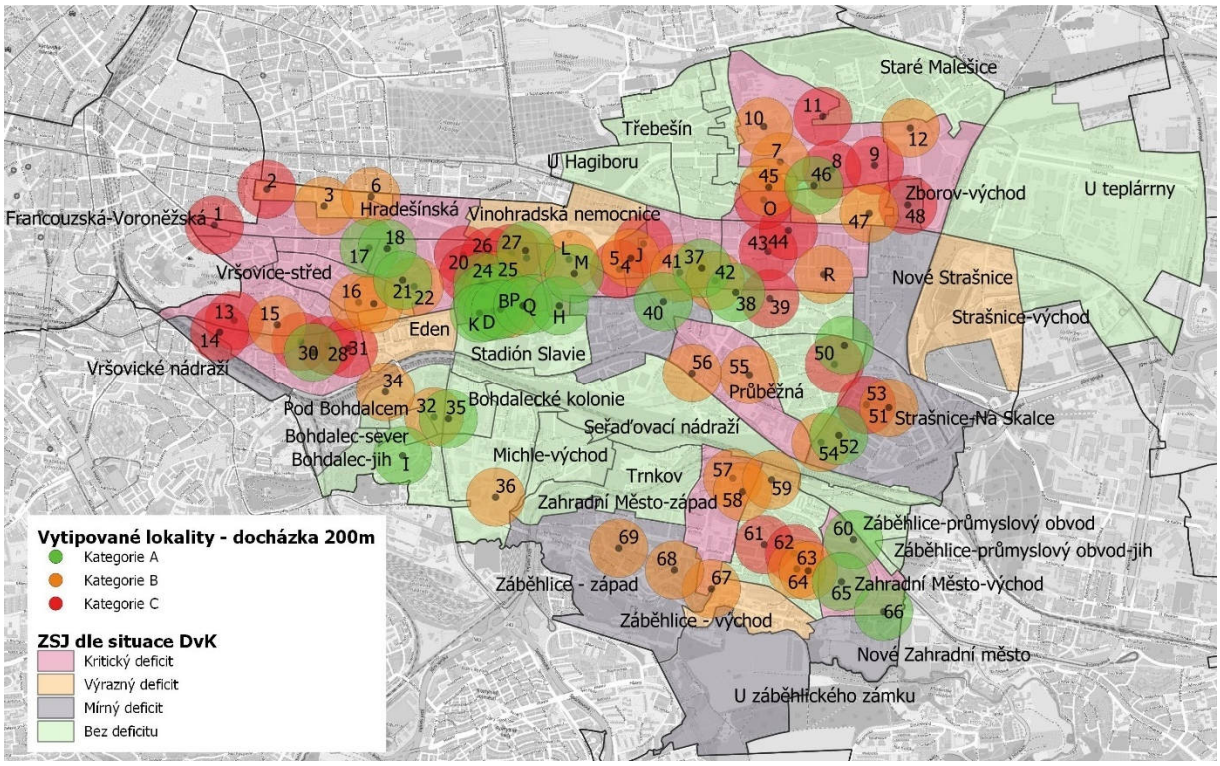
V dalším kroku tak byly vytipované lokality porovnány s výstupem dílčí analýzy situace dopravy v klidu v jednotlivých základních jednotkách. Výstup této syntézy je prezentován na následujícím obrázku.



obr. č.9 Vytipované lokality ve vztahu k situaci DvK

Při bližším pohledu na prezentovaná data je patrné, že některé z vytipovaných lokalit mají potenciál uspokojovat poptávku v několika exponovaných oblastech najednou. Naopak, některé z lokalit se nacházejí v oblastech, kde nebyl identifikován nedostatek parkovacích míst. Jelikož je snahou se zaměřit na řešení kritických oblastí, lokality v oblastech bez deficitu nebudou dále vstupovat do detailnějšího posuzování.

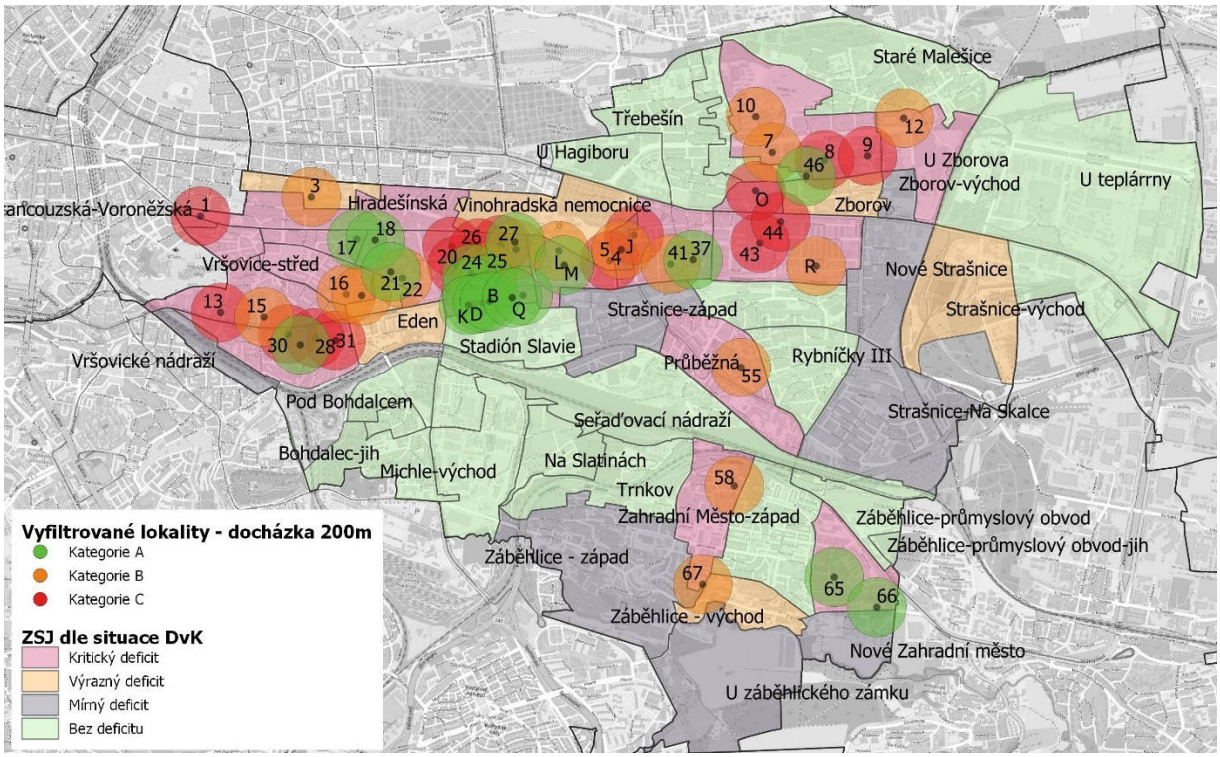
Ke každé lokalitě byla znázorněna docházková vzdálenost v podobě kruhu se středem na vytipovaném pozemku. Poloměr kruhu byl stanoven na 200 metrů, což odpovídá v městské zástavbě docházkové vzdálenosti do cca 300 metrů. Ta je považována za hraniční z hlediska její akceptovatelnosti ze strany řidičů/obyvatel (odpovídá cca 5 minutám chůze k vozidlu). Na následujícím obrázku jsou docházkové vzdálenosti k lokalitám znázorněny nad mapovým podkladem v podobě kruhů – spádových oblastí. Ty reprezentují předpokládanou oblast, odkud budou lidé ochotni docházet k vozidlu zaparkovanému na lokalitě.



