

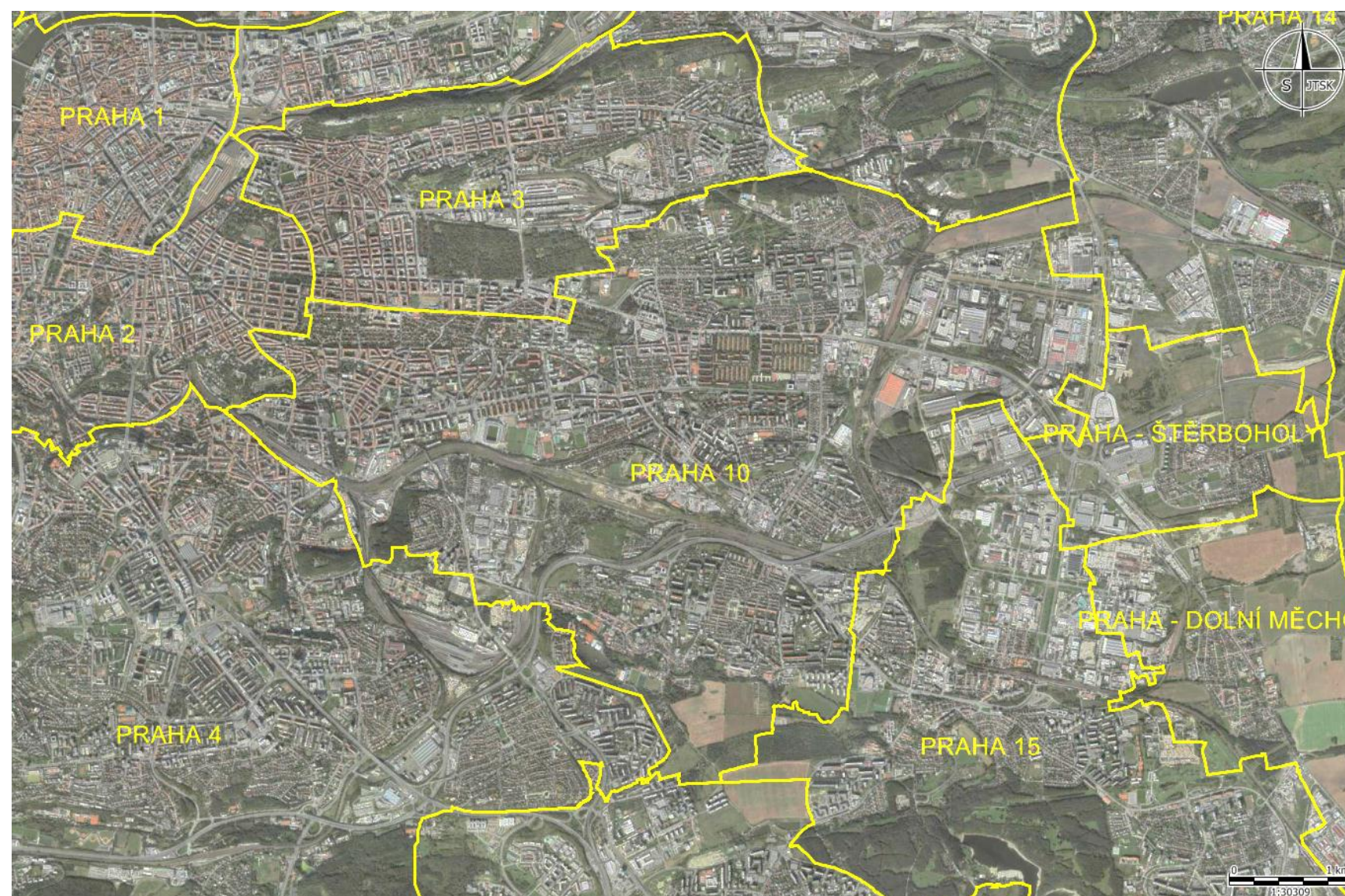
## Analýza dopravy v klidu na celém území Městské části Praha 10 - 2012

**Část díla:** Analýza dopravy v klidu

**Složka:** Textová zpráva

**ZADAVATEL:** Městská část Praha 10  
Vršovická 68/1429  
101 38 Praha 10

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



M.O.Z. Consult s.r.o.  
Červenec - listopad 2012



## 1. Základní identifikace díla

### 1.1 Objednatel:

#### Městská část Praha 10

Vršovická 68/1429

101 38 Praha 10

IČ: 000 63 941

Číslo smlouvy objednatele: -

### 1.2 Zpracovatel:

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

Washingtonova 1599/17

110 00 Praha 1

Tel.: 221 666 644-5, fax: 221 666 640

E-mail: info@moz-c.cz

## 2. ÚVOD

Městská část Praha 10 se snaží soustavně řešit problematiku dopravy v klidu. Již v minulých letech byly zpracovány analýzy dopravy v klidu, které hodnotily celé území či některé části území MČ Praha 10. V posledních letech se však postupně měnilo dopravní chování motoristů a byly dokončeny některé významné projekty. Po rozšíření zón placeného stání v letech 2007 a 2008 se zvýšilo zatížení území dopravou v klidu, která využívá okolí stanic hromadné dopravy na území Prahy 10 živelním P+R. Další zátěží pro území je dokončování administrativních a polyfunkčních objektů, které ač jsou vybaveny vlastní parkovací kapacitou, neumožňují v této parkování svých zaměstnanců a tito zatěžují místní komunikace v okolí.

Po komunálních volbách v roce 2010, se objevují snahy dalších městských částí realizovat zóny placeného stání (ZPS). Již v brzké době se očekává spuštění ZPS na částech území MČ Praha 5, 6 a 11 a rozšíření ZPS na celé území MČ Praha 3. To jsou faktory, které nepochybně mohou vést k dalšímu zhoršení situace s dopravou v klidu na území Prahy 10. Proto je nasnadě, že i Praha 10 přistoupila k systematické realizaci procesu, na jehož konci by měla být adekvátní reakce na stávající zatížení území parkujícími vozidly v kontextu dalších očekávaných změn.

Prvním krokem tohoto procesu je zpracování analýzy dopravy v klidu, která podrobně mapuje stávající situaci s parkováním a odstavováním vozidel na území Prahy 10. Technická pasportizace území, která je doplněná o demografická data a rozsáhlé dopravní průzkumy je precizním základem pro návrh budoucí regulace dopravy v klidu. Přitom je analýza i doplněná o ostatní aspekty problematiky řešení parkování, které hledají možnosti, jak budoucí systém dopravy v klidu pojmout jako ucelený komplex, který nekončí realizací ZPS, ale zahrnuje i další prvky řešení (hlídaná parkoviště, hromadné garáže apod.)

Souběžně s analýzou dopravy v klidu probíhala také anketa mezi obyvateli Prahy 10, kterou zajišťovala Dopravní fakulta University Jana Pernera z Pardubic. Oba tyto dokumenty budou k dispozici představitelům MČ Praha 10 a na jejich základě se bude reprezentace MČ Praha 10 rozhodovat o dalším vývoji.

### 2.1 Vymezení a charakteristika hodnoceného území

Území, které je analyzováno bylo stanoveno zadavatelem v rámci výběrového řízení a pokrývá kompletní území MČ Praha 10. Zpracovatel může tudíž porovnat změny situace dopravy v klidu v porovnání s analýzou, kterou zpracoval v roce 2004 na celém území Prahy 10 a v roce 2008 na části území Prahy 10.

Praha 10 navazuje na centrální oblasti Prahy reprezentované MČ Praha 2 a 3 a pokrývá velkou část hl. m. Prahy. Hodnocené území není homogenní ale lze jej charakterizovat jako území, ve kterém se vyskytují snad všechny možné způsoby funkčního využití. Najdeme zde původní činžovní zástavbu v oblasti Starých Vršovic, jsou zde rozsáhlé vilové čtvrti i vysokopodlažní sídlištní zástavba. Ve východní části Prahy 10 je pak soustředěná rozsáhlá funkce výroby a služeb. Na území Prahy 10 se však také nacházejí rozsáhlé parkové areály a plochy zeleně. Územím však také procházejí významné dopravní stavby – část Městského okruhu a významné plochy železniční dopravy.

Celé území Prahy 10 má rozlohu 18,6 km<sup>2</sup>. Podíl na celkové rozloze Prahy nedosahuje ani 4 %, avšak podíl na počtu obyvatelstva již atakuje hranici 8 %.

#### 2.1.1 Přesnější vymezení území městské části Praha 10

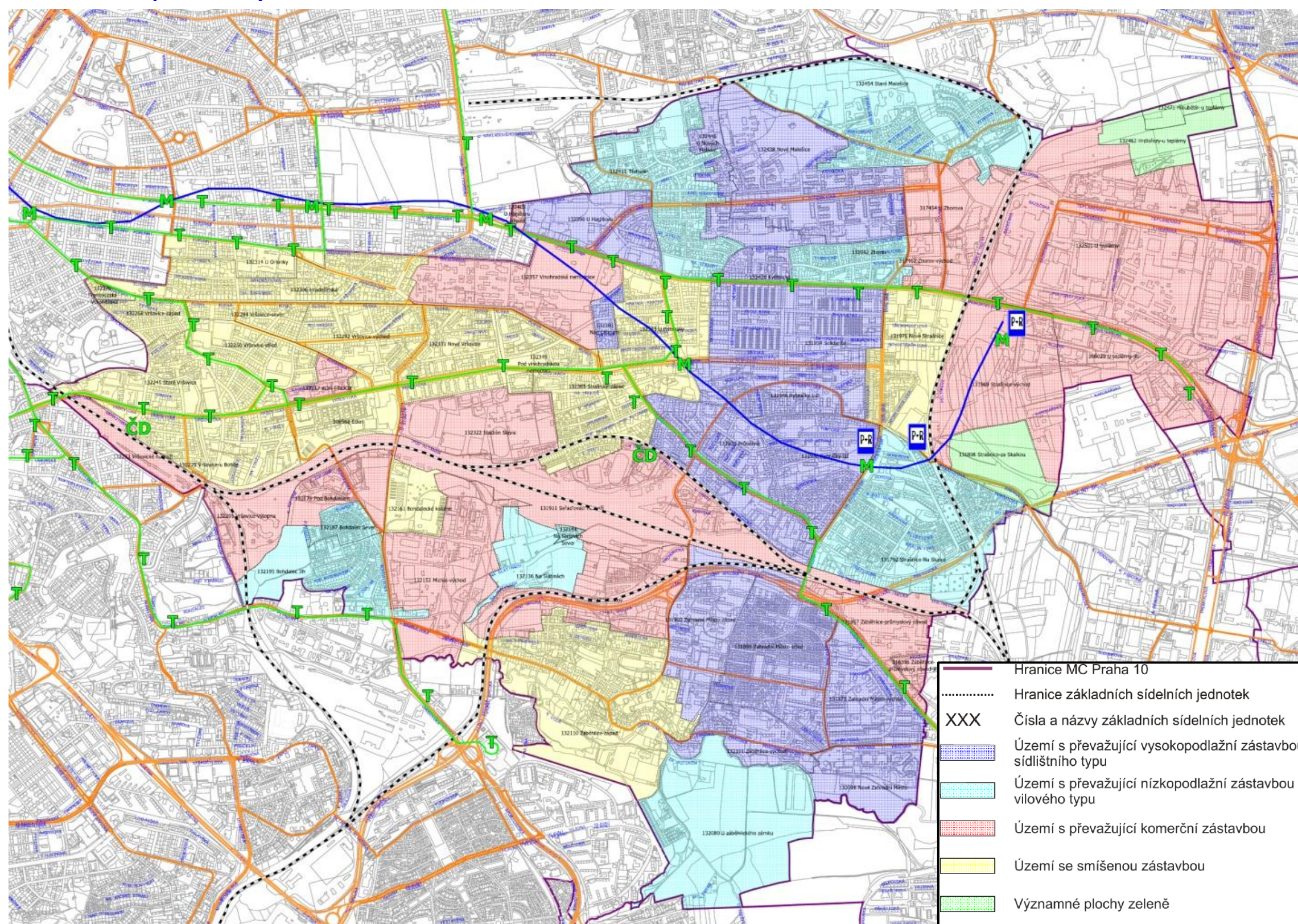
- Vršovice
- část Vinohrad (jižně a východně od ulic Slovenská, U vodárny, Korunní, Šrobárova, U vinohradského hřbitova a Vinohradská)
- většina Strašnic (kromě bloku domů s areálem Tesly Strašnice a strašnické části nákladového nádraží Žižkov, které spadají do městské části Praha 3)
- většina Malešic (kromě základní sídelní jednotky 3182990 Tábor-střed C)
- část Záběhlic (bez Spořilova, t. j. staré Záběhlice, Zahradní Město a Práče
- část Michle (větší část Bohdalce a osada Na Slatinách)
- část Žižkova (jen rohový dům u ul. Pod židovskými hřbitovy)
- nepatrná neobydlená část Hrdlořez (severní část areálu malešické teplárny a přilehlý úzký pás k železniční trati)
- nepatrná neobydlená část Hloubětína (úzký pás podél železniční trati severně od malešické Prefy)

Oblast Vršovic je městskou památkovou zónou (součást PZ Vinohrady, Žižkov a Vršovice). Velká část analyzovaného území s výjimkou Malešic a Záběhlic pak náleží do ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

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



## 2.2 Širší dopravní vztahy



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

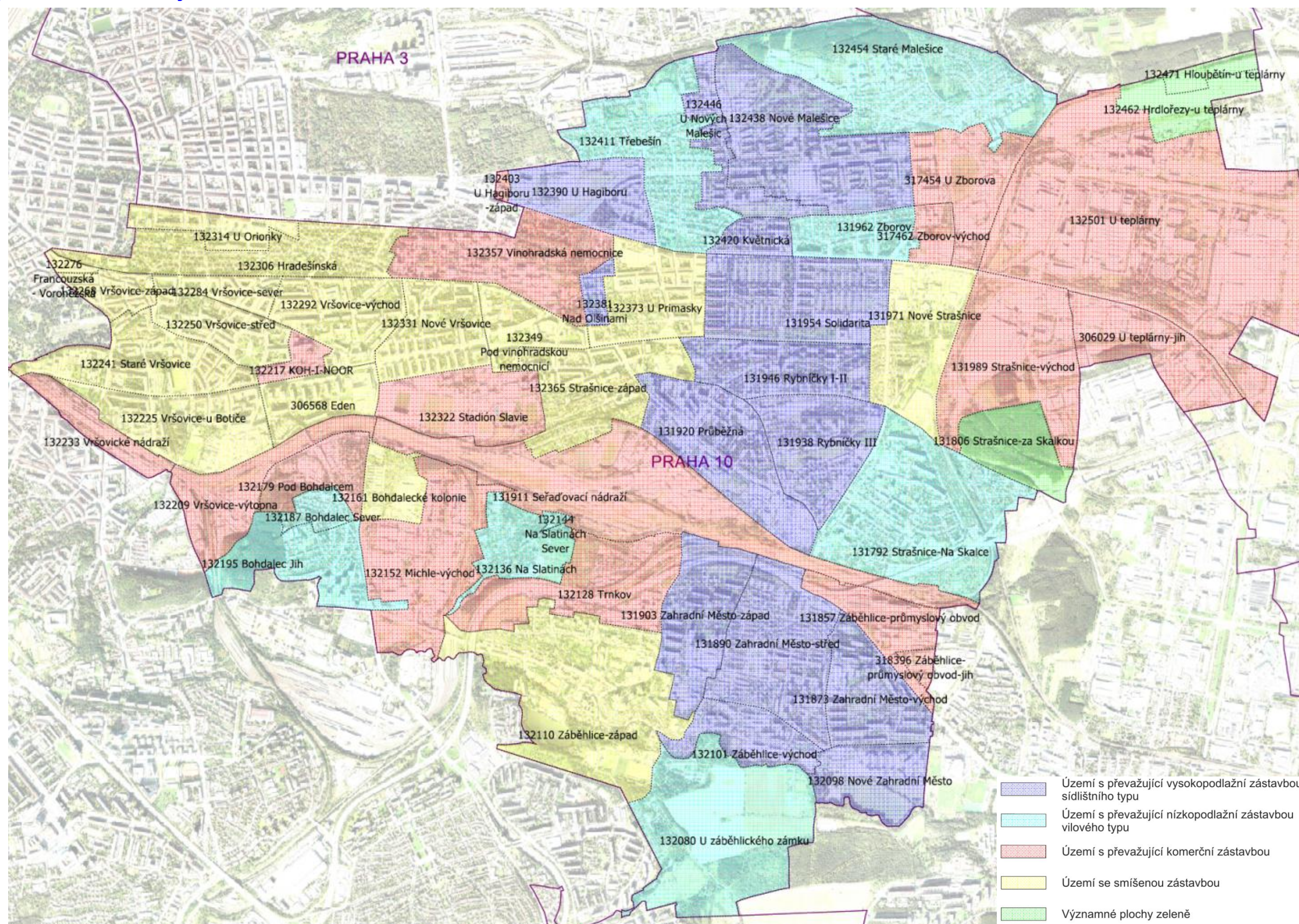
Na celkovém dopravním zatížení se kromě zdrojové a cílové dopravy značnou měrou podílí i doprava tranzitní. Územím prochází radiály (Černokostelecká, V Olšinách, Bohdalecká, Moskevská, ...), které přivádějí dopravu ve směrech od satelitních oblastí východně od Prahy a také od Městského okruhu, který je na území Prahy 10 prezentován Jižní spojkou.

Obslužnost území městskou hromadnou dopravou (MHD) je zajišťována trasou metra „C“, která zprostředkovává kapacitní spojení s centrem města a jeho dalšími částmi a je doplněná sítí tramvajových a autobusových linek. Páteří tramvajové trasy jsou vedeny ulicemi Černokostelecká, Vinohradská, Švehlova, Průběžná, Vršovická, Šrobárova a Korunní. Autobusové linky zajišťují doplňkové spojení MČ Praha 10 s přilehlými obytnými soubory.

Dobrá dopravní obslužnost MHD a absence regulace dopravy v klidu činí hodnocení území atraktivní pro živelné P+R. Na území Prahy 10 jsou 3 parkovací plochy P+R. Zejména v Oblasti Vinohrad a Vršovic se negativně projevuje účinek zón placeného stání Praha 2 a 3.