obr. č.10 Vytipované lokality s docházkovou vzdáleností ve vztahu k situaci DvK

Za účelem vyfiltrování perspektivních lokalit byly „spádové oblasti“ jednotlivých lokalit územně porovnány se situací parkování v oblastech ZSJ. Došlo k vyfiltrování lokalit, jejichž spádové oblasti se nacházely zcela, nebo z velké části v oblastech ZSJ bez deficitu nebo s mírným deficitem. Vyfiltrovány byly také lokality s významnou částí spádové oblasti mimo území MČ Prahy 10. Důvodem je zejména fakt, zde nebyla provedena analýza DvK a není tak známa situace dopravy v klidu na území sousedních městských částí. Vybudování nových parkovacích kapacit na těchto místech by tak nemuselo být nutně efektivní. Prioritizovány jsou tedy lokality se spádovou oblastí na území MČ Prahy 10.

Na základě uvedeného vyfiltrování vznikl soubor lokalit s potenciálem na zřízení nových parkovacích kapacit, který je viditelný na mapě níže. Z původní počtu 69 lokalit se celkem jedná o 53 lokalit pro další posouzení.



obr. č.11 Vyfiltrované lokality se znázorněnou docházkovou vzdáleností

U každé z těchto lokalit byla změřena dostupná plocha za účelem odhadu potenciální parkovací kapacity daného místa. Současně byla na základě projektových podkladů k parkovacím domům a na základě měření ploch a kapacit existujících povrchových parkovišť a parkovacích objektů stanovena průměrná plocha potřebná na 1 parkovací místo. Tato plocha kromě vlastního prostoru stání zahrnuje i pruhy pro příjezd a odjezd a rezervy vycházející z různé geometrie stavebního a dopravního řešení. Jako průměrná hodnota byla na základě vyhodnocení 10 parkovišť a parkovacích domů stanovena na úrovni 30 m^2 (pro povrchová parkoviště byl průměr 27 m^2, pro parkovací domy 34 m^2). Přehled vyfiltrovaných lokalit společně s jejich potenciální kapacitou parkovacích míst v 1 úrovni (tzn. povrchové parkoviště nebo 1 patro parkovacího objektu) je uveden v následující tabulce.

č.	Oblast - Lokalita	m^2 využitelné plochy	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Počet zón ve spádové oblasti
1	Francouzská - Bezručovy sady	674	22	3
3	Sobotecká - pod DH	4 890	163	2
4	Nad primaskou - Vilová	2 046	68	2
5	Park Pod Rapidem	5 990	200	3
7	Nad Úžlabinou	2 414	80	1
8	Přistoupimská	810	27	2
9	Tuchorazská	654	22	3
10	Skřivanská	451	15	1
12	Dřevčická - Káranská	3 445	115	1
13	Sámova - U Vrš. nádraží	2 456	82	2
15	Petrohradská	9 257	309	2
16	Nám. Sv. Čecha	1 116	37	3

č.	Oblast - Lokalita	m² využitelné plochy	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Počet zón ve spádové oblasti
17	Tolstého - Bulharská - Žitomírská - vnitroblok	1 091	36	3
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičánkách - Ruská	3 951	132	3
19	28.pluku - Konopišťská	7 213	240	4
20	Bělocerkevská - Novorossijská	1 950	65	2
21	Kodaňská - proti Chemapolu	1 536	51	3
22	Kodaňská - Novorossijská	3 911	130	2
23	Kavkazská - vnitroblok	2 440	81	4
24	Bajkalská	1 820	61	2
25	Bajkalská - Volyňská	1 438	48	1
26	Dukelská - Bělocerkevská	785	26	3
27	Jakutská - Tulská	2 675	89	3
28	Oblouková - vnitroblok	1 138	38	2
29	Přípotoční - vjezd k LDN	570	19	2
30	Vršovická - Sportovní	2 367	79	2
31	K Louži - vnitroblok	1 105	37	3
33	Tulská	1 706	57	3
37	Věšínova - Mrštíkova - vnitroblok	1 188	40	2
41	Mrštíkova - u metra Starostrašnická	668	22	1
43	Za Divadlem Solidarita	2 099	70	1
44	Solidarity - park při Černokostelecké	4 703	157	3
46	V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice	1 985	66	2
55	Nučická - Krupská	2 594	86	1
58	Ostružinová	2 327	78	1
65	Platanová	7 667	256	1
66	Práčská - Jasmínová	4 250	142	1
67	U Zahradního města	1 632	54	2
A	Krasnojarská - vnitroblok	1 027	34	1
B	Užocká - vnitroblok	1 466	49	1
C	Kišiněvská - vnitroblok	1 268	42	1
D	Krasnojarská - Vladivostocká - vnitroblok	880	29	1
E	Kišiněvská - Bajkalská - vnitroblok	878	29	2
F	Amurská - vnitroblok	969	32	1
G	Vršovická - Kubánské nám. - Vladivostocká - vnitroblok	2 030	68	2
J	Park Františka Suchého	2 053	68	2
K	Jerevanská - vnitroblok	1 243	41	1
L	Omská	1 475	49	2
M	Bajkalská	1 223	41	2
N	Jakutská - Tulská	1 493	50	3
O	Vrátkovská	1 798	60	2
Q	Karpatská	1 426	48	1
R	Brigádníků	6 803	227	1
Celkem		**125 045**	**4 167**	

tab. č.8 Vytipované lokality s odhadem kapacity plochy (1 patro)

Poslední sloupec tabulky uvádí počet ZSJ, které zasahují do bezprostřední spádové (docházkové) vzdálenosti dané lokality, přičemž jsou započítány pouze oblasti s kritickým a výrazným deficitem parkovacích míst.