### 2.3 Popis základních sídelních jednotek





KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1321950	Bohdalec Jih	Převažující obytný charakter území.	Převažují samostatné viladomy a řadové nízkopodlažní obytné objekty. V jižní části novodobá vysokopodlažní obytná zástavba.	Gymnázium	-
1321870	Bohdalec Sever	Převažující obytný charakter území.	Převažují samostatné viladomy.	-	-
1321610	Bohdalecké kolonie	Smíšené území. Ne zcela uspořádaná oblast.	Kombinovaná zástavba s převahou nízkopodlažních samostatných a řadových obytných objektů. Vše doplněno výrobními a skladovými objekty.	Garáže DPP	-
3065680	Eden	Obytná funkce je z velké části obklopená komerční funkcí.	Vysokopodlažní zástava 2. pol. 20 století.	Úřad MČ, garáže, OC Eden	-
1322760	Francouzská - Voroněžská	Smíšené území ohraničené MČ Praha 2 a Bezručovými sady. Obytná funkce je doplněná obchodními prostory.	4 až 5 podlažní zástavba činžovních domů.	-	Navazující lokalita na ZPS Praha 2
1324710	Hloubětín-u teplárny	Plochy zeleně.	Zeleň	-	-
1323060	Hradešinská	Smíšené území kombinující funkce bydlení a komerce.	2 až 3 podlažní zástavba samostatných viladomů doplněná prvky zeleně.	Sportovní hala Bohemians	Částečně navazující lokalita na ZPS Praha 2 a 3.
1324620	Hrdlořezy-u teplárny	Většinu tvoří plochy zeleně. Část ZSJ zasahuje do areálu Teplárny Malešice	Zeleň	Teplárna Malešice	-
1322170	KOH-I-NOOR	Území s výrazně komerčním charakterem.	Původní zástavbu tvoří areál továrny KOH - I - NOOR. Součástí je i vysokopodlažní administrativní objekt.	Továrna KOH - I - NOOR, Business Centrum Kodaňská	-
1324200	Květnická	Převažující funkce bydlení.	Vysokopodlažní obytná zástavba sídlištního typu doplněná o občanskou vybavenost.	Škola, supermarket	-
1321520	Michle-východ	Převažující komerční charakter území. Pouze v severní části dílčí funkce bydlení.	Výrobní, skladovací a komerční objekty.	STK Bohdalec, Dopravně správní agentury MHMP	-
1321360	Na Slatinách	Zahradkářská kolonie	Převažují dočasné objekty	SITEL Telehouse	-

KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1321440	Na Slatinách Sever	Zahradkářská kolonie	Dočasné objekty	-	-
1323810	Nad Olšinami	Převažující obytná funkce	Středněpodlažní obytná zástavba.	-	-
1324380	Nové Malešice	Převažující obytná funkce	Spíše vysokopodlažní obytná zástavba. V severní části střední školy a plochy zeleně.	SPŠ Na Třebešíně, Malešický park, Poliklinika Malešice, ...	-
1319710	Nové Strašnice	Smíšený charakter území. V jižní části převaha obytné funkce, v severní části naopak komerční funkce.	V jižní části kombinace nízkopodlažní a vysokopodlažní obytné zástavby. V severní části výrobní, skladové a administrativní objekty.	Tesco, ...	-
1323310	Nové Vršovice	Smíšený charakter území.	Středněpodlažní obytná zástavba s podnikatelskými prostory zpravidla na úrovni 1 NP.	-	-
1320980	Nové Zahrady Město	Převažující obytná funkce sídlištního typu.	Novodobá vysokopodlažní zástavba. V západní části původní zástavba.	Tvrz a zámek Práche	-
1321790	Pod Bohdalem	Komerční charakter území.	Výrobní a skladové objekty.	NAREX, Vršovický hřbitov	-
1323490	Pod Vinohradskou nemocnicí	Smíšený charakter území.	Středně až vysokopodlažní obytná zástavba je doplněná komerčními objekty.	Hotel Mars, Impuls, ...	-
1319200	Průběžná	Převažující obytný charakter území.	Převažují středněpodlažní obytné objekty. V jižní části pak výrobní a skladové objekty.	Hasičská záchranná stanice, STK, Autoservis, ...	-
1319380	Rybníčky III	Převažující obytná zástavba.	Kombinovaná zástavba nízkopodlažních a vysokopodlažních obytných objektů.	Metro Skalka, Český statistický úřad, ...	-
1319460	Rybníčky I-II	Převažující obytná zástavba.	Převažují středněpodlažní obytné objekty.	Billa	-
1319110	Seřadovací nádraží	Komerční charakter území.	Plochy železniční dopravy doplněné o zázemí. V severní části výrobní a obchodní objekty.	JAWA, Lidl, PSSZ, ...	-
1319540	Solidarita	Převažující funkce bydlení	Středněpodlažní obytná zástavba. Na východním okraji komerční objekty.	Administrativní objekt V olšinách	-
1323220	Stadión Slavie	Komerční funkce	Oblast sportovišť s dominantou Synot Tip Arena	Synot Tip Arena, Sportovní hala, Zimní stadión, ...	-

KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1324540	Staré Malešice	Převažující obytná funkce.	Převažující nízkopodlažní obytná zástavba vilových či řadových domů. Ve východní části středněpodlažní obytná zástavba.	Domov pro seniory	-
1322410	Staré Vršovice	Smíšený charakter východní části, mírně převažující komeční charakter v západní části.	Původní vícepodlažní smíšená činžovní zástavba ve východní polovině přechází přes střední stavebně nedokončenou část do západní části kombinující původní a novodobou zástavbu.	Stadión Bohemians???, Česká pošta, TJ Sokol Vršovice, Domov důchodců, zimní stadion, LIDL.	Částečně navazuje na ZPS Praha 2.
1317920	Strašnice-Na Skálce	Převažující obytný charakter území.	Převažující nízkopodlažní obytná zástavba vilových či řadových domů. V severní části vysokopodlažní obytná zástavba. Vše doplněno o objekty občanské vybavenosti.	Metro Skalka	-
1319890	Strašnice-východ	Komerční charakter území.	Výrobní, skladové a administrativní objekty.	Depo Hostivař, TUKAS, ...	-
1318060	Strašnice-za Skalkou	Plocha zeleně	Zeleň	-	-
1323650	Strašnice-západ	Smíšený charakter území.	Středněpodlažní obytná zástavba je kombinovaná s nízkopodlažní zástavbou vilových domů.	Metro Strašnická, Park Gutovka, ...	-
1321280	Trnkov	Oblast rozdělená Jižní spojkou. V severní části obytná funkce doplněná o komerční funkci. V jižní části výhradně komerční funkce.	V severní části nízkopodlažní obytná zástavba doplněná o komerční objekty. V jižní části vícepodlažní zástavba administrativních objektů.	SŠ, AŽD, ČTK, ...	-
1324110	Třebešín	Převažující obytná funkce	Převažující nízkopodlažní obytná zástavba vilových či řadových domů.	-	-
1323900	U Hagiboru	Převažující obytná funkce.	Středněpodlažní a vysokopodlažní obytná zástavba. Administrativní objekty.	RFE, ČMSS a.s., ...	-
1324030	U Hagiboru-západ	Komerční funkce	Novostavba	Centrum sociálních služeb židovské obce	-
1324460	U Nových Malešic	Převažující obytná funkce	Převažuje středněpodlažní obytná zástavba.	SPŠ Na Třebešíně,	-

KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1323140	U Orionky	Smíšené území ohraničené MČ Praha 3 a Praha 2. Obytná funkce je doplněná o komerční a administrativní objekty.	4 až 5 podlažní zástavba činžovních domů. Z části novodobá vícepodlažní zástavba komerčního a smíšeného charakteru.	Ředitelství MP, Korunní dvůr, ...	Navazující lokalita na ZPS Praha 3 a 2
1323730	U Primasky	Smíšená funkce území.	Nízkopodlažní obytná zástavba ve středu území jke obklopená středněpodlažní činžovní zástavbou na okrajích. Jednou z dominant je Depo Strašnice.	Depo Strašnice, Metro Strašnická, KKCG, ..	
1325010	U teplárny	Komerční charakter území	Výrobní a skladové objekty.	Česká pošta, tiskárny, Teplárna Malšeice, Vietnamská tržnice, autobazary, ...	-
3060290	U teplárny-jih	Komerční charakter území	Výrobní a skladové objekty.	Ústřední dílny DP hl.m. Prahy	-
1320800	U záběhlického zámku	Rozsáhlé plochy zeleně. Výskyt zástavby minimální.	Dočasné objekty - zahradní domky.	Záběhlický zámek.	-
3174540	U Zborova	Převažující komerční charakter území. Pouze v severní části funkce bydlení.	Zejména administrativní nízkopodlažní objekty. V severní části středněpodlažní obytná zástavba.	Billa, hromadné garáže, Klimacentrum	-
1323570	Vinohradská nemocnice	Území výrazně komerčního charakteru, jehož dominantou je areál Fakultní nemocnice Královské Vinohrady a Státního zdravotnického ústavu.	Prvorepubliková vícepodlažní zástavba je doplněná objekty z druhé poloviny 20. století.	Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, Státní zdravotní ústav, Státní ústav pro kontrolu léčiv, Strašnické krematorium.	Navazující lokalita na ZPS Praha 3
1322840	Vršovice-sever	Území s převažující obytnou funkcí, která je doplněná o provozovny komerčního a maloobchodního charakteru.	Prvorepubliková vícepodlažní zástavba je doplněná objekty z druhé poloviny 20. století.	Divadlo J. Dvořáka.	-
1322500	Vršovice-střed	Smíšené území, které je doplněno významnými parky (Heroldovy Sady a nám. Sv. Čecha). Smíšené objekty jsou doplněné o objekty výhradně komerčního charakteru.	Prvorepubliková vícepodlažní zástavba je doplněná objekty z druhé poloviny 20. století.	Kostel Sv. Václava, Obchodní akademie, Objekty základních škol, ...	-

KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1322250	Vršovice-u Botiče	Oblast se smíšeným charakterem v severní polovině a převažujícím charakterem v jižní části.	Kombinace původní zástavby činžovních domů, zástavby 2. pol. 20 století a výrobních (skladových) objektů.	Poliklinika Vršovice, Vršovická tržnice, LDN.	-
1322920	Vršovice-východ	Území smíšeného charakteru s některými významnými komerčními a administrativními objekty.	Prvorepubliková činžovní zástavba je prostřídána samostatnými objekty a obytnou zástavbou 60 let 20. století.	Obvodní soud pro P4,8,9; Justiční palác, Min. životního prostředí, ...	-
1322090	Vršovice-výtopna	Komerční charakter území - areál železniční dopravy	Plochy železniční dopravy doplněné o zázemí.	Depo Vršovice, výrobní a skladovací areály	-
1322680	Vršovice-západ	Smíšené území ohraničené MČ Praha 2. Obytná funkce je doplněná obchodními prostory.	Převažující prvorepubliková vícepodlažní zástavba je doplněná novodobými projekty.	-	Východní hranici tvoří Havlíčkovy sady.
1322330	Vršovické nádraží	Komerční charakter území - areál Vršovického nádraží	Dominantou je původní budova ŽST Praha Vršovice.	ŽST Praha Vršovice	-
1318570	Záběhllice-průmyslový obvod	Komerční funkce - výrobní areál.	Výrobní areál.	MITAS	-
3183960	Záběhllice-průmyslový obvod-jih	Komerční funkce - nepevněné plochy.	Administrativní objekty	WEISHAUPT	-
1321010	Záběhllice-východ	Převažující obytná funkce sídlištního typu.	Převažující vysokopodlažní zástavba sídlištního typu, doplněná o objekty občanské vybavenosti.	Domov důchodců, školy, ...	-
1321100	Záběhllice-západ	Smíšené území.	Původní nízkopodlažní zástavba byla postupně doplňována více a vysokopodlažní zástavbou. Vysoký podíl sportovišť a zelených ploch.	-	-
1318900	Zahradní Město-střed	Území s výraznou převahou obytné funkce.	Původní nízkopodlažní zástavba byla postupně doplňována více a vysokopodlažní zástavbou.	-	-
1318730	Zahradní Město-východ	Převažující obytná funkce sídlištního typu.	Vysokopodlažní sídlištní zástavba doplněná o objekty občanské vybavenosti.	Zdravotní ústav, Albert, Casino, školy	-
1319030	Zahradní Město-západ	Převažující obytná funkce sídlištního typu.	Převažující vysokopodlažní zástavba sídlištního typu, doplněná o objekty občanské vybavenosti a novodobé obytné soubory.	Poliklinika, OC Květ, ...	-

KOD ZSJ	Základní sídelní jednotka	Popis	Typizovaná zástavba	Významné objekty	Ostatní
1319620	Zborov	Převažující obytná funkce.	V severní části převažuje obytná zástavba samostatných, případně řadových viladomů, v jižní části pak středněpodlažní zástavba činžovních domů.	-	-
3174620	Zborov-východ	Výhradně komerční funkce	Zpravidla volné plochy s oplocením s výjimkou objektu RWE.	Stavebniny, Autobazar, hlídané parkoviště, RWE	-



## 2.5 Demografie

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

Č. ZSJ	Název základní sídelní jednotky	Obyvatele 1991	Obyvatele 2001	Obyvatele 2011 (O)	Změna 2011 - 1991	Výměra (ha) (V)	Hustota osídlení =O/V
1317920	Strašnice-Na Skalce	5 240	4 557	4 384	-856	72	61,0
1318060	Strašnice-za Skalkou	53	0	0	-53	20	0,0
1318570	Záběhlíce-průmyslový obvod	0	0	0	0	18	0,0
1318730	Zahradní Město-východ	5 471	4 800	4 624	-847	29	160,8
1318900	Zahradní Město-střed	5 560	4 726	4 471	-1 089	47	96,0
1319030	Zahradní Město-západ	3 863	3 672	3 263	-600	31	106,7
1319110	Seřad'ovací nádraží	0	45	53	53	81	0,7
1319200	Průběžná	4 792	4 817	4 537	-255	42	108,8
1319380	Rybníčky III	3 231	2 948	2 786	-445	33	84,2
1319460	Rybníčky I-II	3 055	2 812	2 767	-288	29	94,2
1319540	Solidarita	5 011	4 393	4 106	-905	46	88,6
1319620	Zborov	2 924	2 421	2 296	-628	17	133,5
1319710	Nové Strašnice	1 153	1 130	1 033	-120	36	28,3
1319890	Strašnice-východ	5	26	12	7	55	0,2
1320800	U záběhlického zámku	59	45	44	-15	71	0,6
1320980	Nové Zahradní Město	0	3	1 447	1 447	23	64,2
1321010	Záběhlíce-východ	2 158	2 227	2 135	-23	19	110,2
1321100	Záběhlíce-západ	3 406	3 265	4 564	1 158	84	54,0
1321280	Trnkov	104	87	110	6	39	2,8
1321360	Na Slatinách	27	26	20	-7	21	0,9
1321440	Na Slatinách Sever	0	1	6	6	1	5,9
1321520	Michle-východ	259	292	929	670	47	19,6
1321610	Bohdalecké kolonie	160	151	194	34	13	15,4
1321790	Pod Bohdalcem	0	0	4	4	18	0,2
1321870	Bohdalec Sever	305	271	277	-28	6	43,3
1321950	Bohdalec Jih	1 685	1 395	1 597	-88	29	54,2
1322090	Vršovice-výtopna	4	4	2	-2	27	0,1
1322170	KOH-I-NOOR	0	0	3	3	6	0,5
1322250	Vršovice-u Botiče	4 869	4 680	4 348	-521	33	130,3
1322330	Vršovické nádraží	2	5	0	-2	12	0,0
1322410	Staré Vršovice	6 132	5 525	5 342	-790	33	160,5
1322500	Vršovice-střed	4 578	4 021	3 546	-1 032	19	185,8
1322680	Vršovice-západ	3 229	2 604	2 699	-530	10	282,8
1322760	Francouzská - Voroněžská	641	525	528	-113	2	273,5
1322840	Vršovice-sever	4 735	4 074	3 730	-1 005	10	379,3

Č. ZSJ	Název základní sídelní jednotky	Obyvatele 1991	Obyvatele 2001	Obyvatele 2011 (O)	Změna 2011 - 1991	Výměra (ha) (V)	Hustota osídlení =O/V
1322920	Vršovice-východ	5 536	4 969	4 481	-1 055	27	163,6
1323060	Hradešinská	1 602	1 251	1 137	-465	37	30,4
1323140	U Orionky	2 039	1 623	1 554	-485	13	119,9
1323220	Stadión Slavie	33	58	81	48	31	2,6
1323310	Nové Vršovice	6 712	6 109	5 413	-1 299	26	206,4
1323490	Pod vinohradskou nemocnicí	2 959	2 692	2 406	-553	16	147,6
1323570	Vinohradská nemocnice	11	13	9	-2	42	0,2
1323650	Strašnice-západ	4 553	4 306	4 232	-321	37	115,4
1323730	U Primasky	4 589	4 021	3 686	-903	29	127,5
1323810	Nad Olšinami	1 194	1 085	916	-278	4	219,3
1323900	U Hagiboru	1	121	732	731	26	28,0
1324030	U Hagiboru-západ	0	0	19	19	1	16,0
1324110	Třebešín	2 169	1 986	1 819	-350	47	39,1
1324200	Květnická	1 877	1 648	1 418	-459	8	178,6
1324380	Nové Malešice	8 937	7 905	6 835	-2 102	62	110,2
1324460	U Nových Malešic	1 381	1 260	1 257	-124	17	72,0
1324540	Staré Malešice	1 912	1 629	2 159	247	74	29,2
1324620	Hrdlořezy-u teplárny	0	0	0	0	15	0,0
1324710	Hloubětín-u teplárny	0	0	0	0	6	0,0
1325010	U teplárny	21	26	318	297	172	1,9
3060290	U teplárny-jih	29	50	50	21	29	1,7
3065680	Eden	2 473	2 289	4 013	1 540	18	227,6
3174540	U Zborova	16	20	606	590	30	20,5
3174620	Zborov-východ	0	0	0	0	8	0,0
3183960	Záběhlíce-průmyslový obvod-jih	0	0	0	0	3	0,0
Celkem Praha 10		120 755	108 609	108 998	-11 757	1 860	58,6

### Použité barevné schéma:

Hustota osídlení více než 200 obyvatel / ha	
Hustota osídlení 150 až 199,9 obyvatel / ha	
Hustota osídlení 100 až 149,9 obyvatel / ha	
Hustota osídlení 50 až 99,9 obyvatel / ha	
Hustota osídlení méně než 49,9 obyvatel / ha	

Vysokých hodnot hustoty osídlení je dosahováno zejména v původní činžovní zástavbě (Vršovice, Strašnice), Naopak novodobá sídlištní zástavba je v tomto smyslu na tom lépe. Celkově klesl počet obyvatel za posledních 20 let o téměř 12 000. Pokud by však nevznikala nová obytná zástavba, pokles obyvatelstva by dále pokračoval.

Na příkladu Vršovíc a Vinohrad lze dokumentovat pokračující pokles počtu obyvatelstva. V roce 1991 zde žilo 45 551 obyvatel, v roce 2001 40 438 obyvatele a na konci roku 2011 již jen 37 290 obyvatel. Zatímco pokles obyvatelstva na celé Praze 10 atakuje hranici 10 %, v původní zástavbě přesahuje 18 %.