5.3.1 Pozemky s vyšším kapacitním potenciálem

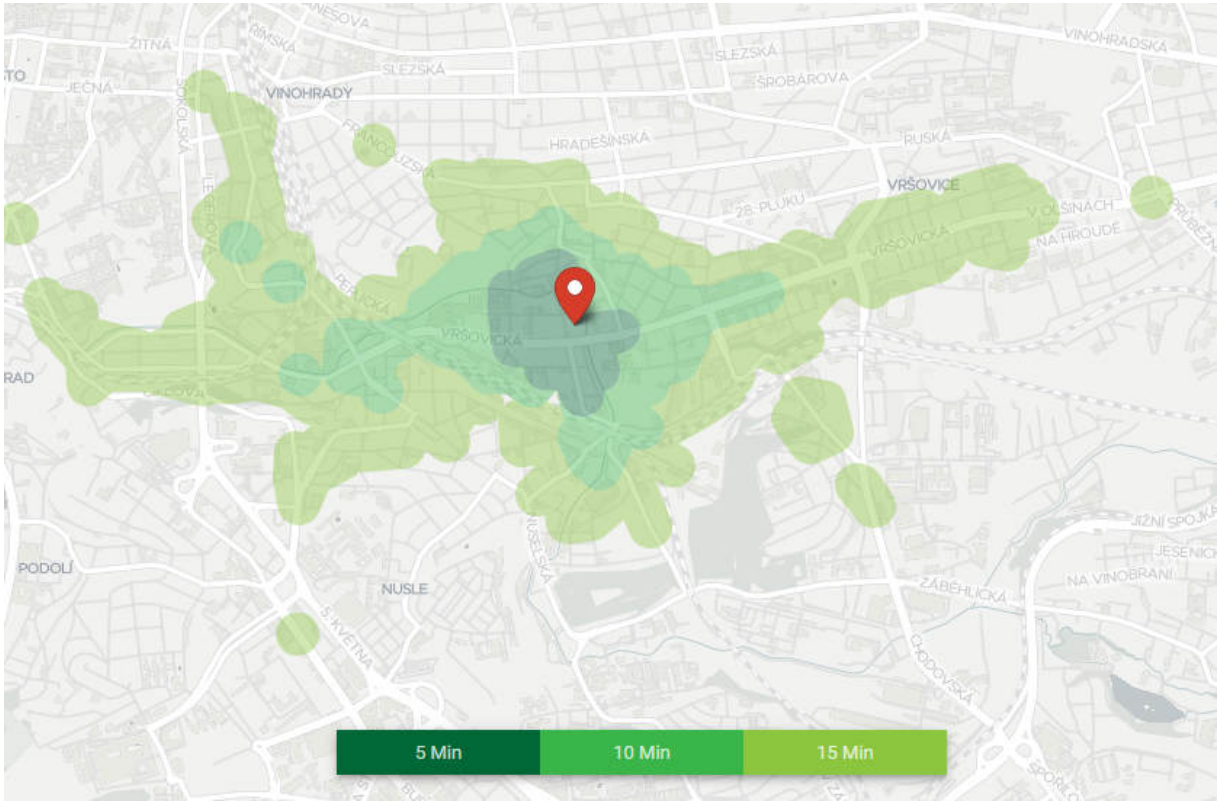
Podle odhadu počtu parkovacích míst v 1 úrovni, tedy potenciálu uspokojení kapacity, byly následně lokality seřazeny od největší po nejmenší (v kategoriích A a B). Následující tabulka uvádí přehled lokalit s kapacitou větší než 100 parkovacích míst v jedné úrovni.

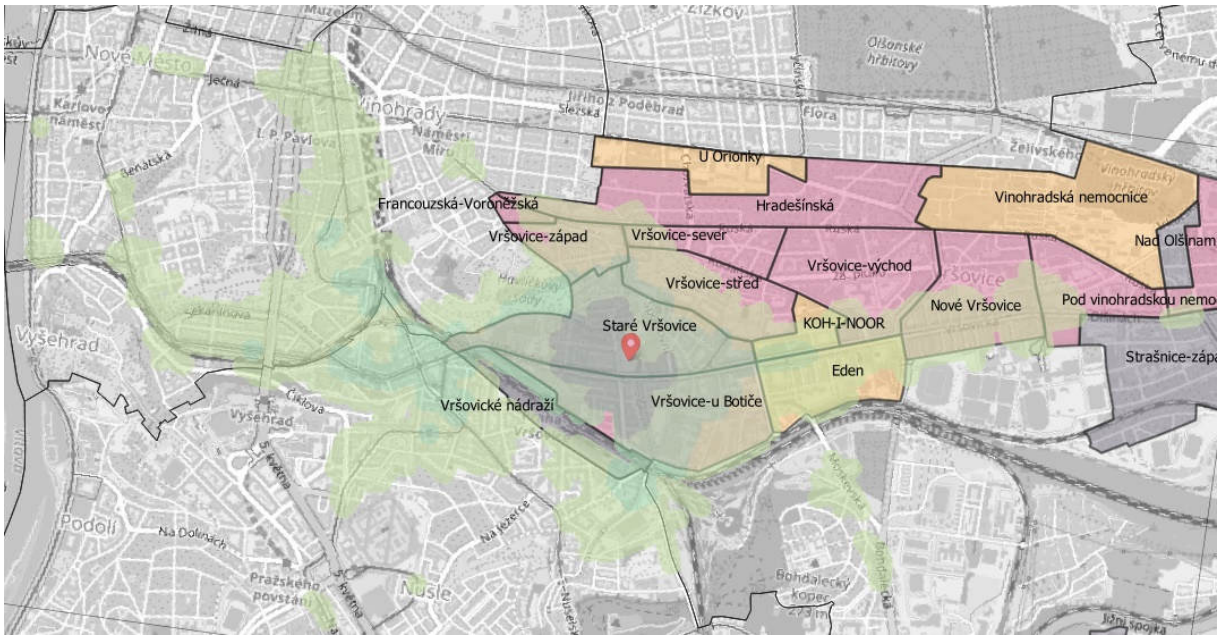
č.	Oblast - Lokalita	m^2 projektové plochy	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni
15	Petrohradská	9 257	309
65	Platanová	7 667	256
R	Brigádníků	6 803	227
3	Sobotecká - pod DH	4 890	163
66	Práčská - Jasmínová	4 250	142
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičánkách - Ruská	3 951	132
22	Kodaňská - Novorossijská	3 911	130
12	Dřevčická - Káranská	3 445	115

tab. č.9 Lokality s nejvyšším kapacitním potenciálem v 1 úrovni

Jedná se o potenciální parkovací lokality s významem přesahujícím bezprostředně přilehlé základní sídelní jednotky definované docházkovou vzdáleností. Při vyšší kapacitě parkovacích míst je možné nabídnout odstavné plochy různým skupinám uživatelů, tzn. nejen pro krátkodobé parkování pro návštěvníky a denní parkování pro rezidenty z okolí, ale i pro dlouhodobější odstavování vozidel rezidenty ze vzdálenějších sídelních jednotek. Pro posledně jmenované může být uvažována vyšší docházková, respektive dojezdová vzdálenost prostředky MHD. Z tohoto důvodu byla analyzována dojezdová vzdálenost pro výběr lokalit s nejvyšším potenciálem kapacity v 1 úrovni. Cílem je stanovit překryv těchto širších spádových oblastí se sídelními jednotkami, kde je kritická situace dopravy v klidu. Pro zpracování graficky přehledného znázornění spádových oblastí byl využit specializovaný softwarový nástroj Targomo, který umožňuje vykreslení isochron pro různé časové horizonty. Jako horní hranice dojížďky pro zaparkované vozidlo byl stanoven čas 15 minut. Výstupy jsou prezentovány na obrázcích níže.