[illegible]



## 2.5.2 Vývoj bytového fondu na Praze 10

Č. ZSJ	Název základní sídelní jednotky	Byty 2011 - vše	Byty 2011 - obydlené	Byty 2001 - vše	Byty 2001 - obydlené	Rozdíl 2011-2001
1317920	Strašnice-Na Skalce	2 169	1 974	2 093	1 961	76
1318060	Strašnice-za Skalkou	0	0	0	0	0
1318570	Záběhllice-průmyslový obvod	0	0	0	0	0
1318730	Zahradní Město-východ	2 394	2 179	2 470	2 295	-76
1318900	Zahradní Město-střed	2 236	2 035	2 159	2 053	77
1319030	Zahradní Město-západ	1 948	1 773	2 029	1 753	-81
1319110	Seřaďovací nádraží	35	32	31	24	4
1319200	Průběžná	2 389	2 174	2 328	2 161	61
1319380	Rybníčky III	1 467	1 335	1 420	1 335	47
1319460	Rybníčky I-II	1 408	1 281	1 356	1 269	52
1319540	Solidarita	1 879	1 710	1 824	1 756	55
1319620	Zborov	1 306	1 188	1 281	1 150	25
1319710	Nové Strašnice	530	482	479	464	51
1319890	Strašnice-východ	3	3	2	2	1
1320800	U záběhlického zámku	21	19	7	7	14
1320980	Nové Zahradní Město	472	430	1	1	471
1321010	Záběhllice-východ	913	831	864	790	49
1321100	Záběhllice-západ	2 863	2 605	1 625	1 445	1 238
1321280	Trnkov	48	44	35	34	13
1321360	Na Slatinách	14	13	0	0	14
1321440	Na Slatinách Sever	6	5	0	0	6
1321520	Michle-východ	151	137	151	135	0
1321610	Bohdalecké kolonie	122	111	43	43	79
1321790	Pod Bohdalcem	1	1	0	0	1
1321870	Bohdalec Sever	122	111	115	111	7
1321950	Bohdalec Jih	868	790	680	610	188
1322090	Vršovice-výtopna	1	1	1	1	0
1322170	KOH-I-NOOR	0	0	0	0	0
1322250	Vršovice-u Botiče	2 846	2 590	2 662	2 380	184
1322330	Vršovické nádraží	1	1	1	1	0
1322410	Staré Vršovice	3 388	3 083	3 316	2 889	72
1322500	Vršovice-střed	2 365	2 152	2 341	2 063	24
1322680	Vršovice-západ	1 629	1 482	1 527	1 266	102
1322760	Francouzská - Voroněžská	359	327	295	240	64
1322840	Vršovice-sever	2 216	2 017	2 145	1 895	71
1322920	Vršovice-východ	2 659	2 420	2 616	2 388	43
1323060	Hradešinská	571	520	515	469	56
1323140	U Orionky	896	815	881	759	15
1323220	Stadión Slavie	28	25	39	27	-11
1323310	Nové Vršovice	3 166	2 881	3 122	2 932	44
1323490	Pod vinohradskou nemocnicí	1 353	1 231	1 329	1 229	24
1323570	Vinohradská nemocnice	3	3	3	3	0

Č. ZSJ	Název základní sídelní jednotky	Byty 2011 - vše	Byty 2011 - obydlené	Byty 2001 - vše	Byty 2001 - obydlené	Rozdíl 2011-2001
1323650	Strašnice-západ	2 452	2 231	2 448	2 181	4
1323730	U Primasky	2 464	2 242	2 396	2 126	68
1323810	Nad Olšinami	566	515	570	511	-4
1323900	U Hagiboru	204	186	277	79	-73
1324030	U Hagiboru-západ	1	1	0	0	1
1324110	Třebešín	919	836	886	819	33
1324200	Květnická	862	784	855	796	7
1324380	Nové Malešice	3 860	3 513	3 811	3 635	49
1324460	U Nových Malešic	591	538	632	602	-41
1324540	Staré Malešice	968	881	737	695	231
1324620	Hrdlořezy-u teplárny	0	0	0	0	0
1324710	Hloubětín-u teplárny	0	0	0	0	0
1325010	U teplárny	5	5	2	2	3
3060290	U teplárny-jih	0	0	10	10	-10
3065680	Eden	977	889	977	962	0
3174540	U Zborova	269	245	8	8	261
3174620	Zborov-východ	0	0	0	0	0
3183960	Záběhllice-průmyslový obvod-jih	0	0	0	0	0
	Celkem Praha 10	58 984	53 675	55 395	50 367	3 589

Na území Prahy 10 vzniklo za posledních 10 let nových 3 500 bytů. V porovnání s rokem 1998 pak činí přírůstek téměř 8 000 nových bytů. Průměrná obložnost vztahovaná pouze na obydlené byty je nyní 2,03 a má nadále sestupnou tendenci. Výrazně nižší obložnost je v oblasti původní zástavby Vršovic a Vinohrad, kde obložnost klesla již na hodnotu 1,82 obyvatel v bytě.

9 % z celkové kapacity bytového fondu tvoří neobydlené byty.

## 2.5.3 Věková skladba obyvatelstva

Při hledání všech souvislostí jsme narazili na zajímavou skutečnost. Na Praze 10 žije nejvíce obyvatel v důchodovém věku a současně zde žije velice málo dětí. Při zpětném pohledu (do roku 2002) vidíme v případě Prahy 10 stále stejnou věkovou strukturu. Na druhé straně podobný pohled pro Prahu 11 naznačuje plynule rostoucí podíl obyvatel důchodového věku.

Městská část	Obyvatel k 31/12/2011	Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let	Podíl obyvatel ve věku 65 a více let
Praha 10	108 998	11,9%	22,9%
Praha 1	29 857	10,1%	16,5%
Praha 11	77 170	12,2%	16,7%
Hl. m. Praha	1 241 664	13,3%	17,2%



## 2.6 Doprava v klidu – úvodní hodnocení

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

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

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

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

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



Vysoké nároky na dopravu v klidu jsou zpravidla doprovázené zvýšeným výskytem tělesně postižených – Karpatská ul.



Situace v okolí nemocnice Královské Vinohrady – Šrobárova ul. vyvážá tristní – Šrobárova ul.



Typická ukázka zabraných ploch pro pěší – vnitroblok severně od Nám. Sv. Čecha



na Praze 10 existují parkovací kapacity, které nejsou používány – Blatovská ul.



Kapacity pěších ploch pro řešení  
dopravy v klidu jsou již vyčerpané  
- ul. Za Poštou



Dopravní značení B 28 je v mnoha  
případech spíše informativní  
- ul. Třebostická



Normy hovoří o potřebě min. 4,5 m  
na vyjetí z kolmého stání  
- ul. Škvorecká



Typický důsledek převažující poptávky za  
parkováním – rozježděné plochy zeleně – ul.  
Dvoutletky



Situace v okolí nové výstavby je zpravidla  
uspokojivá – ul. Prorektorská



V některých případech je využití chodníků pro  
parkování zcela zbytečné – Janderova ul.



Někde to však vypadá, že  
parkovacích kapacit je dostatek?  
- ul. U Trati



**Realita všedního dne ???**



Na komunikaci šířky 4,0 m je parkování  
neřešitelné – ul. Strašínská



Bez komentáře – ul. Vyžlovská



Velice často jsou na komunikacích sběrné  
nádobky TKO a ne vždy efektivně uspořádané –  
ul. Aubrechtové



OFF ROAD využije i místa, kam se jiní nedostanou  
- ul. Dolní Chaloupky



Co je vozovka? Co je chodník? Co je parkovací plocha?  
Co je zeleň?  
- ul. U Vinné Révy



Míra respektování dopravního značení není zrovna vysoká – ul. Karosářská



Chodník je od slova „choditi“. A také jeho konstrukční skladba zpravidla odpovídá chodícím lidem.  
Automobily jsou zpravidla mnohonásobně těžší – ul. Polygrafická



Situace dopravy v klidu na území MČ Praha 10 není zrovna uspokojivá. Na jedné straně jsou již pravděpodobně zcela vyčerpány potenciální kapacity na chodnících. Bohužel ani stavebnětechnický stav některých komunikací, parkovišť a pochozích ploch není příliš optimální. Na druhé straně prokazatelně existuje nabídka parkovacích kapacit mimo místní komunikace. Existují také parkovací kapacity, kde již dlouho žádné auto neparkovalo. Je pouze otázkou, jak vozidla nasměrovat tam, kde nebudou bránit průjezdu.

Jistá rezerva se však nabízí i na místních komunikacích. Velice často se vyskytují případy, kdy je situace kritická na krátkém úseku a o kousek dál jsou již volná parkovací stání. Jakkoliv jsme poukázali na nízkou úroveň respektování dopravního značení, může kvalitní místní úprava vyřešit navýšení parkovacích kapacit, tak i dosáhnout celkového zklidnění provozu na komunikacích a uspořádat parkující vozidla.



### 3. Parkovací kapacita hodnoceného území

Celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území zahrnuje:

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

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

Zatřídění parkovacích kapacit do místních komunikací bylo v některých nejasných případech konzultováno s ÚMČ Praha 10 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.

Celkově představuje aktuální parkovací kapacita v hodnoceném území 60 438 PS, z toho kapacita PS na MK je 26 568 a mimo místní komunikace je zpracovatelem odhadována na cca 33 870 PS. Kapacita mimo MK je rozdělena na veřejnou a neveřejnou část, přičemž do veřejné části jsou zahrnuté kapacity, kde mohou odstavovat svá vozidla rezidenti. Veřejná část zahrnuje 21 147 PS a neveřejná část 12 723 PS.

#### 3.1 Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích

Při zpracování pasportu zpracovatel vesměs respektoval stávající platné dopravní značení, zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku ministerstva dopravy č. 30/2001, „O pravidlech silničního provozu“ ve znění pozdějších předpisů.

Při stanovení velikosti parkovacích stání zpracovatel zpravidla respektuje rozměry stanovené ČSN 73 6056 a to v jejím původním znění. Při zpracování aktualizace pasportu byly v maximální možné míře použity ustanovení novelizované ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Novelizace z roku 2005 umožňuje použít odlišné hodnoty pro šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obrátky“ 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 striktně podle zákona a norem, než v případě komunikací, které plní obslužnou funkci uvnitř zastavěného území a kde by v budoucnu mělo být dosaženo i zklidnění dopravních toků. V těchto vnitřních územích, kde je vysoký podíl funkce bydlení se nahlíží jakožto na „obytné zóny“ a parkovací kapacita se stanovuje na horní možné hranici technické využitelnosti území.

Tuto filozofii zpracovatel použil ve snaze o zjištění skutečných kapacitních možností území. Vychází přitom z nároků na velikost stání odpovídající skutečné skladbě parkujících OA zjištěných při fyzickém měření v terénu. Je třeba si uvědomit, že norma reflektovala na technický rozvoj, kdy došlo k podstatnému zvýšení manipulačních schopností OA (posilovače řízení atd.).

Při určení kapacit zpracovatel vycházel z následujících rozměrových předpokladů:

- délka hrany potřebná pro kolmé stání je 2,40 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m. Uvedené parametry vycházejí z dřívějších měření provedených na území Prahy;
- hloubka parkovacího stání je kolmé stání minimálně 4,50 m, u šikmé 4,80 m (a jsou využívány převisy části vozu nad chodníkem) a podélného 2,00 m;
- minimální volný jízdní pruh na **obslužných** komunikacích je při jednosměrném provozu 3,0 m a při obousměrném provozu 3,50 m (využití „výhyben“, ...).

Pasport probíhal v měsících červenci až říjnu 2012. Pasport je vytištěn v měřítku 1: 1 500.

#### 3.2 Bilance parkovacích kapacit ve vnitroblocích

Na hodnoceném území je kapacitně významným prvkem rozsah parkování ve vnitroblocích. Zjištění uvedených hodnot považuje zpracovatel v daném území za podstatné z hlediska celkové objektivitě a kompletnosti hodnocení DvK. Do kategorie vnitrobloků jsou zahrnuty parkovací kapacity do nichž je přístup z vlastního vnitrobloku a individuální garáže v objektu. Kategorie hromadných garáží s přímým přístupem na komunikaci je hodnocena zvlášť.

Na základě provedených dopravních průzkumů zpracovatel ve svých výpočtech předpokládá, že uživatelskou strukturu hromadných garáží a vnitrobloků tvoří firmy, rezidenti a návštěvníci. Kapacita individuálních garáží je v plné míře využita rezidentními skupinami. Uživatelská struktura je odhadována podle konkrétních vnitrobloků.

V rámci místních a účelových komunikací je provozováno 11 HPP (hlídaných parkovacích ploch) o celkové kapacitě 1 229 PS. Lokalizace parkovišť a hromadných garáží využívaných k parkování veřejnosti je vyznačena ve schéma „Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích“. Další veřejné placené parkovací plochy jsou v hromadných garážích a na parkovištích P+R.

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

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

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

Do bilancování rezidentních potřeb jsou zahrnuté pouze veřejné parkovací kapacity a místní komunikace. Většina rozvojových projektů obytného, či polyfunkčního charakteru nevytváří novou nabídku pro stávající rezidenty a naopak lokálně snižují veřejnou disponibilní parkovací kapacitu. I toto je v bilančních výpočtech kalkulováno.



### 3.3 Přehled stávajících disponibilních parkovacích kapacit

Základní sídelní jednotka	MK	Veřejné vnitrobloky			Neveřejné vnitrobloky			Celkové součty		
		VP - R	IG - R	HG - R	VP - N	IG - N	HG - N	Celkem MK + R	Celkem N	Celkem vše
131792 Strašnice-Na Skalce	1 143	345	518	0	104	20	12	2 006	136	2 142
131857 Záběhlice-prům. obvod	9	40	0	0	169	0	10	49	179	228
131873 Zahradní Město-východ	937	142	10	0	49	0	0	1 089	49	1 138
131890 Zahradní Město-střed	1 384	410	359	20	24	5	0	2 173	29	2 202
131903 Zahradní Město-západ	870	54	43	92	28	0	0	1 059	28	1 087
131911 Seřadovací nádraží	150	97	105	0	357	2	0	352	359	711
131920 Průběžná	997	301	108	162	367	8	0	1 568	375	1 943
131938 Rybníčky III	670	385	361	22	46	7	94	1 438	147	1 585
131946 Rybníčky I-II	752	221	222	111	123	3	0	1 306	126	1 432
131954 Solidarita	965	50	153	25	261	23	31	1 193	315	1 508
131962 Zborov	487	198	142	0	5	4	0	827	9	836
131971 Nové Strašnice	258	253	144	386	384	2	58	1 041	444	1 485
132080 U záběhlického zámku	0	13	13	0	51	0	0	26	51	77
132098 Nové Zahradní Město	215	30	0	480	35	0	0	725	35	760
132101 Záběhlice-východ	498	79	5	68	59	6	0	650	65	715
132110 Záběhlice-západ	907	376	336	649	393	9	0	2 268	402	2 670
132128 Trnkov	253	38	123	0	482	0	0	414	482	896
132136 Na Slatinách	30	93	58	0	130	2	0	181	132	313
132144 Na Slatinách Sever	4	6	4	0	0	0	0	14	0	14
132152 Michle-východ	201	147	0	124	1 094	0	0	472	1 094	1 566
132161 Bohdalecké kolonie	67	54	220	0	41	0	0	341	41	382
132179 Pod Bohdalcem	41	78	40	0	65	0	0	159	65	224
132187 Bohdalec Sever	167	73	74	19	5	1	0	333	6	339
132195 Bohdalec Jih	390	122	325	130	92	8	42	967	142	1 109
132209 Vršovice-výtopna	0	86	0	0	95	0	0	86	95	181
132217 KOH-I-NOOR	206	0	0	0	170	0	22	206	192	398
132225 Vršovice-u Botiče	1 055	248	58	159	624	0	38	1 520	662	2 182
132233 Vršovické nádraží	11	0	0	0	70	0	0	11	70	81
132241 Staré Vršovice	1 149	510	30	392	83	27	12	2 081	122	2 203
132250 Vršovice-střed	882	43	14	0	2	0	0	939	2	941
132268 Vršovice-západ	415	8	32	44	2	5	8	499	15	514
132276 Franc. - Voroněžská	137	2	12	36	0	0	0	187	0	187
132284 Vršovice-sever	507	1	23	10	0	0	0	541	0	541
132292 Vršovice-východ	893	171	57	140	243	1	180	1 261	424	1 685
132306 Hradešínská	699	192	191	33	65	46	0	1 115	111	1 226
132314 U Orionky	404	38	21	973	86	3	6	1 436	95	1 531
132322 Stadión Slavie	181	424	20	0	354	0	248	625	602	1 227
132331 Nové Vršovice	1 098	183	107	0	26	0	13	1 388	39	1 427

Základní sídelní jednotka	MK	Veřejné vnitrobloky			Neveřejné vnitrobloky			Celkové součty		
		VP - R	IG - R	HG - R	VP - N	IG - N	HG - N	Celkem MK + R	Celkem N	Celkem vše
132349 Pod vinohradskou nem.	420	147	7	203	123	0	0	777	123	900
132357 Vinohradská nemocnice	175	27	0	0	650	23	0	202	673	875
132365 Strašnice-západ	1 035	245	129	311	66	6	28	1 720	100	1 820
132373 U Primasky	1 115	135	105	5	115	11	47	1 360	173	1 533
132381 Nad Olšinami	250	26	29	0	0	0	0	305	0	305
132390 U Hagiboru	208	149	28	748	203	0	0	1 133	203	1 336
132403 U Hagiboru-západ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
132411 Třebešín	759	333	400	22	43	7	0	1 514	50	1 564
132420 Květnická	284	17	29	0	11	1	0	330	12	342
132438 Nové Malešice	1 266	36	154	0	245	10	0	1 456	255	1 711
132446 U Nových Malešic	321	8	68	0	3	0	0	397	3	400
132454 Staré Malešice	744	377	365	299	217	14	0	1 785	231	2 016
132501 U teplárny	206	211	1	0	2 625	0	0	418	2 625	3 043
306029 U teplárny-jih	214	35	0	0	184	0	0	249	184	433
306568 Eden	339	29	15	1 340	77	119	0	1 723	196	1 919
317454 U Zborova	97	12	0	1 357	448	0	0	1 466	448	1 914
317462 Zborov-východ	0	221	0	0	180	0	0	221	180	401
318396 Záběhlice-prům.obv.jih	103	10	0	0	127	0	0	113	127	240
Celkový součet	26 568	7 529	5 258	8 360	11 501	373	849	47 715	12 723	60 438

Kde:

MK

VP - R

IG - R

HG - R

VP - N

IG - N

HG - N

Celkem MK+R

Celkem N

Celkem vše

místní komunikace

vnitrobloková stání na ploše použitelná rezidenty

individuální garáže na ploše použitelná rezidenty

hromadné garáže na ploše použitelná rezidenty

vnitrobloková stání na ploše nepoužitelná rezidenty

individuální garáže na ploše nepoužitelná rezidenty

hromadné garáže na ploše nepoužitelná rezidenty

Celková parkovací kapacita použitelná rezidenty

= MK + VP - R + IG - R + HG - R

Celková parkovací kapacita vnitrobloků nepoužitelná rezidenty

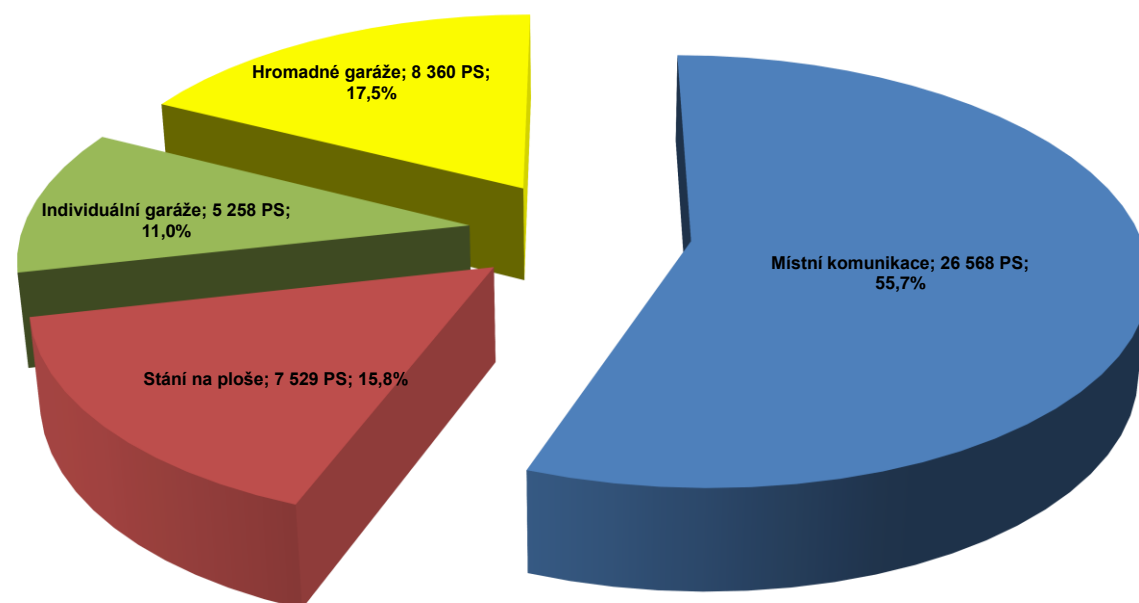
= VP - N + IG - N + HG - N

Celková disponibilní parkovací kapacita

V roce 2004 byla parkovací kapacita stanovená na 24 165 PS na místních komunikacích a 17 149 PS ve vnitroblocích. Celková parkovací kapacita činila v roce 2004 41 314 PS.