5.3.1.1 Petrohradská



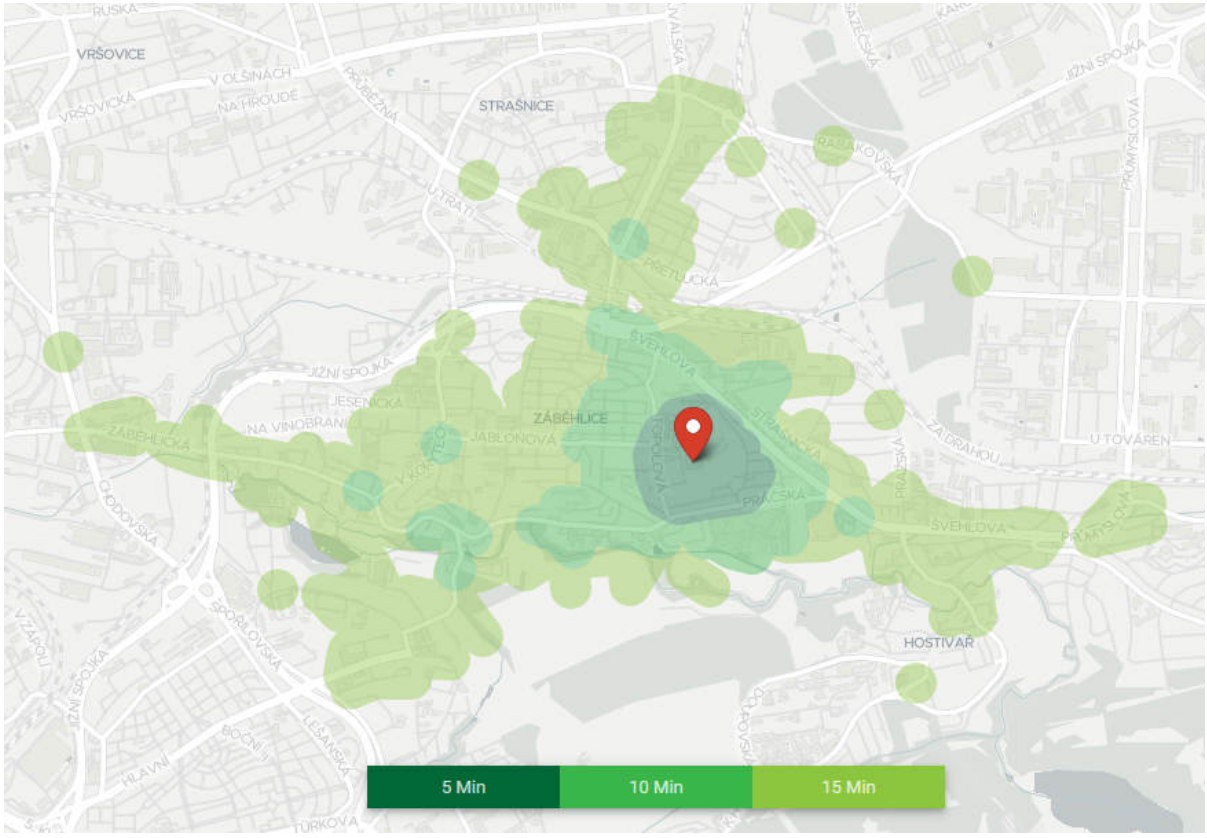


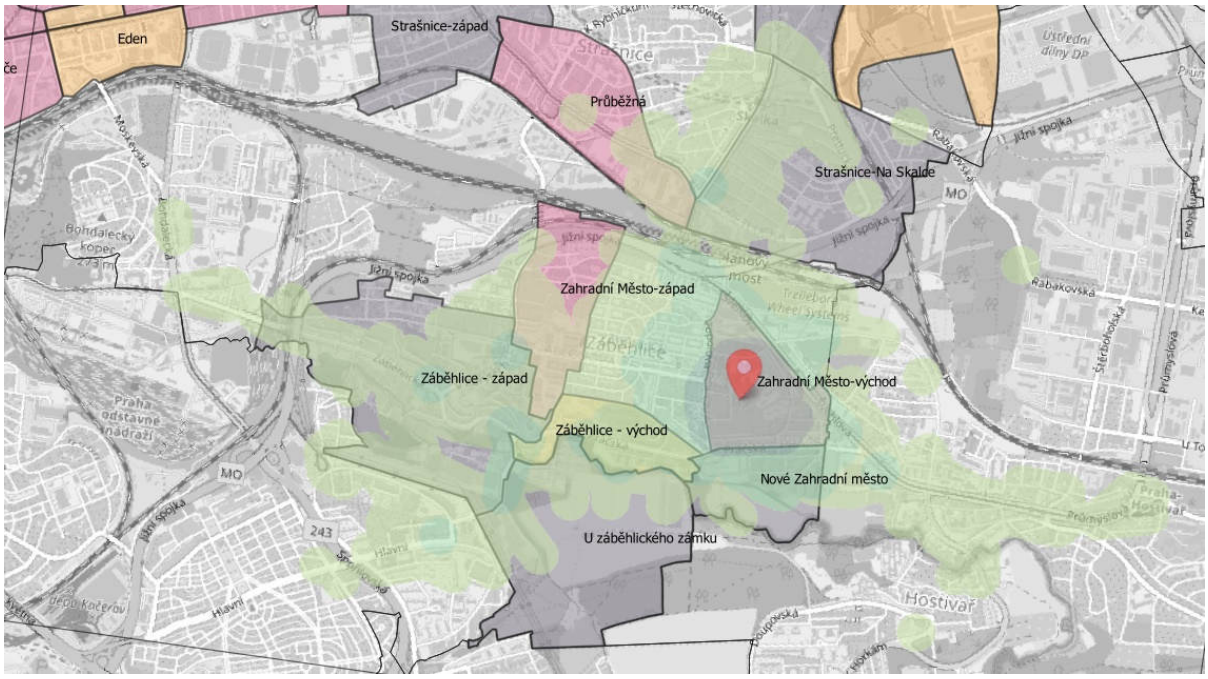
obr. č.12 Časová dostupnost k lokalitě č. 15 - Petrohradská, zdroj: vlastní, Targomo

Oblast 10 minutové časové dostupnosti pokrývá ZSJ „Staré Vršovice“ a „Vršovice – U Botiče“. Spádové území s dostupností 15 minut pak pokrývá i oblast Edenu a většiny sídelních jednotek „Vršovice – západ“, „Vršovice střed“, „KOH-I-NOOR“ a „Nové Vršovice“.

Současně se oblast s poměrně dobrou dostupností prostředky MHD přelévá na území Prahy 2 (směrem k I.P.Pavlova) a Prahy 4 (k Nuselskému mostu).

5.3.1.2 Platanová



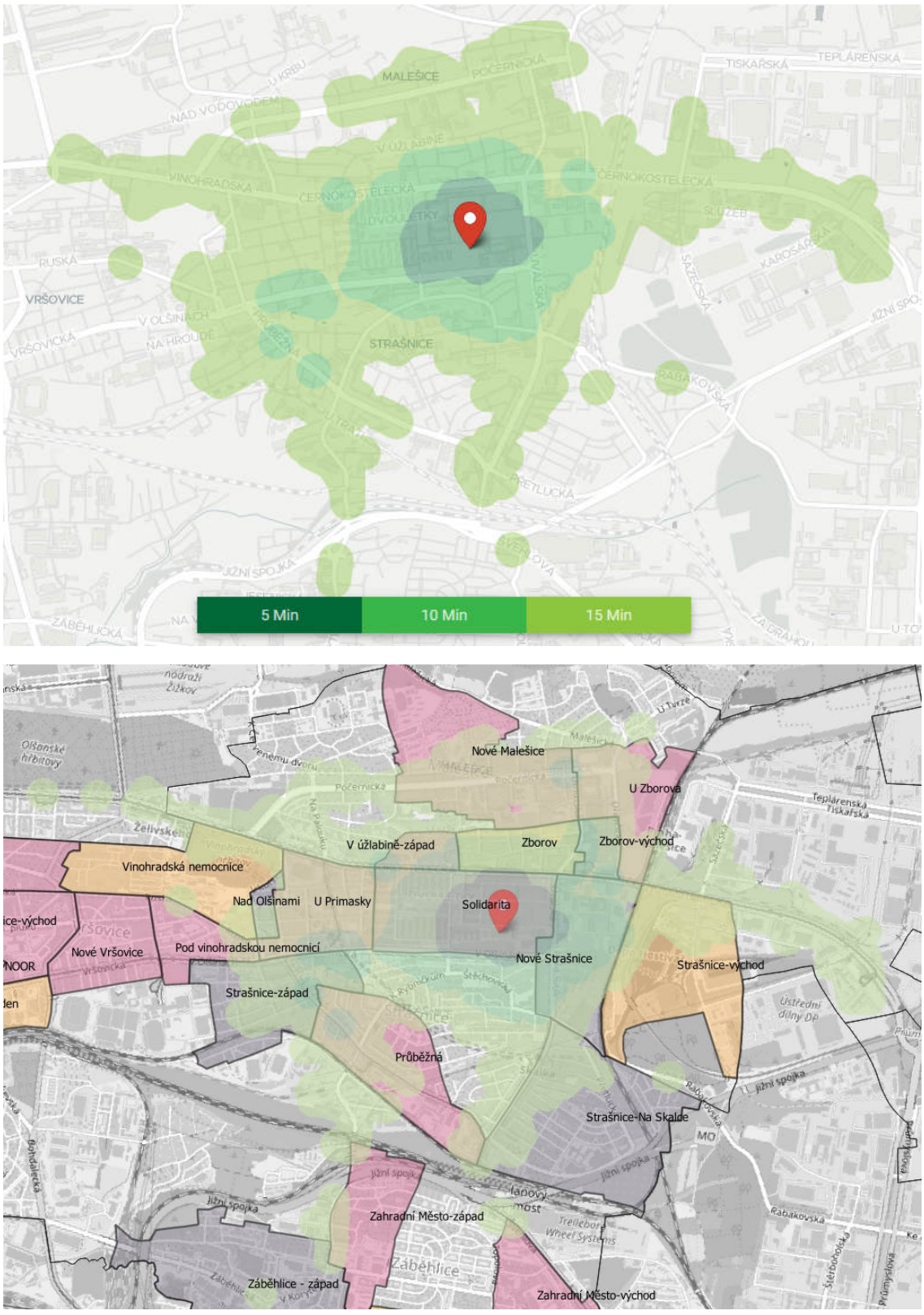


obr. č.13 Časová dostupnost k lokalitě č. 65 – Platanová (dostupnost obdobná jako č. 66 – Práčská – Jasmínová), zdroj: vlastní, Targomo

Lokalita č. 65 pokrývá spádovou oblastí s dostupností 5 minut takřka celou oblast s kritickým deficitem „Zahradní město – východ“. Dostupnost 10 minut pak zasahuje zsj s výrazným deficitem „Záběhlice – východ“ a oblasti s mírným deficitem „Nové zahradní město“, „Záběhlice – západ“ a „U Záběhlického

zámku“. Dostupnost 15 minut pak pokrývá v zásadě celou oblast zahradního města a přelévá se také do sousedních městských částí Praha 4 a Praha 15.

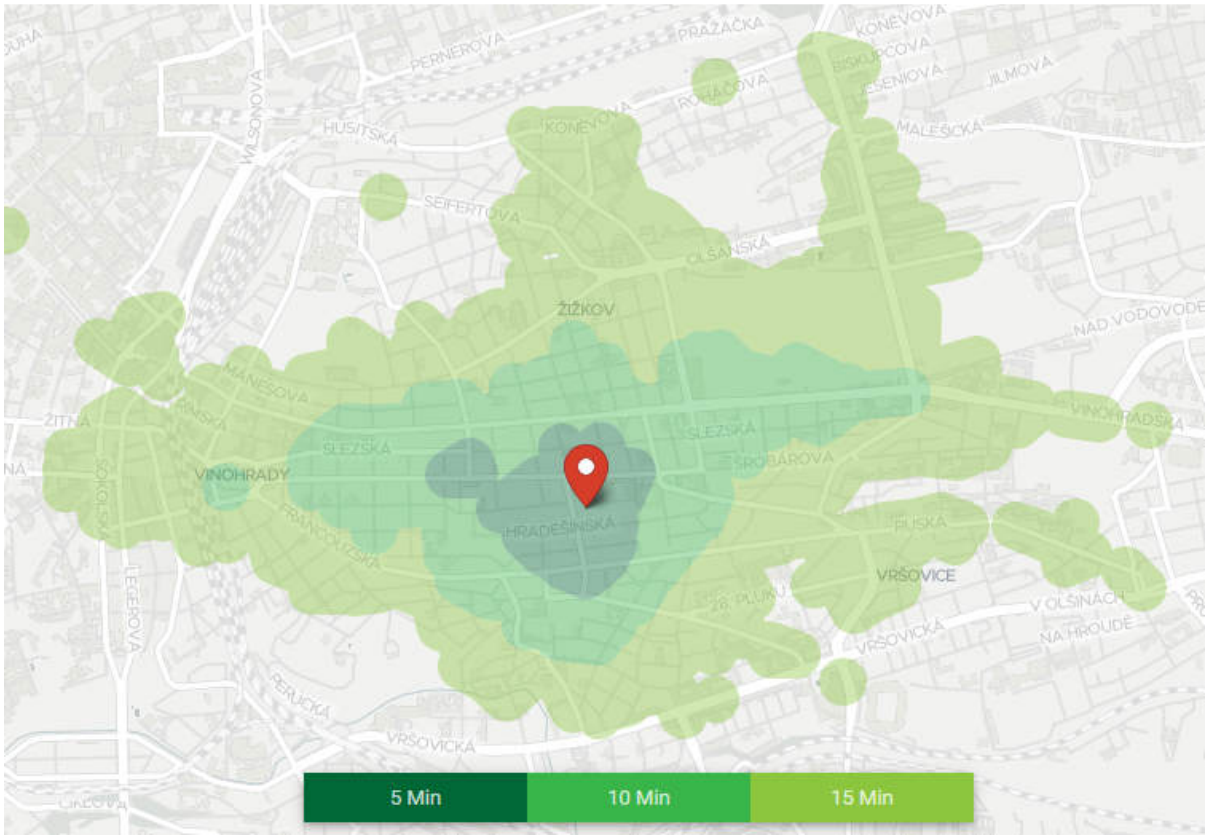
5.3.1.3 Brigádníků



obr. č.14 Časová dostupnost k lokalitě R - Brigádníků, zdroj: vlastní, Targomo

Docházková vzdálenost lokality R – Brigádníků se nachází v oblasti s kritickým deficitem Solidarita. Širší 10 minutová dostupnost s prostředky MHD zasahuje do ZSJ kritickými a výraznými deficity „V Úžlabině – západ“, „Zborov“, „U Primasky“. Širší oblast s 15 minutovou dostupností MHD pak výrazněji zasahuje do ZSJ s kritickými deficity „Průběžná“, „Nové Malešice“, „U Zborova“. Mimo to pokrývá oblasti „Rybníčky I-II“ a „Rybníčky III“, které byly v kontextu situace v MČ Prahy 10 vyhodnoceny jako bez deficitu.