**Struktura veřejných parkovacích kapacit na území MČ Praha 10**



## 4. Dopravní průzkumy

### 4.1 Metodika dopravních průzkumů

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

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

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

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

#### 4.1.1 Momentové pozorování

Cílem momentového pozorování je zjištění základních hodnot charakterizujících DvK na dostatečně kapacitním a charakteristickém vzorku PS postihujícím uživatelskou strukturu hodnoceného území. Průzkumy byly provedeny v běžný pracovní den, tj. v době typického dopravního zatížení území. Provedením pozorování získává zpracovatel časový snímek umožňující komplexní hodnocení statických a dynamických vztahů v disciplíně DvK. Základními zjišťovanými údaji jsou obsazenost parkovací kapacity, rotace a pohyb parkujících OA, charakter parkování podle jeho délky, potřeba počtu PS pro jednotlivé typy parkování a rozsah nutné rezervace PS pro stálé uživatele. Dalšími informačními výstupy jsou zjištění zastupitelnosti při pravidelné vyjížděce a dojížděce ekonomicky aktivních obyvatel, rozsah OA, která se v průběhu pracovního dne nepohybují atd.

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

V principu je momentové pozorování založeno na vyhodnocení sběru registračních značek vozidel (RZV) parkujících OA umožňujícím zaznamenat průběh změn a vývoj parkování v hodnoceném dni. V této analýze je sběr prováděn v typickém pracovním dnu po hodinových intervalech a probíhal v druhé polovině měsíce března 2012.

Sběr a vyhodnocení jsou prováděny pomocí PC. První sběr registračních značek (RZV) byl na hodnoceném území proveden v noci mezi 24<sup>00</sup> až 01<sup>00</sup>, dále pak ten samý den v rozmezí mezi 6<sup>00</sup> až 19<sup>00</sup> hod. a poslední zápis



byl proveden opět v noci mezi 24<sup>00</sup> až 01<sup>00</sup>. Volba lokalit pro momentové pozorování byla provedena tak, aby zahrnula problémové a typické lokality charakterizující průběh DvK na hodnoceném území. Technika provedení momentového pozorování je limitována faktem, že kromě omezeného počtu vyhrazených PS není, při stávající organizaci, parkování jednotlivých uživatelských skupin omezeno a regulováno. Nejsou vydány rezidentní parkovací karty a stanoveno území vyhrazené k parkování obyvatel a není k dispozici ani jiná evidence spolehlivě identifikující stálé uživatele PS. Zpracovatel proto identifikoval tyto stálé uživatele PS na místních komunikacích opakovaným nočním sběrem registračních zn. (RZV). Podle několikaletých zkušeností z provádění analýz DvK výskyt OA parkujících na území v noci objektivně identifikuje stálé uživatele a jejich dislokaci v rámci území. Většinu parkujících v noci tvoří OA bydlících (trvalých i přechodných). Další skupinou, jejíž OA se v noci vyskytují, jsou podnikatelské subjekty se sídlem, případně provozovnou na hodnoceném území. V grafických výstupech je pro účely této studie uvedená skupina uživatelů označena jako „rezidenti“.

V rámci momentového pozorování byly hodnoceny tyto základní ukazatele a parametry:

- ✚ **Obsazenost** = vyhodnocení využití disponibilní parkovací kapacity a saturace území ve zvolených časových intervalech a za celou sledovanou dobu jako celek.
- ✚ **Rotace** = ukazatel index rotace ( $I_r$ ) udává počet pohybů OA za sledovanou dobu vůči skutečně využitě parkovací kapacitě. Jeho význam je třeba hodnotit v kontextu s ukazateli průměrné doby parkování a obsazenosti.
- ✚ **Pohyb** = zaznamenání intenzity příjezdů a odjezdů v hodnocených časových jednotkách a celkem v průběhu hodnocení.
- ✚ **Časová struktura parkování** = informace o době parkování OA v členění stanoveném v závislosti na funkci hodnoceného území a podle cílů rozboru.
- ✚ **Průměrná doba parkování** = ukazatel udávající průměrnou dobu parkování připadající na jeden výskyt OA na parkovacím stání po celou dobu pozorování. Společně s ukazatelem rotace charakterizuje uživatelskou kategorii a převažující dobu parkování (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

#### 4.1.2 Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích

Základním smyslem těchto šetření je zjištění saturace komunikační sítě provedené na celém hodnoceném území ve vybraných časových úsecích jež postihují určitou charakteristickou situaci a stav. Zpracovatel tímto průzkumem získává informace o množství parkujících (odstavených) OA a jejich dislokaci na území. To umožňuje, při znalosti „dopravního chování“ jednotlivých uživatelských skupin, provedení celkových bilancí a vyhodnocení vnitřní dynamiky DvK na území. Podrobné členění výsledků průzkumů až do jednotlivých uličních úseků umožňuje strukturování území podle zjištěných parametrů a modelování budoucích vztahů při návrhu regulace parkování.

Celoplošné dopravní sčítání proběhlo v typické pracovní dny v průběhu měsíců září a října 2012 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 11<sup>30</sup> až 13<sup>30</sup> hod
- 2 x odpoledne mezi 14<sup>00</sup> až 16<sup>00</sup> hod



## 4.2 Vyhodnocení momentového pozorování

V rámci aktualizace analýzy bylo detailně hodnoceno 52 vybraných okruhů o celkové kapacitě 6 815 parkovacích stání. Okruhy momentového pozorování tvoří 25,6 % celkové kapacity hodnoceného území. Pro jednotlivé okruhy byla stanovena převažující funkce v členění – sídlištní zástavba - vilová zástavba – smíšená – komerční. Většina okruhů však má spíše smíšený charakter (bydlení + komerce) a rozdíly jsou poměrně minimální.

Druhým typem členění je podle příslušnosti ke katastrálnímu území.

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

### 4.2.1 Seznam okruhů momentového pozorování a převažující uživatelská struktura

Okruh č.	Název	Výpočtová kapacita PS	Datum	Typ	Území
Praha 10	Všechny sledované lokality	6 815	9-10/2012		Praha 10
Vršovice	Katastrální území Vršovice	2 280	9-10/2012		Vršovice
Strašnice	Katastrální území Strašnice	2 120	9-10/2012		Strašnice
Vinohrady	Katastrální území Vinohrady	399	9-10/2012		Vinohrady
Záběhlice	Katastrální území Záběhlice	1 009	9-10/2012		Záběhlice
Malešice	Katastrální území Malešice	641	9-10/2012		Malešice
Michle	Katastrální území Michle	317	9-10/2012		Michle
SM	Smíšený charakter zástavby	3 352	9-10/2012		Praha 10
SI	Sídlištní charakter zástavby	2 788	9-10/2012		Praha 10
KZ	Komerční charakter zástavby	395	9-10/2012		Praha 10
VI	Vilový charakter zástavby	280	9-10/2012		Praha 10
1	Žitomířská, Oblouková, Sportovní	125	24.9.2012	SM	Vršovice
2	Ruská, Kodaňská, Estonská, Norská	165	25.9.2012	SM	Vršovice
3	28. pluku, Na Míčankách, Bulharská	163	2.10.2012	SM	Vršovice
4	Kubánské nám., Murmanská	155	20.9.2012	SM	Vršovice
5	Kralická, Za poštou	199	19.9.2012	SM	Strašnice
6	Madridská, Slovinská, Holandská, Žitomířská	130	24.9.2012	SM	Vršovice
7a	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	49	19.9.2012	KZ	Praha 3
7b	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	116	19.9.2012	SM	Vinohrady
8	Vilová, Mrštíkova, Věšínova, Saratovská, Starostrašnická	198	20.9.2012	SM	Strašnice
9	Vršovická, Minská	154	24.9.2012	SM	Vršovice
10	Jahodová, Topolová	111	1.10.2012	SI	Záběhlice
11	Jabloňová, Hvozdkova, Zvonková	226	1.10.2012	SI	Záběhlice
12	Jabloňová, Jetelová, NN4860	169	1.10.2012	SI	Záběhlice
13	Mukařovská, Jevanská, Uhříněveská, Prusická, Královická	111	18.9.2012	VI	Strašnice
14	Mukařovská, Tehovská, Žernovská, Štíhlá (M Skalka)	143	18.9.2012	SI	Strašnice
15	Dvouletky, Solidarity, Dětská, Brigádníků	131	18.9.2012	SI	Strašnice
16a	Moskevská - sever	62	24.9.2012	SM	Vršovice
16b	Moskevská - jih	55	24.9.2012	SM	Vršovice
17	Tuchorazská, Přistoupimská, Počernická	118	17.9.2012	SI	Malešice
18	Durerova, Přetlucká, Rubensova (M Skalka)	185	18.9.2012	SI	Strašnice
19	V Ochozu, Oty Pavla, Jesenická, Nad Trnkovem	182	1.10.2012	SM	Záběhlice
20	Nad Vršovickou horou, Elektrárenská, Pod Bohdalcem	124	2.10.2012	SM	Michle
21	Popovická, V Dolině, NN1705	140	2.10.2012	SI	Michle
22	Za Sedmidomky, Sedmidomky, Pod Bohdalcem I	53	2.10.2012	SM	Michle
23	Srbínská, Ke Strašnické, Gutova	132	20.9.2012	SI	Strašnice
24	Michelangelova, Mirošovická	117	18.9.2012	SI	Strašnice



Okruh č.	Název	Výpočtová kapacita PS	Datum	Typ	Území
25	Oravská, Štěchovická, Žermanická	153	18.9.2012	SI	Strašnice
26	Kounická, Vykáňská, Černická	139	17.9.2012	SI	Strašnice
27	NN4672, Káranská, Limuzská, Počernická, Dřevčická, NN4761	115	17.9.2012	SM	Malešice
28	Chládkova, Vydrova, Jandera, Strnadova	72	17.9.2012	VI	Malešice
29	Na Výsluní, Vrčanská, Jirenská, Černokostecká, Vrátkovská, Tuklatská	188	19.9.2012	SI	Strašnice
30	Běchovická, Hříbská, Počernická, Slunečná	97	19.9.2012	VI	Strašnice
31	Počernická	113	19.9.2012	SM	Strašnice
32	Na Hroudě, V Předpolí, U Hranic	214	20.9.2012	SM	Strašnice
33	NN4779, U Vozovny, Karosářská	125	17.9.2012	KZ	Malešice
34	Jakutská, Litevská, Tulska	178	20.9.2012	SI	Vršovice
35	Hradešinská, Estonská	75	25.9.2012	SM	Vinohrady
36	Řípská, Korunní, Dykova, Chorvatská	66	25.9.2012	SM	Vinohrady
37	Charkovská, Kodaňská	131	25.9.2012	SM	Vršovice
38	Petrohradská, K Botiči, Ukrajinská, Vršovická	161	24.9.2012	SM	Vršovice
39	Oblouková, Přípotoční	148	24.9.2012	SM	Vršovice
40	Baškirská, Magnitogorská, Taškentská, Vršovická	162	24.9.2012	SM	Vršovice
41	Teplárenská, Sazečská, Tiskařská	57	17.9.2012	KZ	Malešice
42	Chrpová, Fialková, Malinová, Hvozdíkova, Jahodová, Poměnková	148	1.10.2012	SI	Záběhlce
43	Chotutická, Nad Vodovodem, Skřivanská, Chotouňská	154	19.9.2012	SI	Malešice
44	Jerevanská, Kišiněvská, Krasnojarská, Amurská, Vladivostocká, Vršovická	183	2.10.2012	SI	Vršovice
45a	Kodaňská - jih	68	2.10.2012	KZ	Vršovice
45b	Kodaňská - sever	96	2.10.2012	KZ	Vršovice
46	Sámová, U Vršovického nádraží	144	25.9.2012	SM	Vršovice
47	Francouzská	96	25.9.2012	SM	Vinohrady
48	Vlašimská, Bratří Čapků, Šrobárova	46	20.9.2012	SM	Vinohrady
49	Mládežnická, Škábova, Jiříčkové, NN3315	173	1.10.2012	SI	Záběhlce

## 4.3 Obsazenost, pohyb OA a časové průběhy využití parkovací kapacity

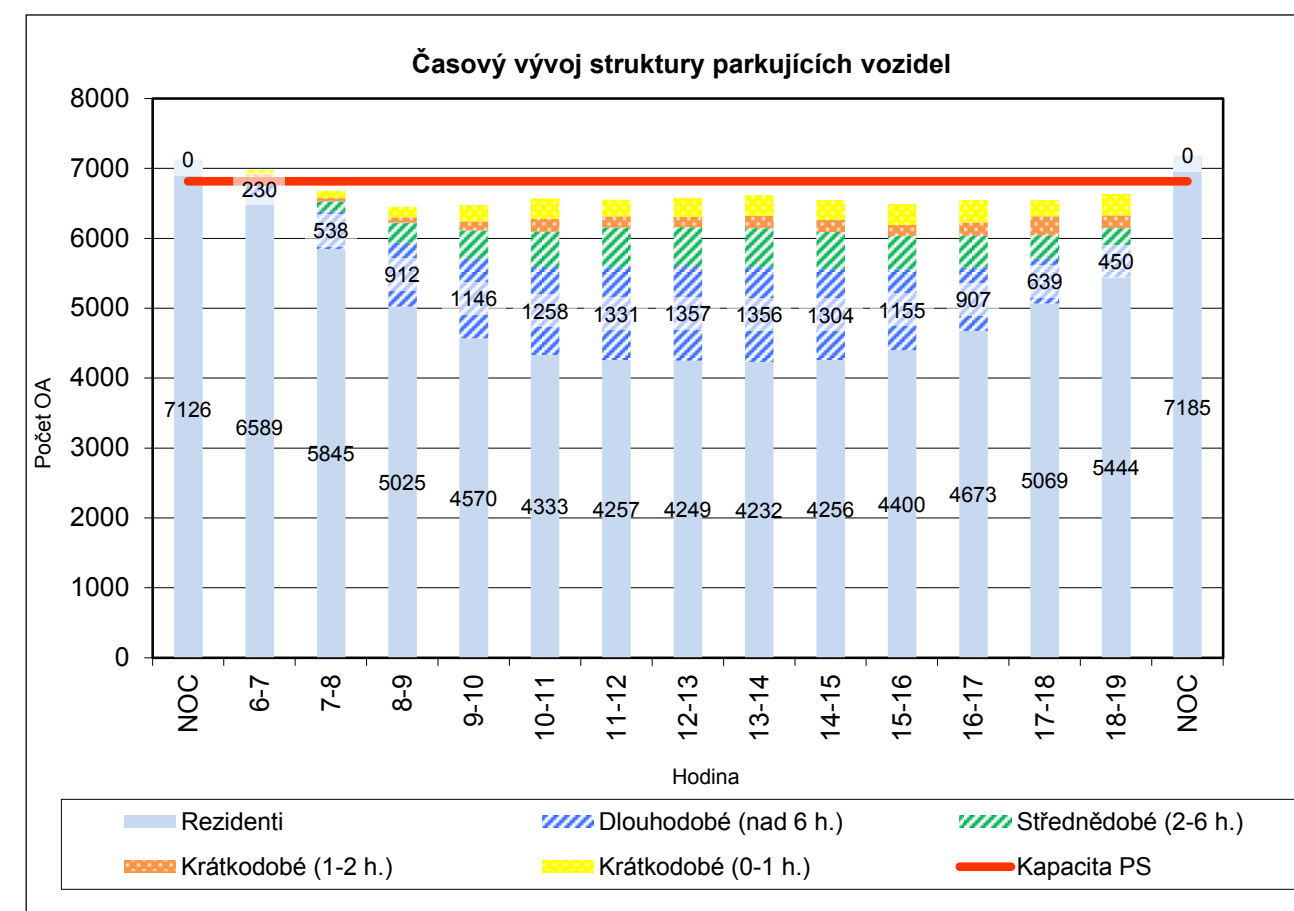
### 4.3.1 Obsazenost parkovacích kapacit

Obsazenost parkovacích kapacit charakterizuje saturaci vybraných okruhů parkujícími resp. odstavenými OA. V noci byl tento údaj zjišťován opakovaně v době, kdy jsou stálí uživatelé PS většinou přítomni, tj. mezi 24<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.