5.3.1.4 Sobotecká



obr. č.15 Časová dostupnost k lokalitě č. 3 - Sobotecká, zdroj: vlastní, Targomo

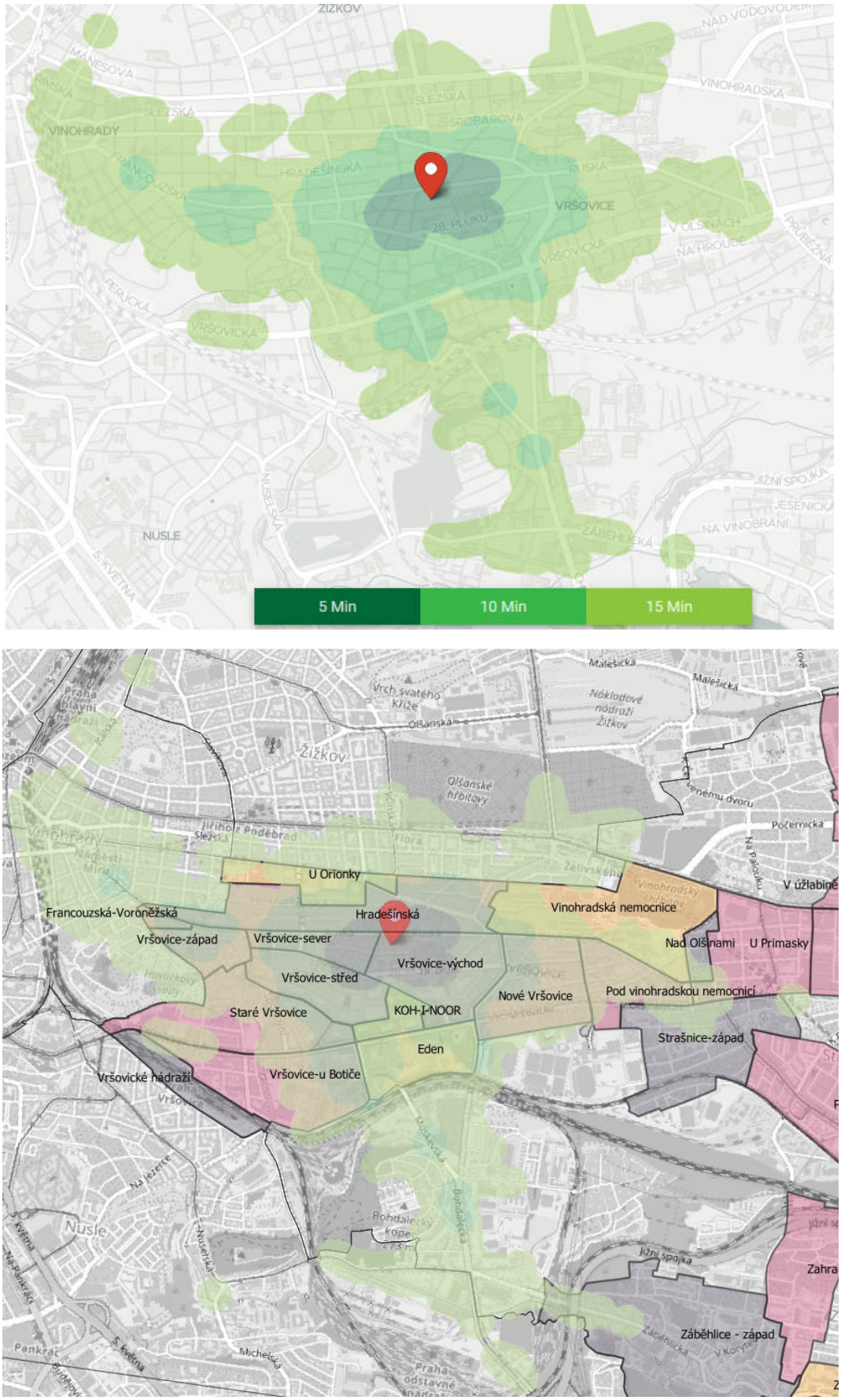
Vzhledem ke své poloze na okraji Prahy 10, spadá dostupnost lokality č. 3 – Sobotecká téměř rovnoměrně mezi MČ Praha 2, Praha 3 a Praha 10. Tento výrazný přesah představuje určitou nevýhodu této lokality, protože svou spádovostí zasahuje na území sousedních městských částí, které se s dopravou v klidu také potýkají a kde je poptávka po parkovacích kapacitách. Případná realizace veřejně přístupných parkovacích kapacit by tedy měla být řešena ve spolupráci se sousedními MČ.

Ve vztahu k MČ Praha 10 se lokalita nachází v ZSJ „U Orionky“ a 10 minutovou dostupností pokrývá většinu ZSJ „Hradešínská“, „Vršovice – sever“ a „Vršovice – střed“. V širší 15 minutové dostupnosti pak oblast Vršovic severně od Vršovické radiály až k ZSJ „U Primasky“.

5.3.1.5 Bulharská

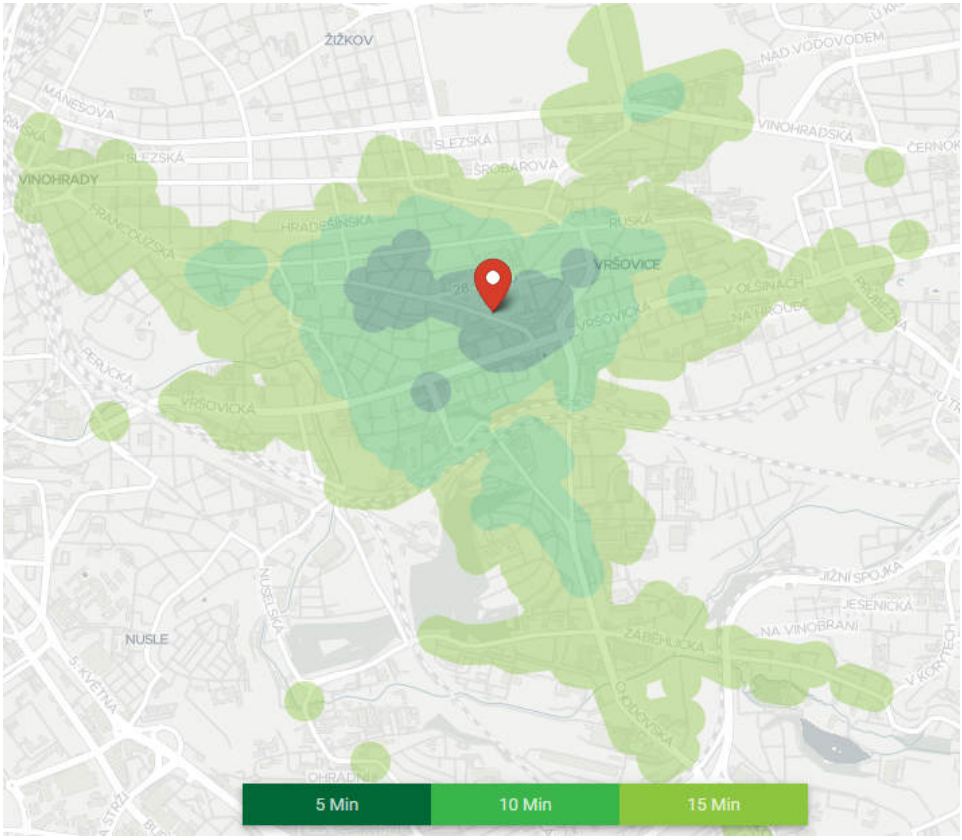
Lokalita Bulharská se nachází v centru oblastí s kritickým deficitem. Nachází se na severním okraji ZSJ „Vršovice – východ“. Spádová oblast zasahuje dále do ZSJ „Hradešínská“, „Vršovice – sever“, „Vršovice – střed“. Potenciálně tedy řeší situaci v oblasti Vršovic, která byla vyhodnocena jako plošně kritická.

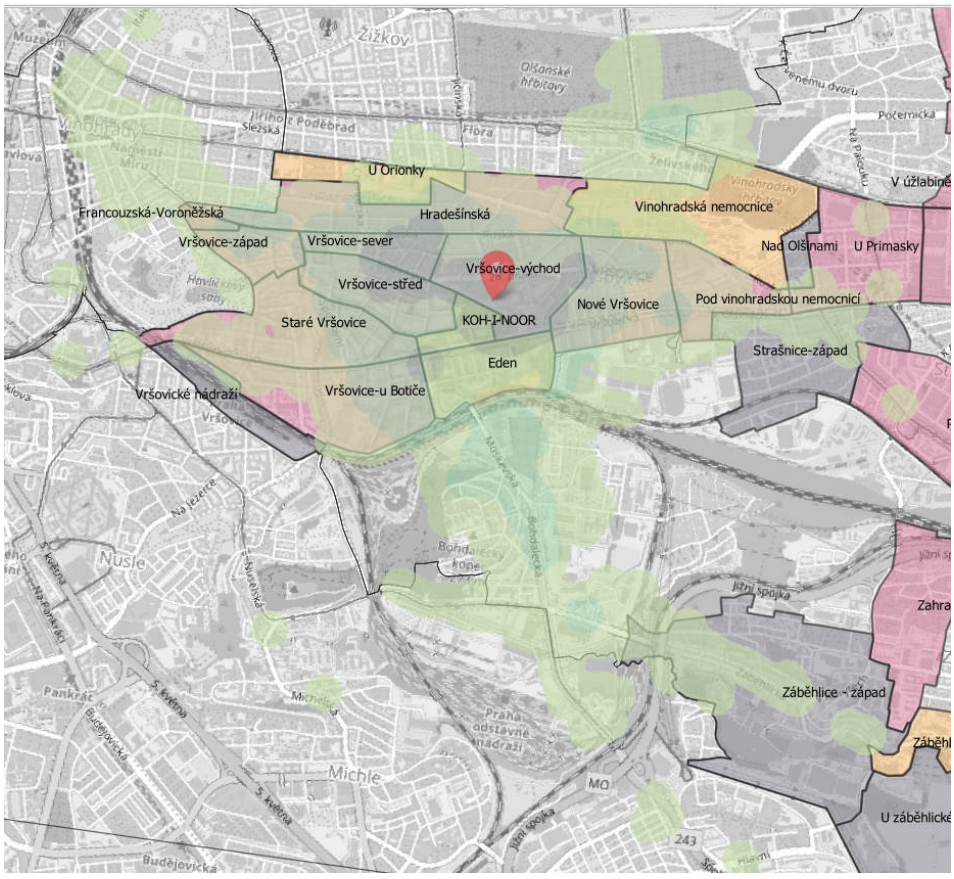
V širší oblasti s časovou dostupností do 15 minut pak pokrývá většinu západní části Prahy 10 s přesahem do Prahy 2 (k Náměstí Míru) a Prahy 3 (k Vinohradské radiále). Jižním směrem pak zasahuje spádová oblast na území Bohdalce.



obr. č.16 Časová dostupnost k lokalitě č. 18 – Bulharská – Tolstého – Na Míčánkách - Ruská, zdroj: vlastní, Targomo

5.3.1.6 Kodaňská - Novorossijská





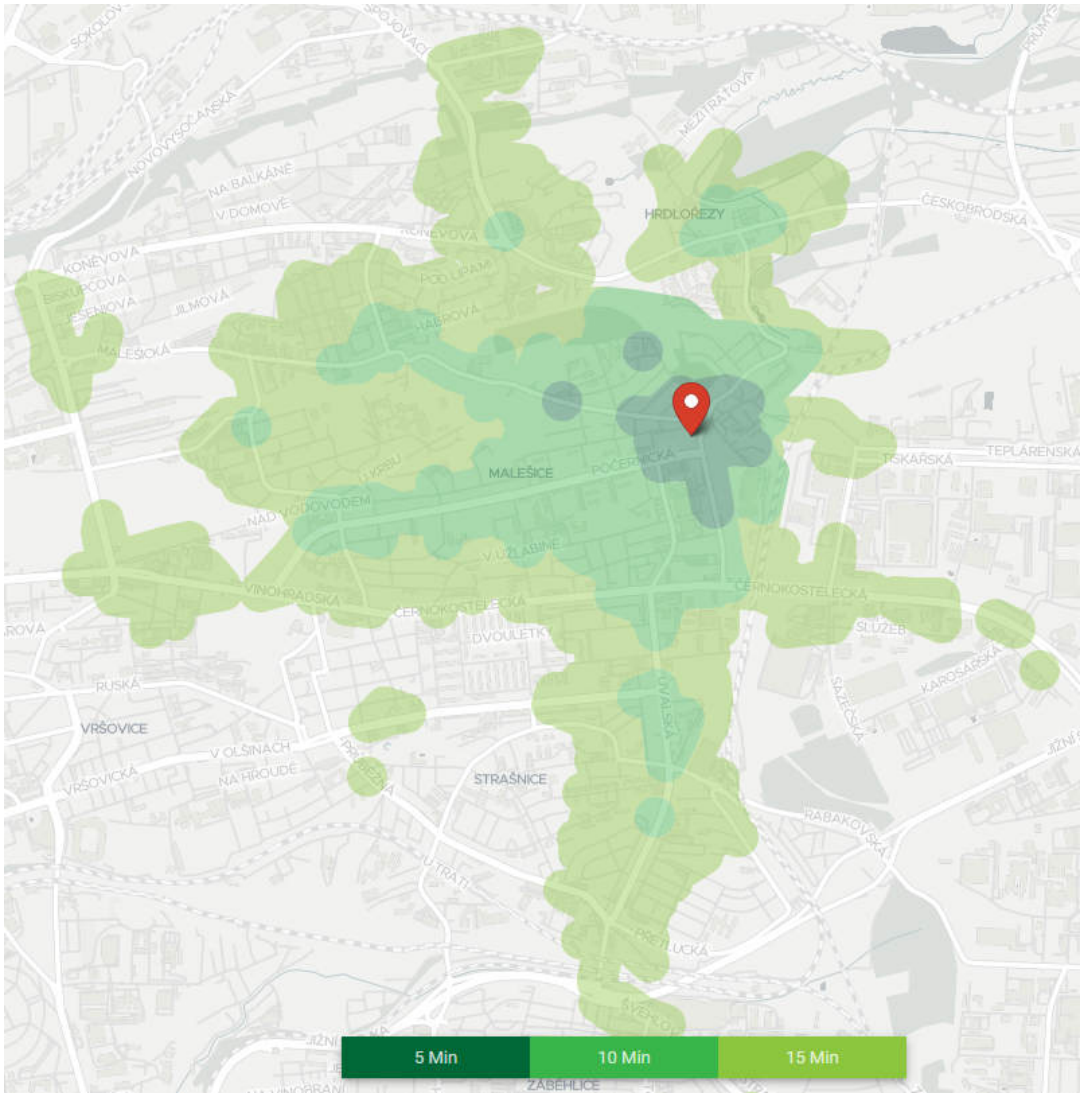
obr. č.17 Časová dostupnost k lokalitě č. 22 – Kodaňská - Novorossijská, zdroj: vlastní, Targomo