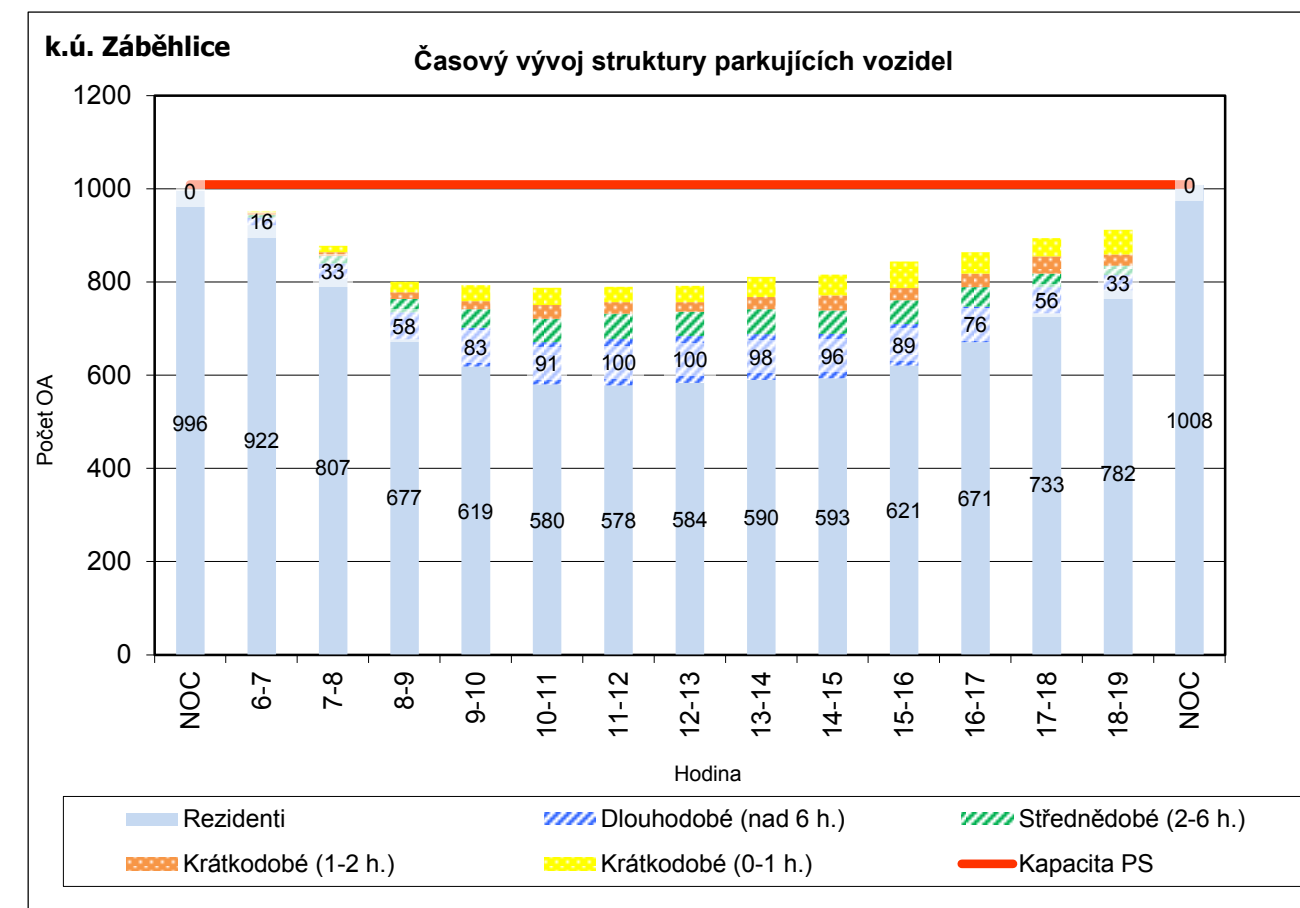
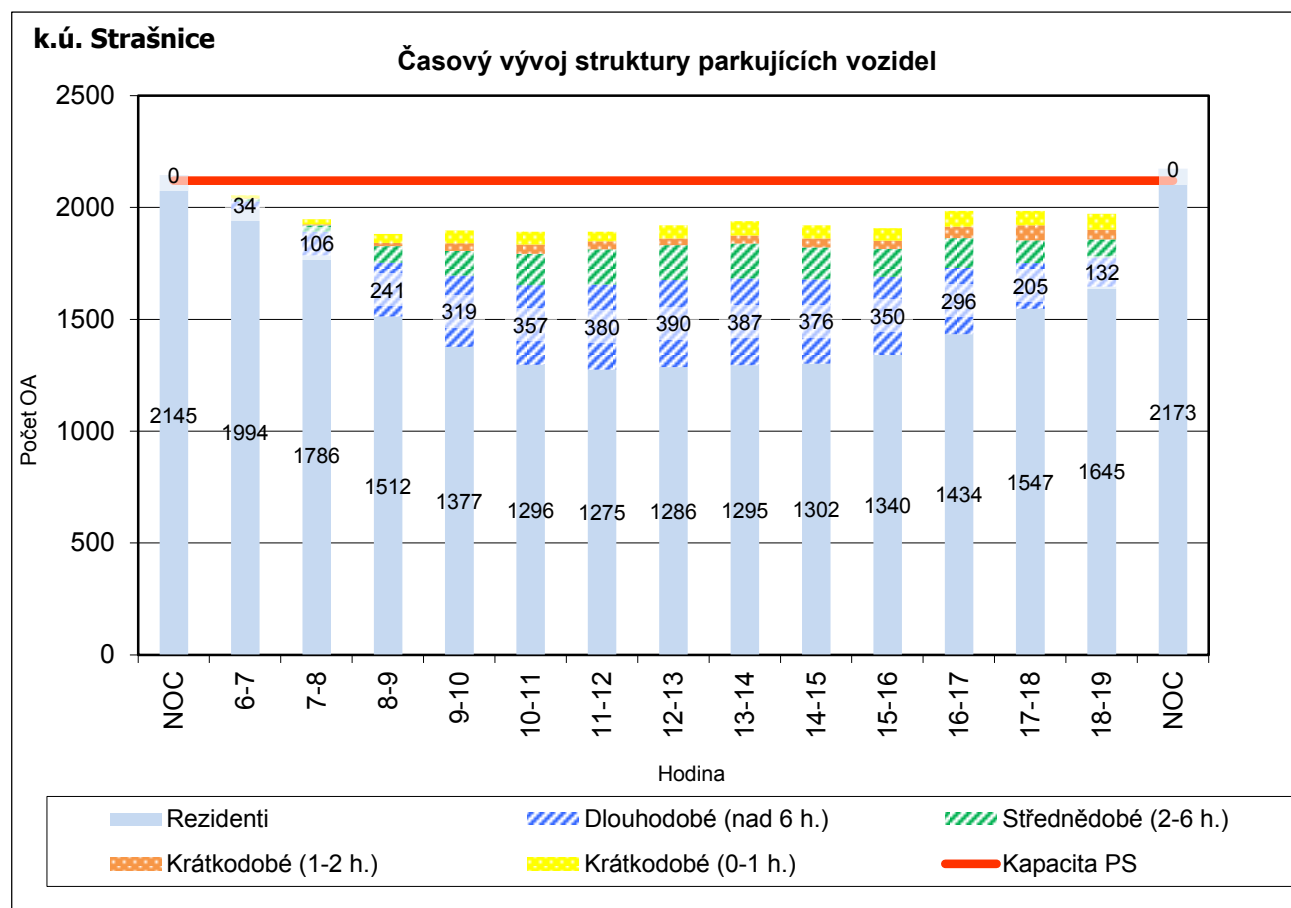
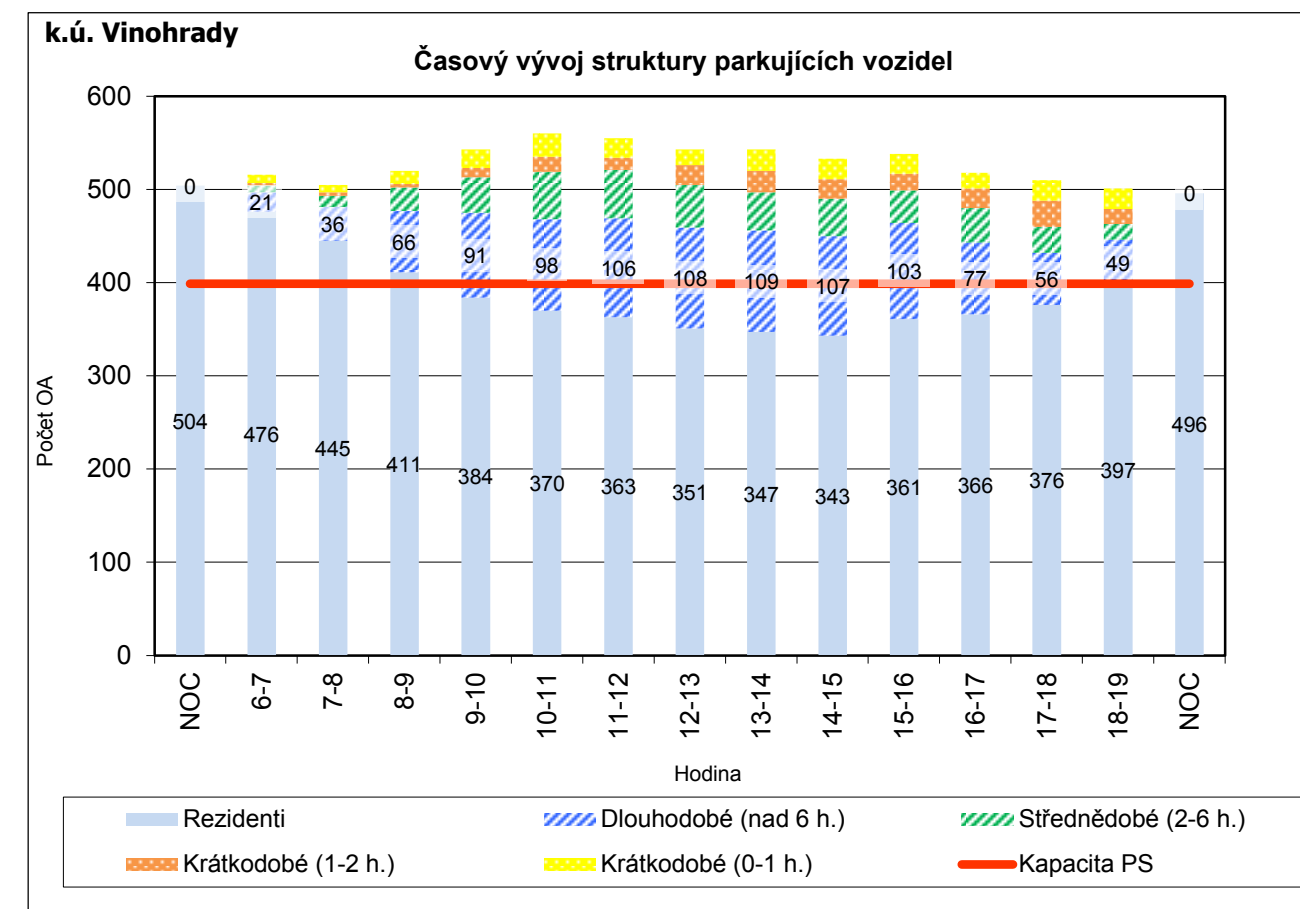
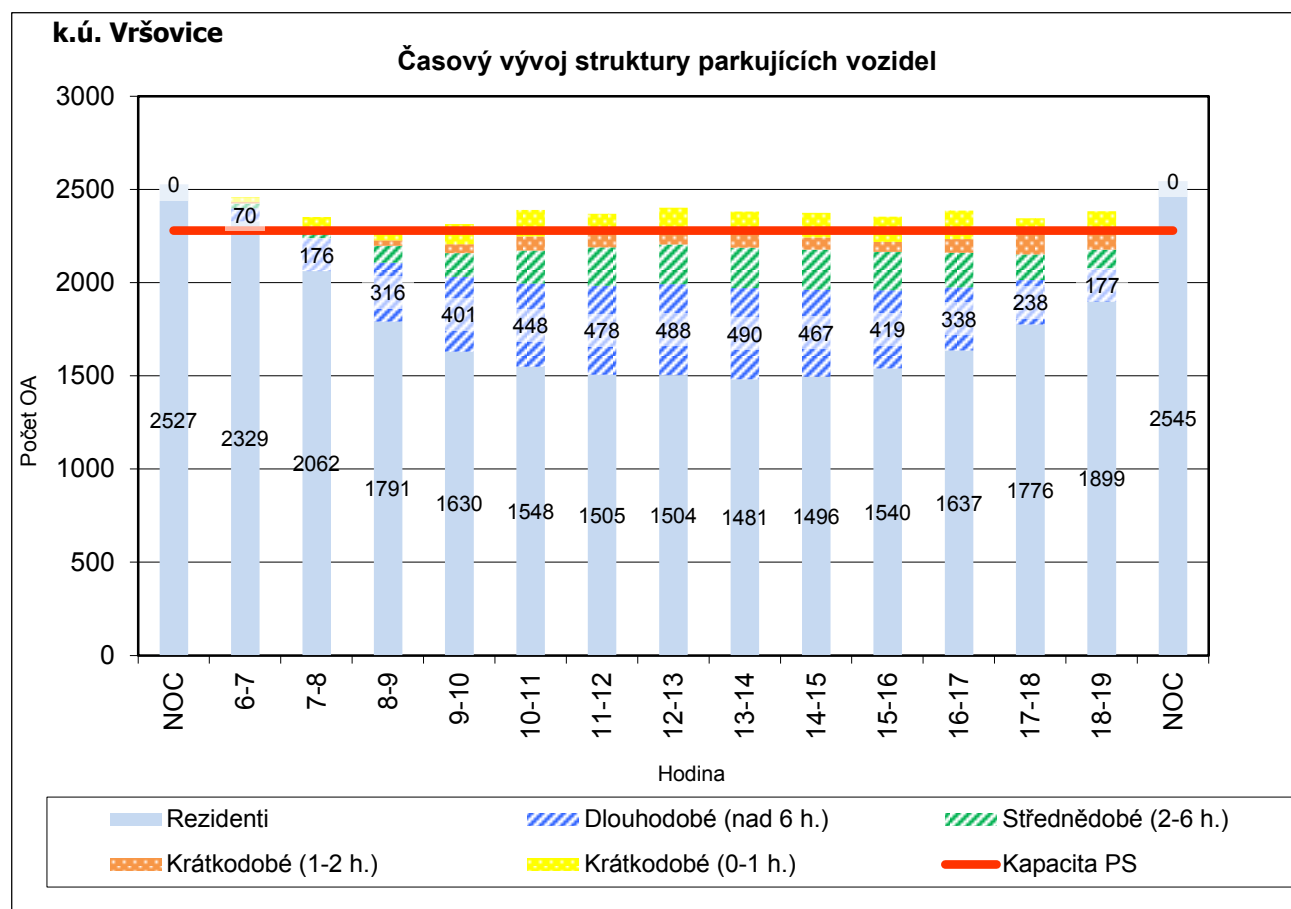
Téměř veškeré hodnocené okruhy vykazují nadměrné denní objemy dopravy v klidu. Výjimku tvoří vilové oblasti a sídlištní celky mimo centrální oblast. Situace noční obsazenosti je opětovně podobná ve většině hodnocených okruhů. Nižších hodnot je dosahováno v okruzích s vysokým podílem komerční funkce.

Výše uvedený graf velice zřetelně poskytuje základní informaci o průběhu parkovacích procesů. Zejména je vypovídající objem rezidentního parkování v průběhu dne, který zabírá 65% disponibilního parkovacího prostoru. Výraznou změnou posledních let je výrazné snížení zaměstnanecké vyjížděky ze strany rezidentů. Výsledky za všechny sledované okruhy jsou pouze dílčím vodítkem. Podrobné výsledky jsou na úrovni jednotlivých okruhů, které jsou uvedené v tabulkové příloze. V této části budeme publikovat výsledky na úrovni výsledků souhrnů pro jednotlivé funkční využití a jednotlivá katastrální území.

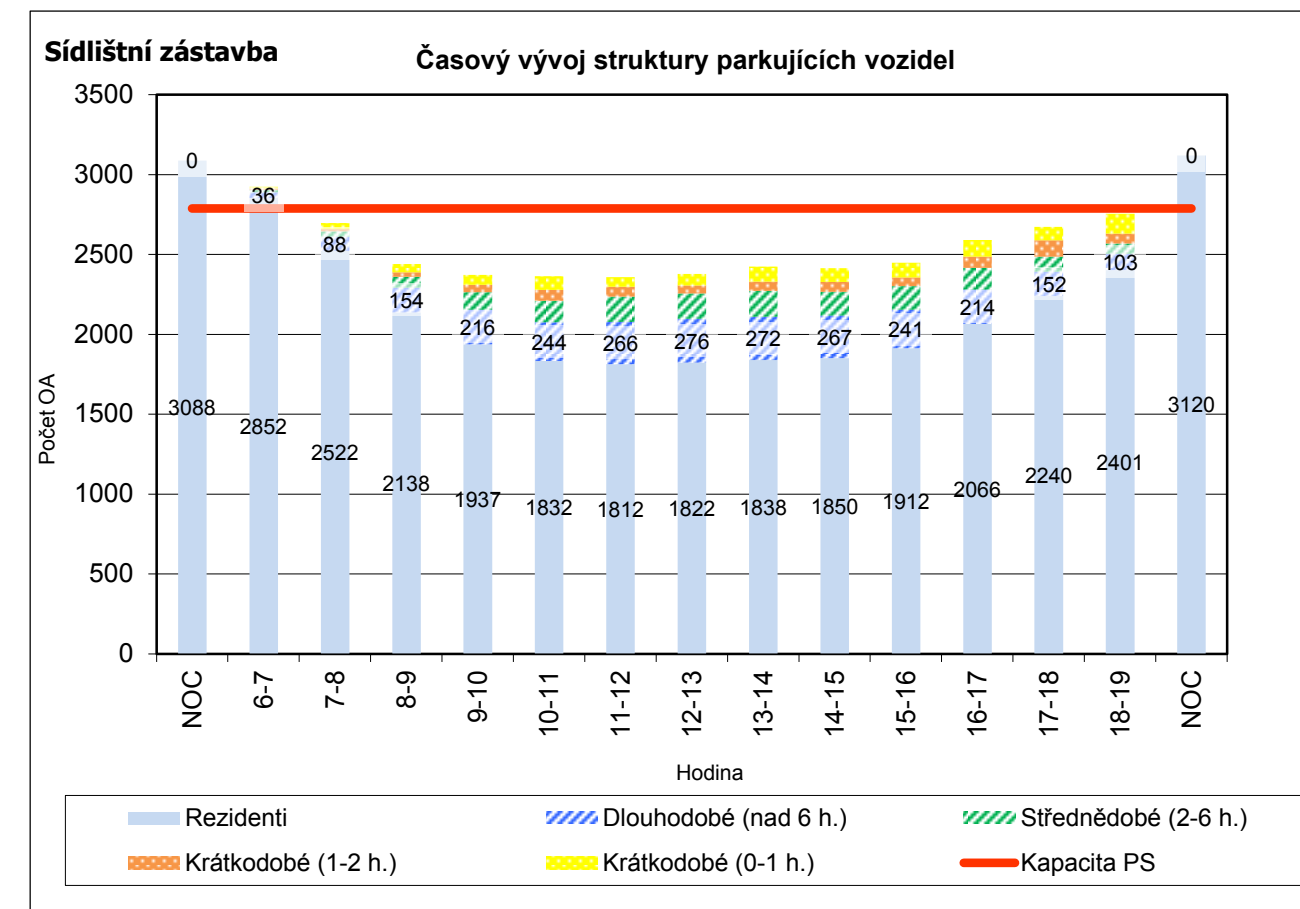
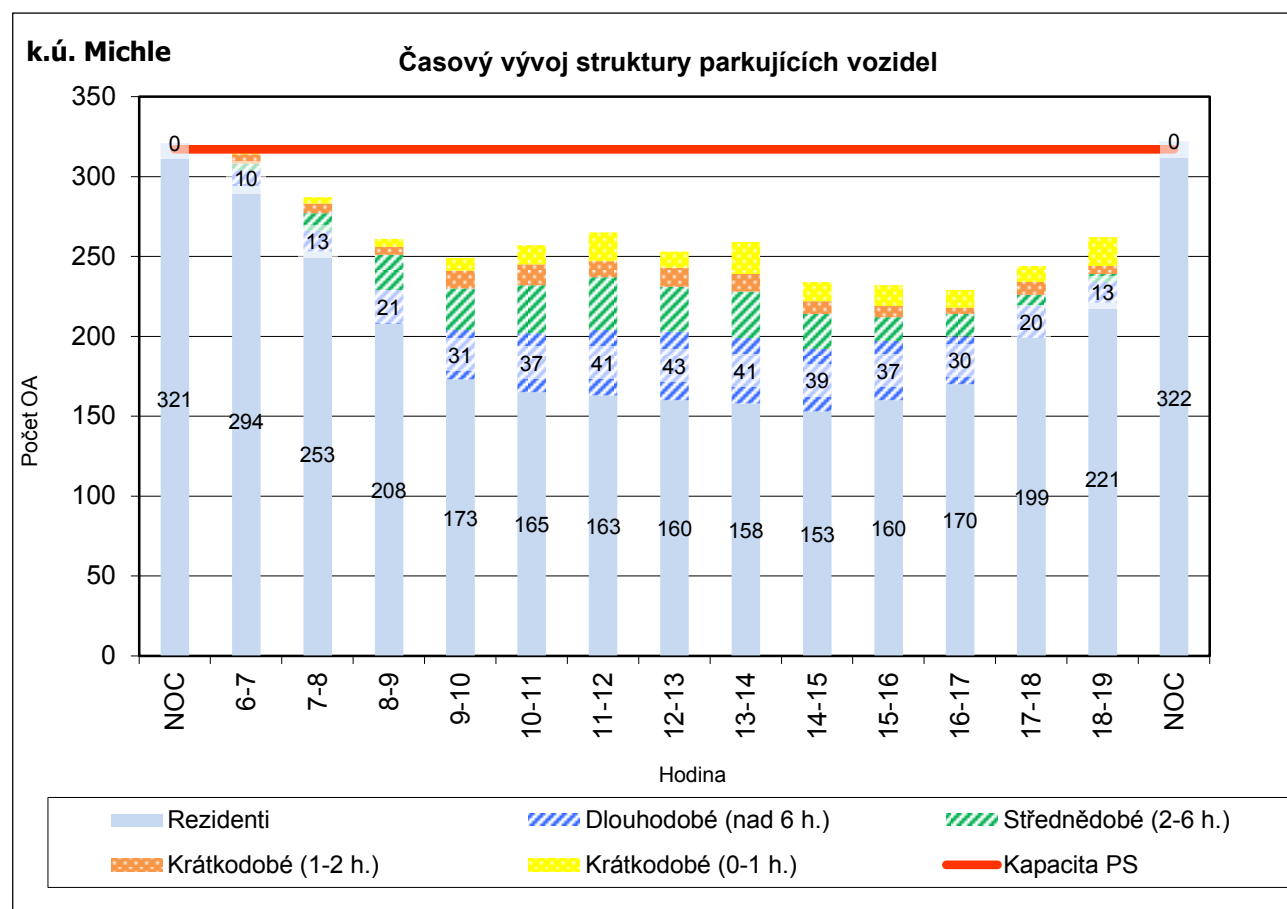
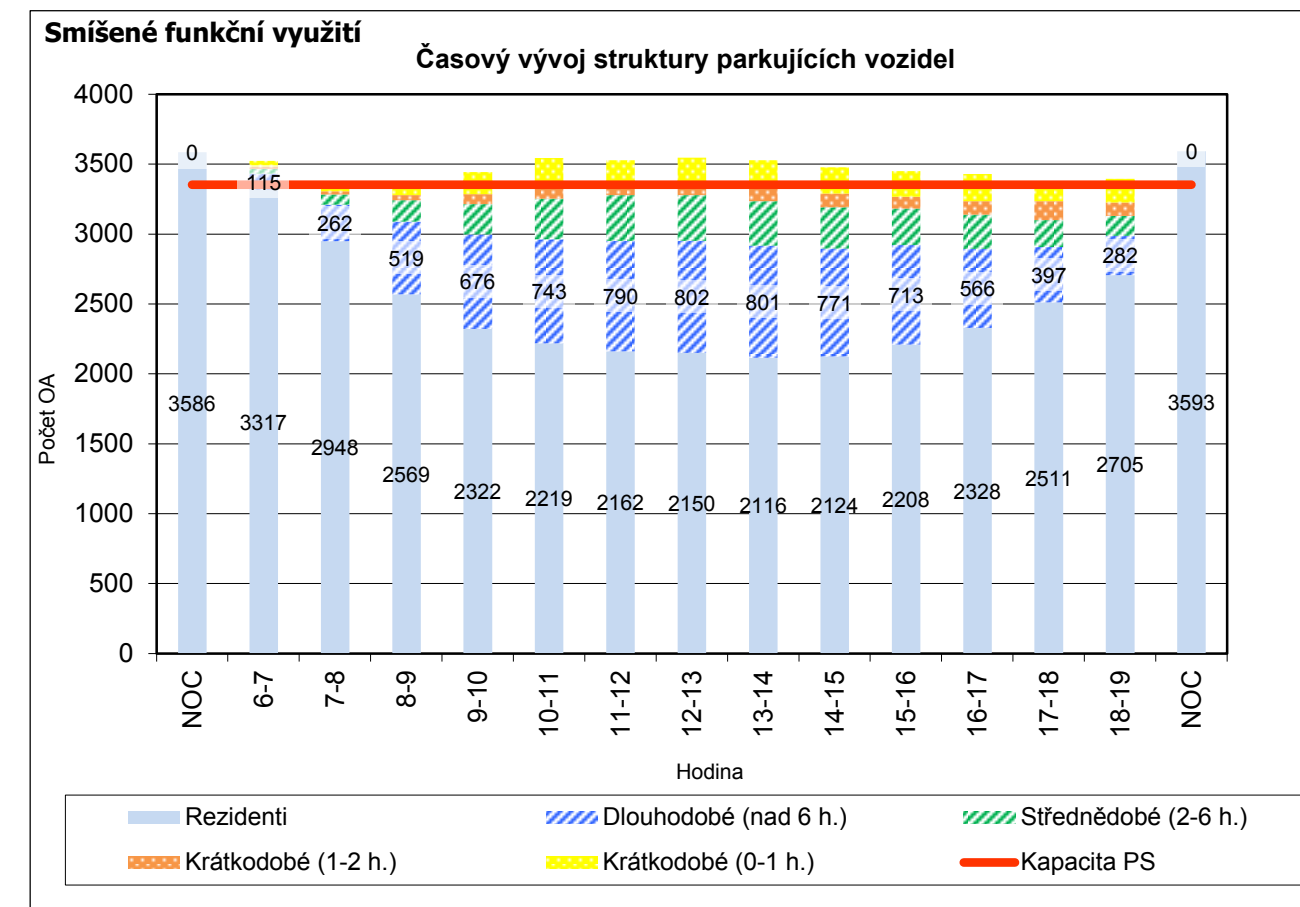
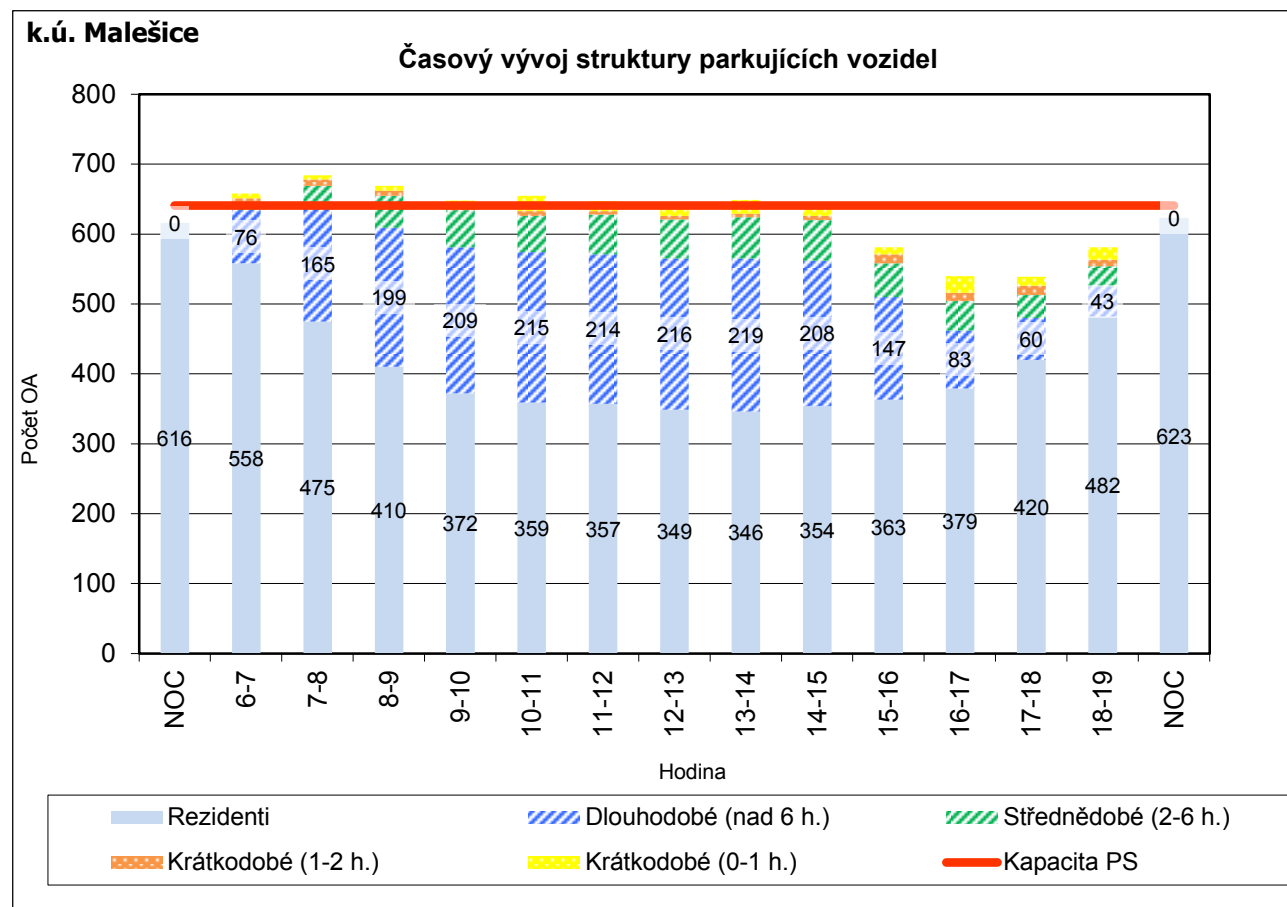
#### Souhrn za všechny sledované okruhy



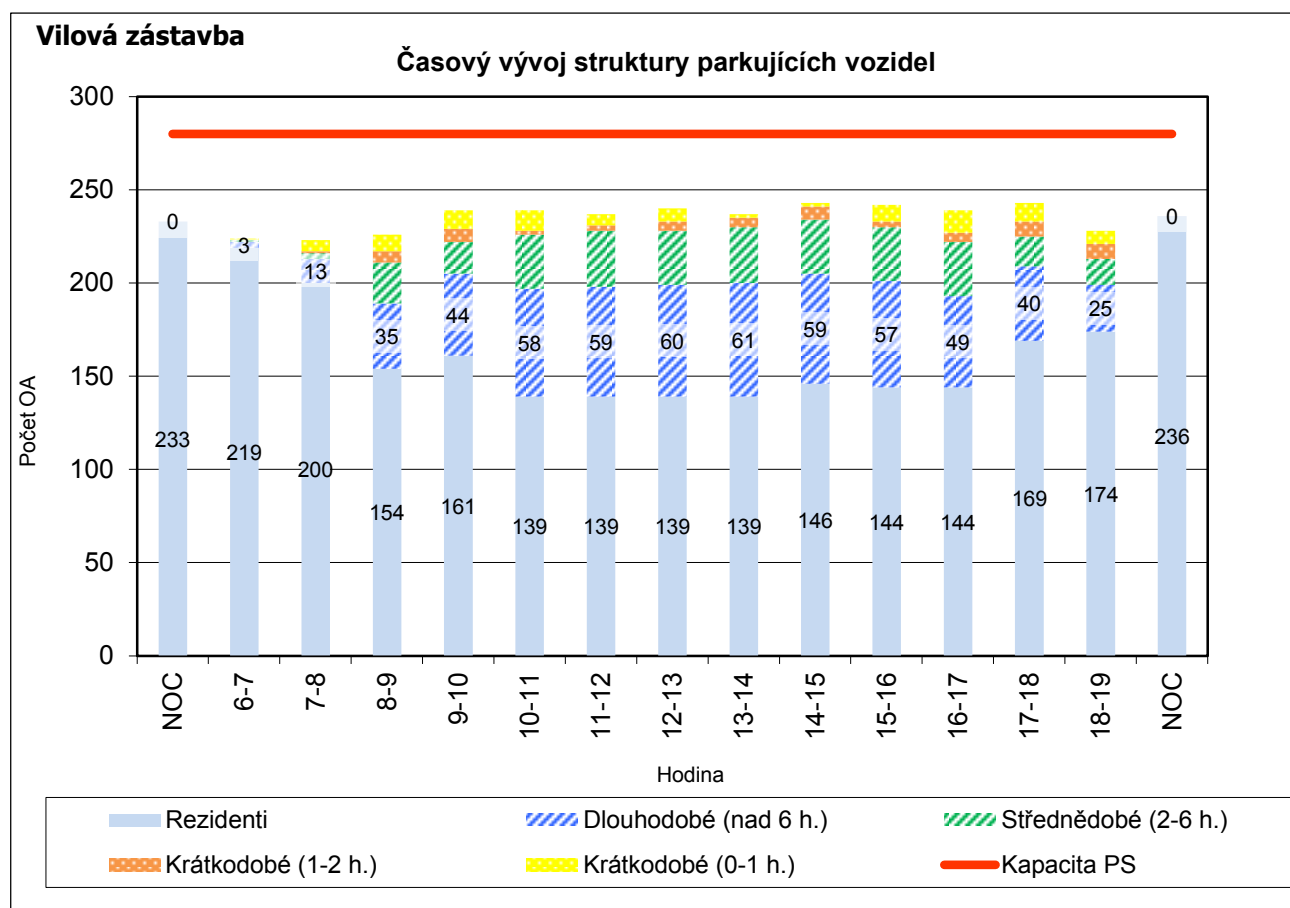
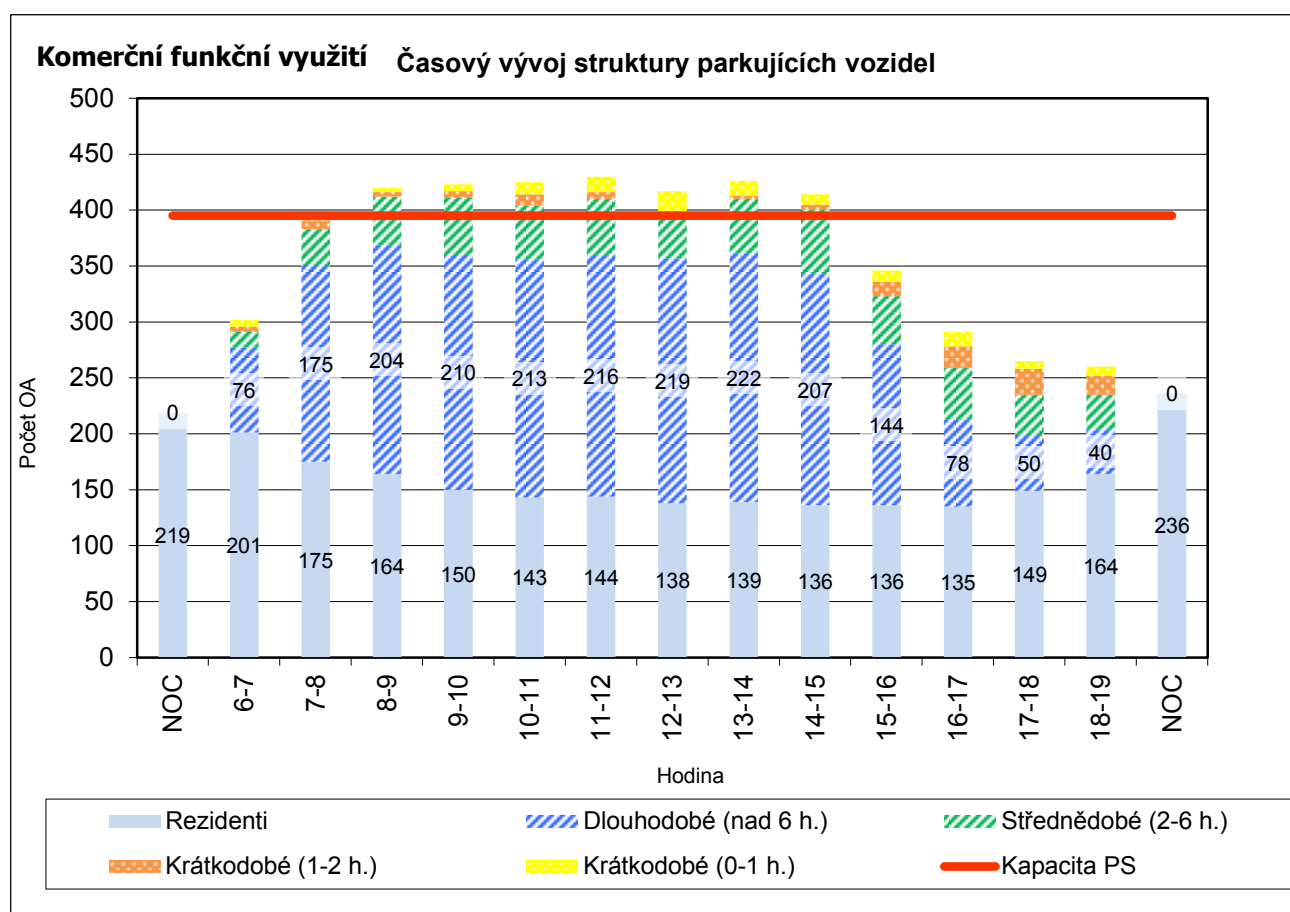






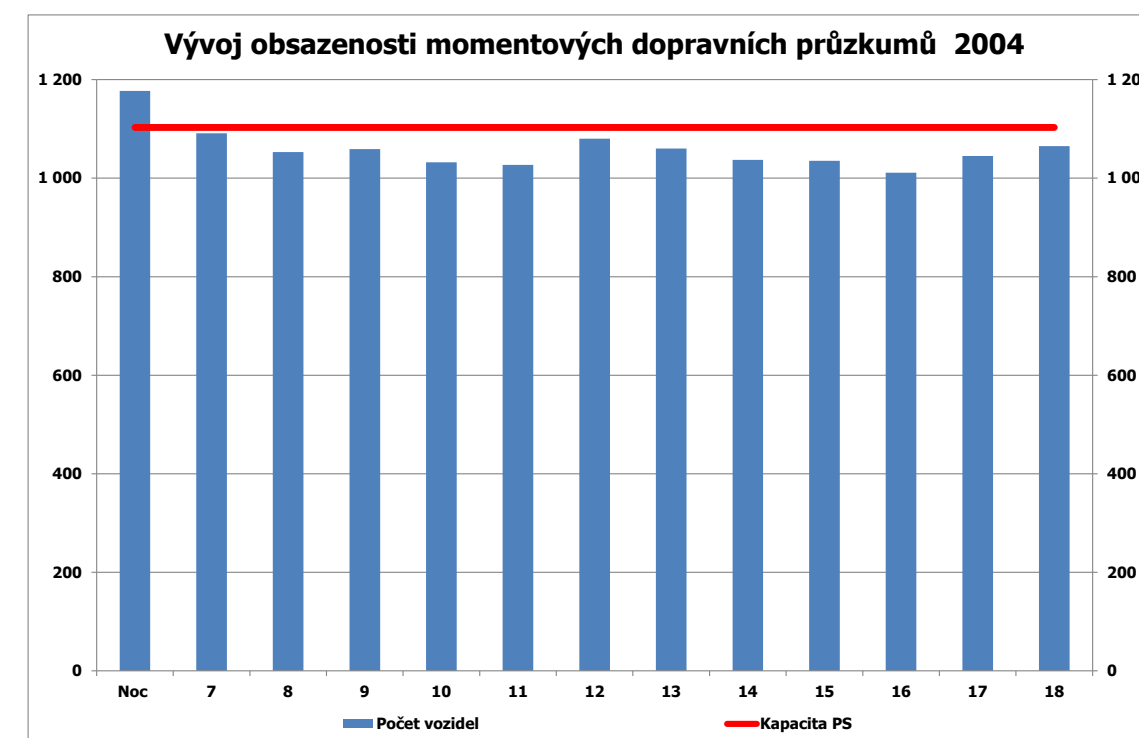






### Několik postřehů

- Spíše výjimečně se nacházejí lokality nebo místa s volnými parkovacími kapacitami
- V nočním období jsou volnější pouze lokality na okrajích zástavby, případně lokality v oblastech se silně převažující komerční funkcí
- V průběhu dne je volnější část kapacit v sídlištní zástavbě, avšak v mnoha případech vliv přilehlých komerčních aktivit, nebo stanic metra působí příliv nových parkujících
- Míra výjezdu rezidentů je přibližně všude stejná. Výjimku tvoří Vinohrady, kde rezidenti raději neopouštějí svá parkovací místa.
- Denní parkování je z velké části saturováno dlouhodobě parkujícími vozidly, která tvoří:
  - Zaměstnanecké kategorie zde přítomných aktivit
  - Zaměstnanecké kategorie okolních městských částí (území navazující na Prahu 2 a 3)
  - Živelné parkování P+R – zejména okolí stanic metra
- Velice nízké jsou hodnoty počtu krátkodobě parkujících vozidel. V komerčních a smíšených územích je to mimo jiných i klientela zde působících podnikatelů. Pokud však pro tuto kategorii nemáme volná parkovací stání – nepřijede.