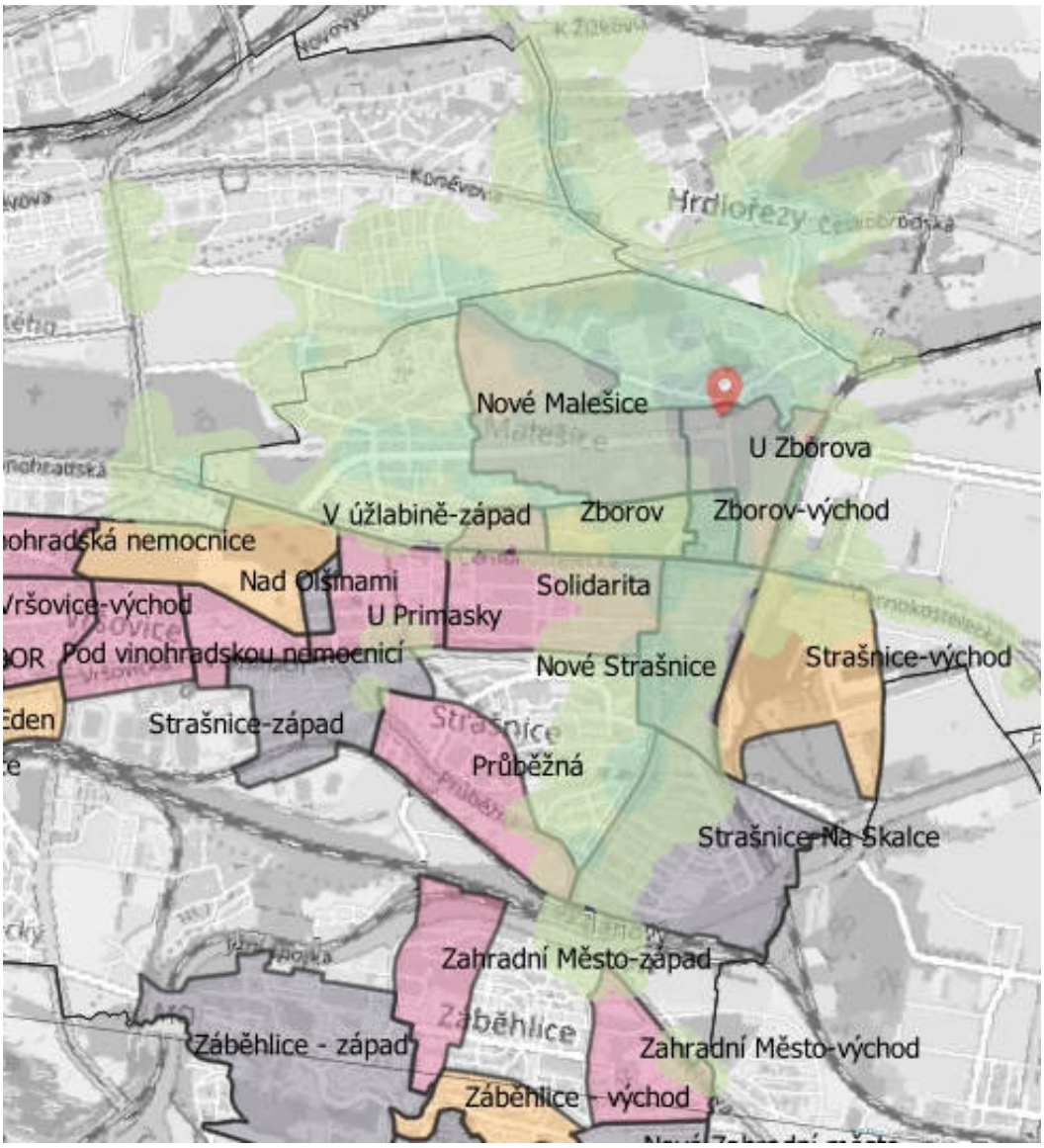
Obdobnou spádovou oblast jako předchozí lokalita č.18 má lokalita č. 22 Kodaňská - Novorossijská. Nachází se přibližně uprostřed ZSJ „Vršovice – východ“ a svojí spádovou oblastí také velmi dobře pokrývá kritickou oblast Vršovic.

5.3.1.7 Dřevčická – Káranská

Lokalita č. 12 se nachází na severovýchodním okraji MČ Prahy 10, v ZSJ „U Zborova. Svou bezprostřední spádovostí s časovou dostupností do 5 minut zasahuje jak ZSJ s kritickým stavem dopravy v klidu „U Zborova“, tak „Staré Malešice“, které byly posouzeny jako oblast bez deficitu. V časové dostupnosti 10 minut pak zasahuje oblasti „Nové Malešice“, „Zborov“, „Zborov – východ“. V širší spádové oblasti do 15 minut pak pokrývá také oblasti „Solidarita“ (s kritickým deficitem), oblasti Strašnic a několik ZSJ identifikovaných jako bez deficitu.

Lokalita tak svou spádovou oblastí zasahuje jak ZSJ s nejvyšším identifikovaným deficitem (Nové Malešice), tak ZSJ bez identifikovaného deficitu.





obr. č.18 Časová dostupnost k lokalitě č. 12 –Dřevčická - Káranská, zdroj: vlastní, Targomo

6 Shrnutí

V rámci analýzy lokalit byly stanoveny prioritní pozemky (lokality) k dalšímu prověřování a řešení. Ty byly vybrány s ohledem na jejich kapacitní potenciál a polohu vůči sídelním jednotkám s identifikovaným vážným stavem dopravy v klidu. Přičemž pozornost byla věnována časové dostupnosti k více problematickým sídelním jednotkám najednou. Tyto lokality představují pozemky pro potenciální vybudování parkovacích domů pro různé uživatele (rezidentní pro denní odstavování, rezidentní pro dlouhodobé parkování, návštěvnické apod.). Po ukotvení těchto lokalit (bude provedeno v prověřovací fázi), budou tyto lokality doplněny dalšími pozemky s nižším potenciálem. Ty budou s relativně menší dostupnou kapacitou, případně specifickým režimem, plnit podpůrnou roli se zaměřením na uživatele z bližšího okolí lokality.

V rámci prověřovací a návrhové fáze bude dalším navazujícím krokem posouzení limitů vyplývajících z územně plánovacích podkladů a stavebních možností na jednotlivých lokalitách.