Křivky obsazenosti mají stále podobný průběh. Zásadní rozdíl je v počtu sledovaných PS. Jestliže v roce 2004 to bylo 1 103 PS, letos jsme sledovali 6 815 PS. Metodiku současného vyhodnocování všech skupin parkujících používá zpracovatel od roku 2010.



### Porovnání průměrných hodnot obsazenosti v noci a ve dne

Okruh č.	Název	Kapacita PS	Typ	Území	Obsazenost DEN	Obsazenost NOC
Praha 10	Všechny sledované lokality	6 815		Praha 10	96,08%	105,00%
Vršovice	Katastrální území Vršovice	2 280		Vršovice	103,95%	111,23%
Strašnice	Katastrální území Strašnice	2 120		Strašnice	90,06%	101,84%
Vinohrady	Katastrální území Vinohrady	399		Vinohrady	136,59%	125,31%
Záběhlice	Katastrální území Záběhlice	1 009		Záběhlice	79,77%	99,31%
Malešice	Katastrální území Malešice	641		Malešice	99,38%	96,65%
Michle	Katastrální území Michle	317		Michle	78,82%	101,42%
SM	Smišený charakter zástavby	3 352		Praha 10	104,50%	107,09%
SI	Sídlištní charakter zástavby	2 788		Praha 10	85,85%	111,33%
KZ	Komerční charakter zástavby	395		Praha 10	104,20%	57,59%
VI	Vilový charakter zástavby	280		Praha 10	85,56%	83,75%
1	Žitomířská, Oblouková, Sportovní	125	SM	Vršovice	125,94%	132,40%
2	Ruská, Kodaňská, Estonská, Norská	165	SM	Vršovice	105,28%	110,91%
3	28. pluku, Na Míčankách, Bulharská	163	SM	Vršovice	116,83%	123,62%
4	Kubánské nám., Murmanská	155	SM	Vršovice	99,91%	92,58%
5	Kralická, Za poštou	199	SM	Strašnice	94,83%	102,51%
6	Madridská, Slovinská, Holandská, Žitomířská	130	SM	Vršovice	108,68%	128,46%
7a	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	49	KZ	Praha 3	64,43%	35,71%
7b	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	116	SM	Vinohrady	99,38%	81,47%
8	Vilová, Mrštíkova, Věšínova, Saratovská, Starostrašnická	198	SM	Strašnice	103,82%	92,42%
9	Vršovická, Minská	154	SM	Vršovice	99,63%	114,29%
10	Jahodová, Topolová	111	SI	Záběhlice	94,59%	112,16%
11	Jabloňová, Hvozdkova, Zvonková	226	SI	Záběhlice	80,28%	108,41%
12	Jabloňová, Jetelová, NN4860	169	SI	Záběhlice	101,52%	116,86%
13	Mukařovská, Jevanská, Uhříněveská, Prusická, Královická	111	VI	Strašnice	85,07%	87,39%
14	Mukařovská, Tehovská, Žernovská, Štíhlá (M Skalka)	143	SI	Strašnice	86,51%	80,42%
15	Dvouletky, Solidarity, Dětská, Brigádníků	131	SI	Strašnice	104,91%	148,09%
16a	Moskevská - sever	62	SM	Vršovice	125,12%	125,00%
16b	Moskevská - jih	55	SM	Vršovice	135,58%	107,27%
17	Tuchorazská, Přistoupimská, Počernická	118	SI	Malešice	104,72%	138,98%
18	Durerova, Přetlucká, Rubensova (M Skalka)	185	SI	Strašnice	83,24%	89,19%
19	V Ochozu, Oty Pavla, Jesenická, Nad Trnkovem	182	SM	Záběhlice	55,26%	53,57%
20	Nad Vršovickou horou, Elektrárenská, Pod Bohdalcem	124	SM	Michle	79,38%	79,44%
21	Popovická, V Dolině, NN1705	140	SI	Michle	73,47%	110,71%
22	Za Sedmidomky, Sedmidomky, Pod Bohdalcem I	53	SM	Michle	91,64%	128,30%
23	Srbínská, Ke Strašnické, Gutova	132	SI	Strašnice	115,80%	142,42%
24	Michelangelova, Mirošovická	117	SI	Strašnice	72,65%	111,11%
25	Oravská, Štěchovická, Žermanická	153	SI	Strašnice	61,34%	85,29%
26	Kounická, Vykáňská, Černická	139	SI	Strašnice	89,41%	121,58%

Okruh č.	Název	Kapacita PS	Typ	Území	Obsazenost DEN	Obsazenost NOC
27	NN4672, Káranská, Limuzská, Počernická, Dřevčická, NN4761	115	SM	Malešice	106,83%	127,83%
28	Chládkova, Vydrova, Janderova, Strnadova	72	VI	Malešice	64,29%	81,25%
29	Na Výsluní, Vrčanská, Jirenská, Černokostelecká, Vrátkovská, Tuklatská	188	SI	Strašnice	80,32%	111,97%
30	Běchovická, Hříbská, Počernická, Slunečná	97	VI	Strašnice	101,91%	81,44%
31	Počernická	113	SM	Strašnice	83,06%	46,90%
32	Na Hroudě, V Předpolí, U Hranic	214	SM	Strašnice	96,13%	112,62%
33	NN4779, U Vozovny, Karosářská	125	KZ	Malešice	109,03%	25,20%
34	Jakutská, Litevská, Tulsá	178	SI	Vršovice	91,01%	109,55%
35	Hradešínská, Estonská	75	SM	Vinohrady	174,29%	166,00%
36	Řípská, Korunní, Dykova, Chorvatská	66	SM	Vinohrady	130,74%	129,55%
37	Charkovská, Kodaňská	131	SM	Vršovice	120,17%	122,14%
38	Petrohradská, K Botiči, Ukrajinská, Vršovická	161	SM	Vršovice	102,75%	105,28%
39	Oblouková, Přípotoční	148	SM	Vršovice	93,05%	116,55%
40	Baškirská, Magnitogorská, Taškentská, Vršovická	162	SM	Vršovice	104,94%	106,48%
41	Teplárenská, Sazečská, Tiskařská	57	KZ	Malešice	145,61%	48,25%
42	Chrpová, Fialková, Malinová, Hvozdkova, Jahodová, Poměnková	148	SI	Záběhlice	62,74%	77,03%
43	Chotutická, Nad Vodovodem, Skřivanská, Chotouňská	154	SI	Malešice	81,17%	124,03%
44	Jerevanská, Kišiněvská, Krasnojarská, Amurská, Vladivostocká, Vršovická	183	SI	Vršovice	84,00%	105,19%
45a	Kodaňská - jih	68	KZ	Vršovice	97,27%	91,18%
45b	Kodaňská - sever	96	KZ	Vršovice	98,51%	92,71%
46	Sámová, U Vršovického nádraží	144	SM	Vršovice	97,02%	104,17%
47	Francouzská	96	SM	Vinohrady	127,38%	117,71%
48	Vlašimská, Bratří Čapků, Šrobárova	46	SM	Vinohrady	196,58%	179,35%
49	Mládežnická, Škábova, Jiříčkové, NN3315	173	SI	Záběhlice	88,69%	129,19%

Obsazenost DEN = průměr mezi 9 až 16 hodinou.

Průměrná noční obsazenost byla v roce 2004 106,7% a průměrná denní obsazenost pak 94,9%. V roce 2008 pak byla průměrná noční obsazenost 98% a průměrná denní obsazenost 103%.



### 4.3.2 Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování

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

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

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

#### Porovnání parametrů indexu rotace a střední doby parkování

Okruh č.	Název	Index rotace			Střední doba parkování		
		Všechna OA	Ostatní OA	Rezidenti	Všechna OA	Ostatní OA	Rezidenti
<b>Praha 10</b>	Všechny sledované lokality	<b>1,67</b>	<b>4,07</b>	<b>0,80</b>	<b>5,5</b>	<b>3,4</b>	<b>7,1</b>
Vršovice	Katastrální území Vršovice	1,82	4,41	0,81	5,1	3,1	6,8
Strašnice	Katastrální území Strašnice	1,50	3,74	0,79	6,0	3,7	7,5
Vinohrady	Katastrální území Vinohrady	1,46	4,03	0,49	5,6	3,4	7,5
Záběhlice	Katastrální území Záběhlice	1,75	5,20	0,89	5,3	2,6	7,2
Malešice	Katastrální území Malešice	1,57	2,77	0,91	6,1	5,0	7,0
Michle	Katastrální území Michle	1,91	4,79	0,89	5,0	2,9	6,8
SM	Smíšený charakter zástavby	1,78	4,13	0,80	5,3	3,4	6,9
SI	Sídlíštní charakter zástavby	1,50	4,77	0,82	5,8	2,9	7,4
KZ	Komerční charakter zástavby	1,72	2,55	0,52	5,7	5,3	6,4
VI	Vilový charakter zástavby	1,77	3,73	0,83	5,9	4,0	7,7
1	Žitomířská, Oblouková, Sportovní	2,07	5,10	0,75	4,5	2,6	6,4
2	Ruská, Kodaňská, Estonská, Norská	1,82	4,13	0,82	5,2	3,3	6,9
3	28. pluku, Na Míčankách, Bulharská	1,67	4,21	0,82	5,6	3,3	7,4
4	Kubánské nám., Murmanská	2,40	4,56	1,00	4,4	3,0	6,4
5	Kralická, Za poštou	1,60	3,66	0,84	5,6	3,7	6,9
6	Madridská, Slovinská, Holandská, Žitomířská	1,83	4,56	1,03	5,0	3,1	6,2
7a	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	1,64	3,21	0,31	6,4	4,1	11,5
7b	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	2,36	4,81	0,60	4,3	2,8	7,0
8	Vilová, Mrštíkova, Věšínova, Saratovská, ...	1,82	3,81	0,78	5,4	3,7	7,3
9	Vršovická, Minská	1,85	5,03	0,88	5,1	2,8	6,9

Okruh č.	Název	Index rotace			Střední doba parkování		
		Všechna OA	Ostatní OA	Rezidenti	Všechna OA	Ostatní OA	Rezidenti
10	Jahodová, Topolová	2,38	6,29	0,96	4,2	2,2	6,3
11	Jabloňová, Hvozdkova, Zvonková	1,61	5,52	0,83	5,4	2,4	7,2
12	Jabloňová, Jetelová, NN4860	1,66	5,14	0,80	5,4	2,7	7,2
13	Mukařovská, Jevanská, Uhříněveská, ...	1,59	3,28	0,85	6,6	5,2	7,5
14	Mukařovská, Tehovská, Žernovská, ...	1,42	3,23	0,68	6,6	4,3	8,6
15	Dvouletky, Solidarity, Dětská, Brigádníků	1,36	4,45	0,89	6,1	3,3	7,1
16a	Moskevská – sever	2,94	5,98	1,09	3,7	2,4	5,6
16b	Moskevská – jih	3,01	7,09	0,85	3,8	2,0	7,8
17	Tuchorazská, Přístoupimská, Počernická	1,17	5,90	0,74	6,7	2,3	8,1
18	Durerova, Přetlucká, Rubensova (M Skalka)	1,54	3,87	0,68	6,1	3,5	8,4
19	V Ochozu, Oty Pavla, Jesenická, ...	1,68	2,91	0,99	6,2	4,9	7,3
20	Nad Vršovickou horou, Elektrárenská, ...	2,75	5,49	0,99	4,0	2,5	6,5
21	Popovická, V Dolině, NN1705	1,50	4,32	0,89	5,7	3,2	6,8
22	Za Sedmidomky, Sedmidomky, ...	1,26	3,20	0,77	6,3	4,1	7,3
23	Srbinská, Ke Strašnické, Gutova	1,39	4,66	0,64	5,7	2,9	7,3
24	Michelangelova, Mirošovická	1,24	5,17	0,94	6,8	2,5	7,8
25	Oravská, Štěchovická, Žermanická	1,17	3,96	0,75	6,7	3,5	7,8
26	Kounická, Vykáňská, Černická	1,31	3,92	0,81	6,1	3,7	7,0
27	NN4672, Káranská, Limuzská, Počernická, ...	1,68	3,52	1,03	5,7	3,9	6,8
28	Chládkova, Vydrova, Janderova, Strnadova	1,66	4,07	1,02	5,9	3,7	7,0
29	Na Výsluní, Vrchanská, Jirenská, ...	1,30	4,80	0,75	6,2	2,9	7,6
30	Běchovická, Hříbská, Počernická, Slunečná	2,02	3,98	0,69	5,3	3,5	8,4
31	Počernická	1,60	2,30	0,65	6,3	6,0	6,6
32	Na Hroudě, V Předpolí, U Hranic	1,56	3,85	0,90	6,0	3,8	7,2
33	NN4779, U Vozovny, Karosářská	1,72	2,02	0,51	6,7	6,6	7,1
34	Jakutská, Litevská, Tulska	1,72	4,62	0,87	5,3	3,0	6,9
35	Hradešínská, Estonská	1,05	3,03	0,50	7,1	4,7	8,2
36	Řípská, Korunní, Dykova, Chorvatská	1,02	4,38	0,31	5,6	3,1	6,8
37	Charkovská, Kodaňská	1,50	3,40	0,66	5,7	4,3	6,6
38	Petrohradská, K Botiči, Ukrajinská, Vršovická	1,69	3,78	0,80	5,6	3,8	7,0
39	Oblouková, Přípotoční	1,76	4,60	0,76	4,8	3,0	6,1
40	Baškirská, Magnitogorská, Taškentská, ...	1,54	3,73	0,72	5,9	3,7	7,6
41	Teplárenská, Sazečská, Tiskařská	2,26	2,26	2,27	5,0	6,1	1,5
42	Chrpová, Fialková, Malinová, Hvozdkova, ...	2,15	6,06	0,95	4,8	2,3	7,2
43	Chotutická, Nad Vodovodem, Skřivanská, ...	1,36	4,86	0,96	6,4	3,1	7,3
44	Jerevanská, Kišiněvská, Krasnojarská, ...	1,37	4,47	0,75	6,1	3,1	7,5
45a	Kodaňská – jih	1,59	3,91	0,46	5,2	3,5	6,7
45b	Kodaňská – sever	1,41	3,51	0,50	5,6	3,8	6,9
46	Sáмова, U Vršovického nádraží	1,75	3,72	0,94	5,5	3,7	6,8
47	Francouzská	1,35	3,64	0,53	6,1	3,7	7,8
48	Vlašimská, Bratři Čapků, Šrobárova	1,53	3,99	0,49	5,7	3,6	7,6
49	Mládežnická, Škábova, Jiříčkové, NN3315	1,42	6,53	0,94	6,2	2,1	7,5

Celkový index rotace byl v roce 2004 2,55, index rotace rezidentů 0,92 a střední doba parkování všech vozidel 3,79 hod.



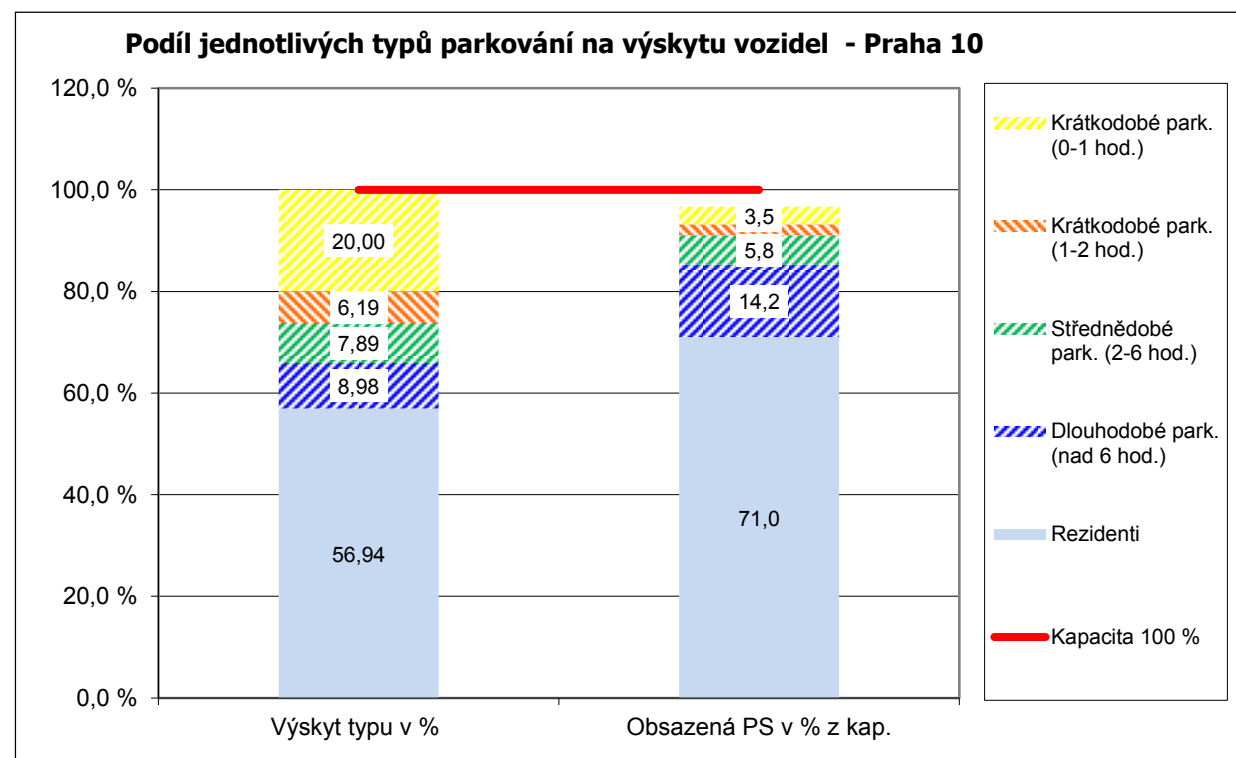
### 4.3.3 Časová charakteristika parkování

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

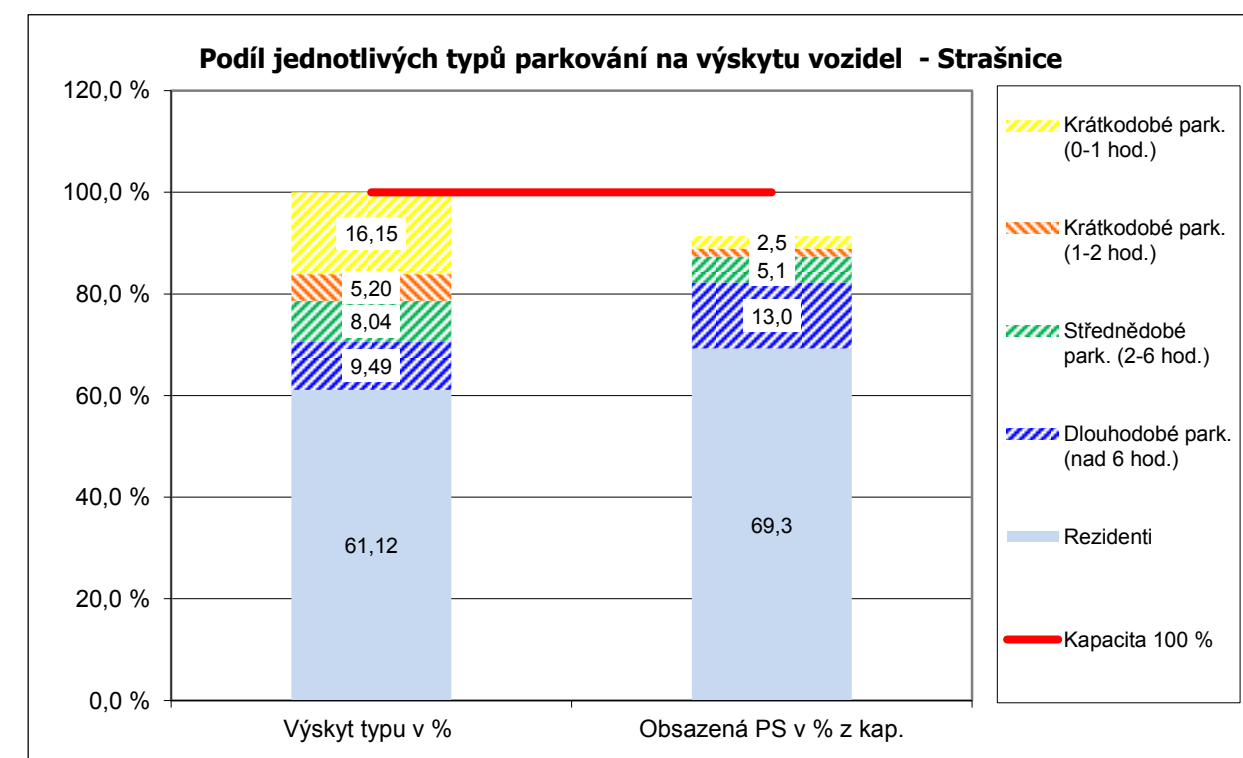
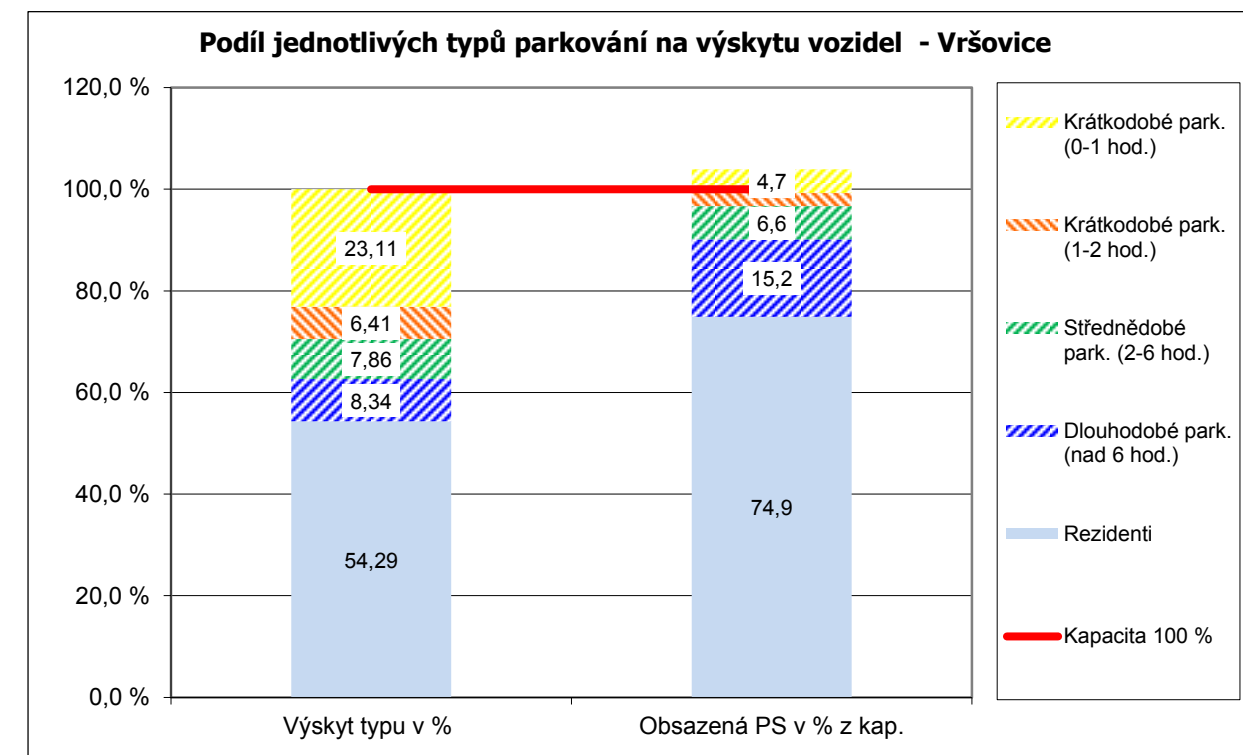
Z hodnot uvedených v tabulce je zřejmý časový režim parkování v jednotlivých okruzích. Oblasti silně atraktivní by měly dosahovat vysokých hodnot poměru krátkodobého parkování. Naopak sídlištní okruhy by měly mít zvýšené hodnoty dlouhodobého parkování.

Uvedené tabulky a grafy vypovídají o poměrech mezi jednotlivými kategoriemi parkujících vozidel. 26 % vozidel, která v hodnoceném území parkují krátkodobě se musí spokojit s 6 % disponibilní parkovací kapacity. Přitom by to měla být privilegovaná skupina, která do území přináší finanční prostředky. Naopak 9 % dlouhodobě parkujících vozidel zabírá přes 15 % disponibilní parkovací kapacity.

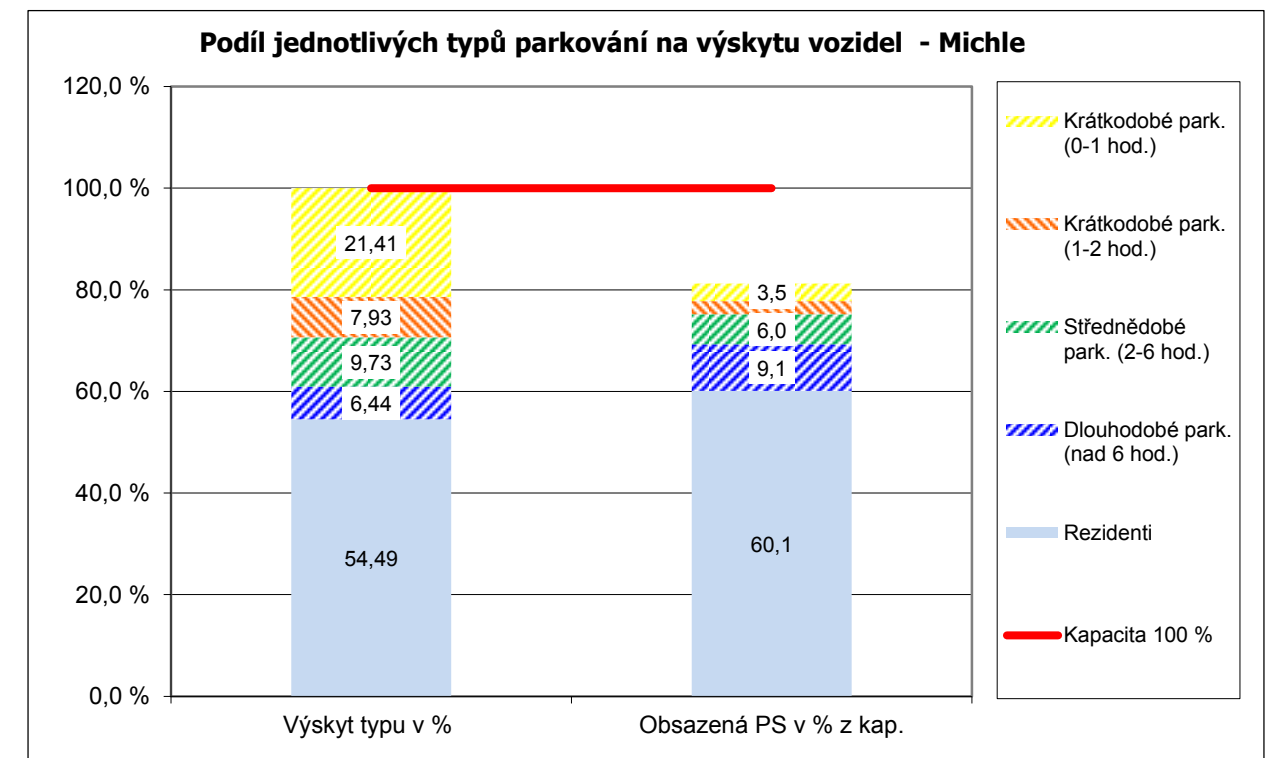
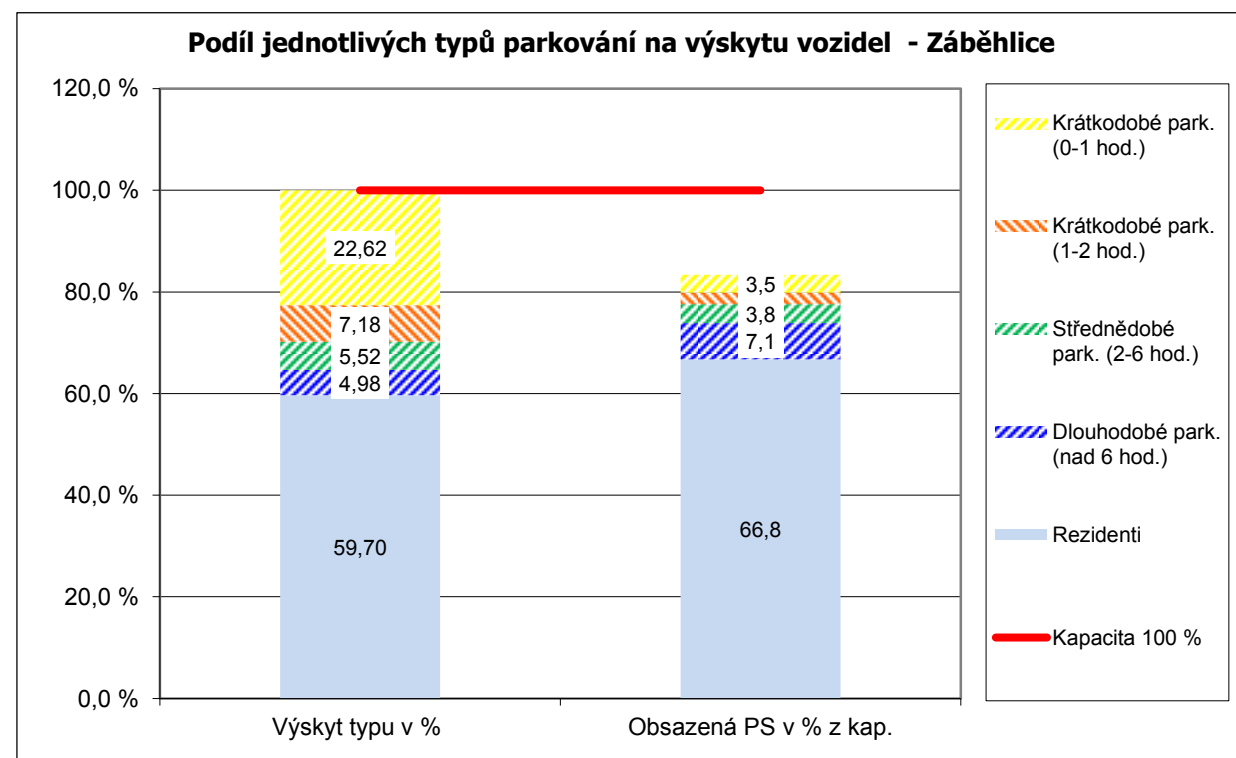
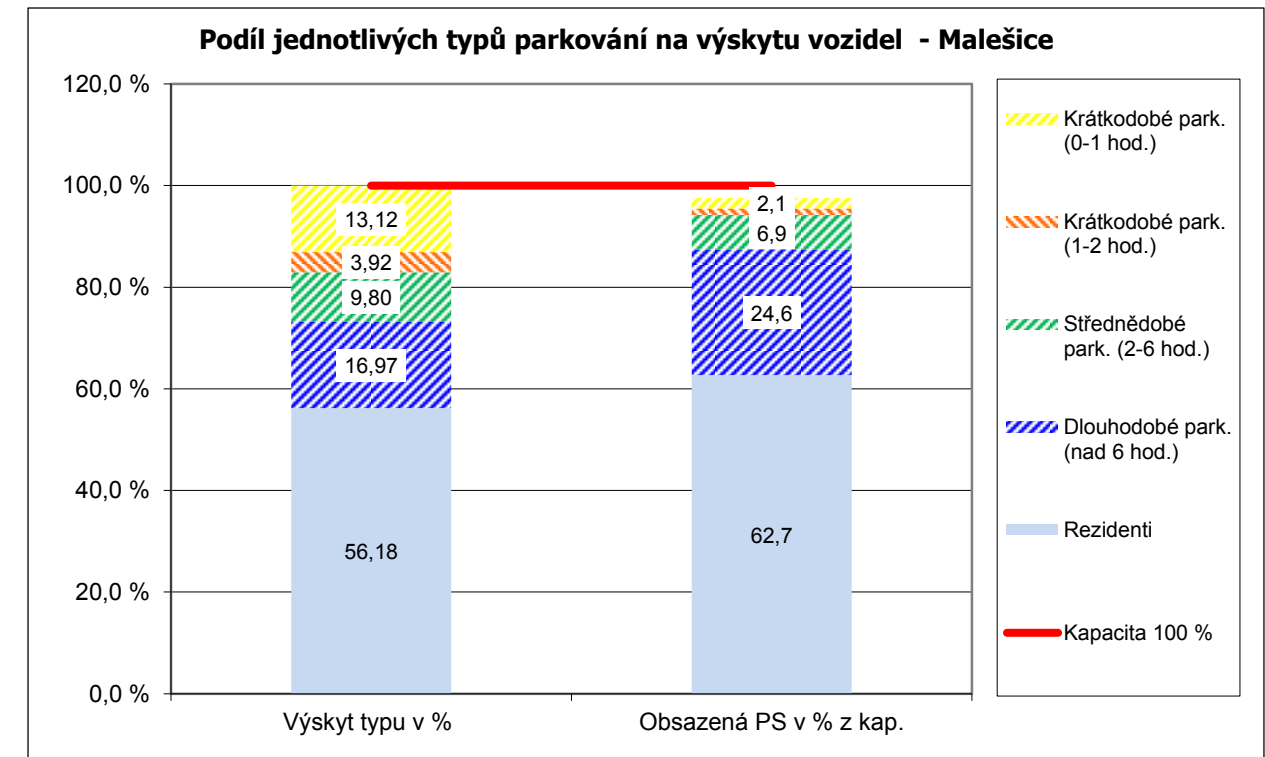
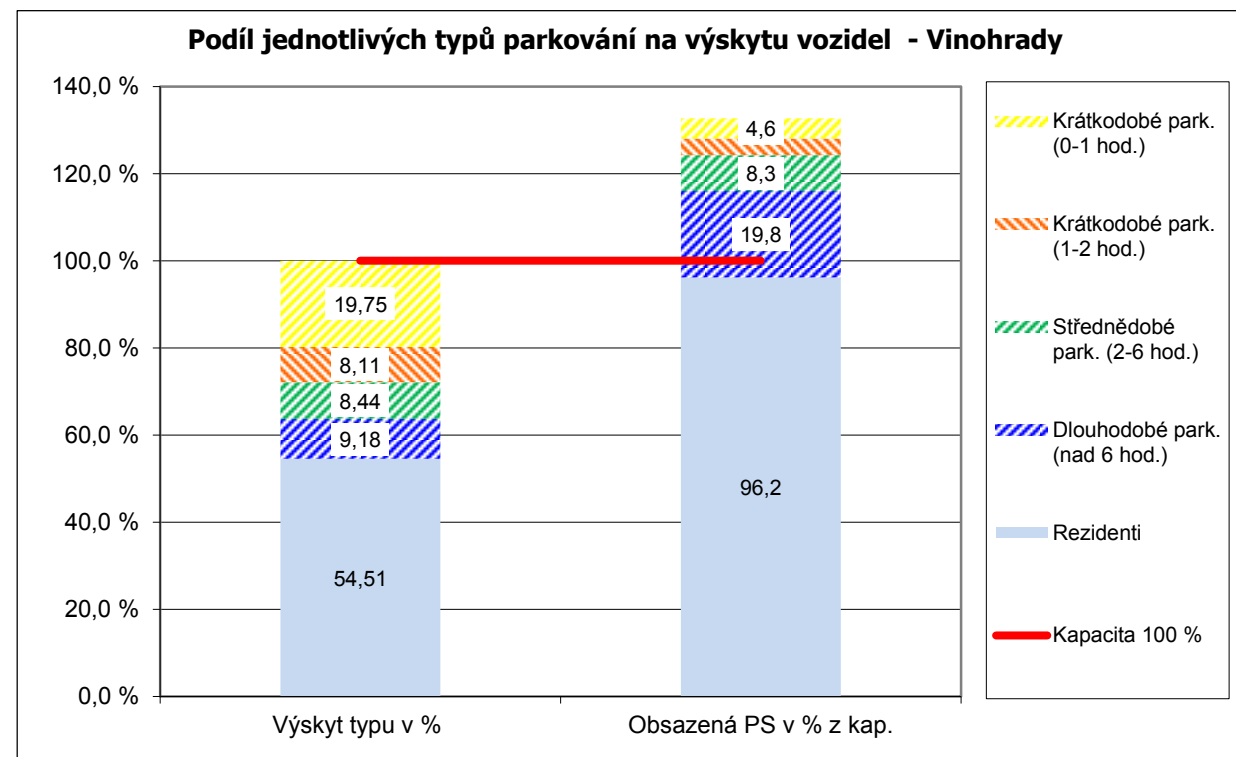
Vzhledem k značné atraktivitě hodnoceného území, se však značná část návštěvníckého parkování (ale i dopravní obsluhy) realizuje v rozporu s dopravními předpisy. S ohledem na dlouhodobý vývoj je situace značně znepokojující.



V roce 2004 krátkodobé parkování využívalo více než 20 % parkovací kapacity, v roce 2008 pak již jen 16 % parkovací kapacity. Naopak neustále roste podíl dlouhodobě parkujících vozidel.



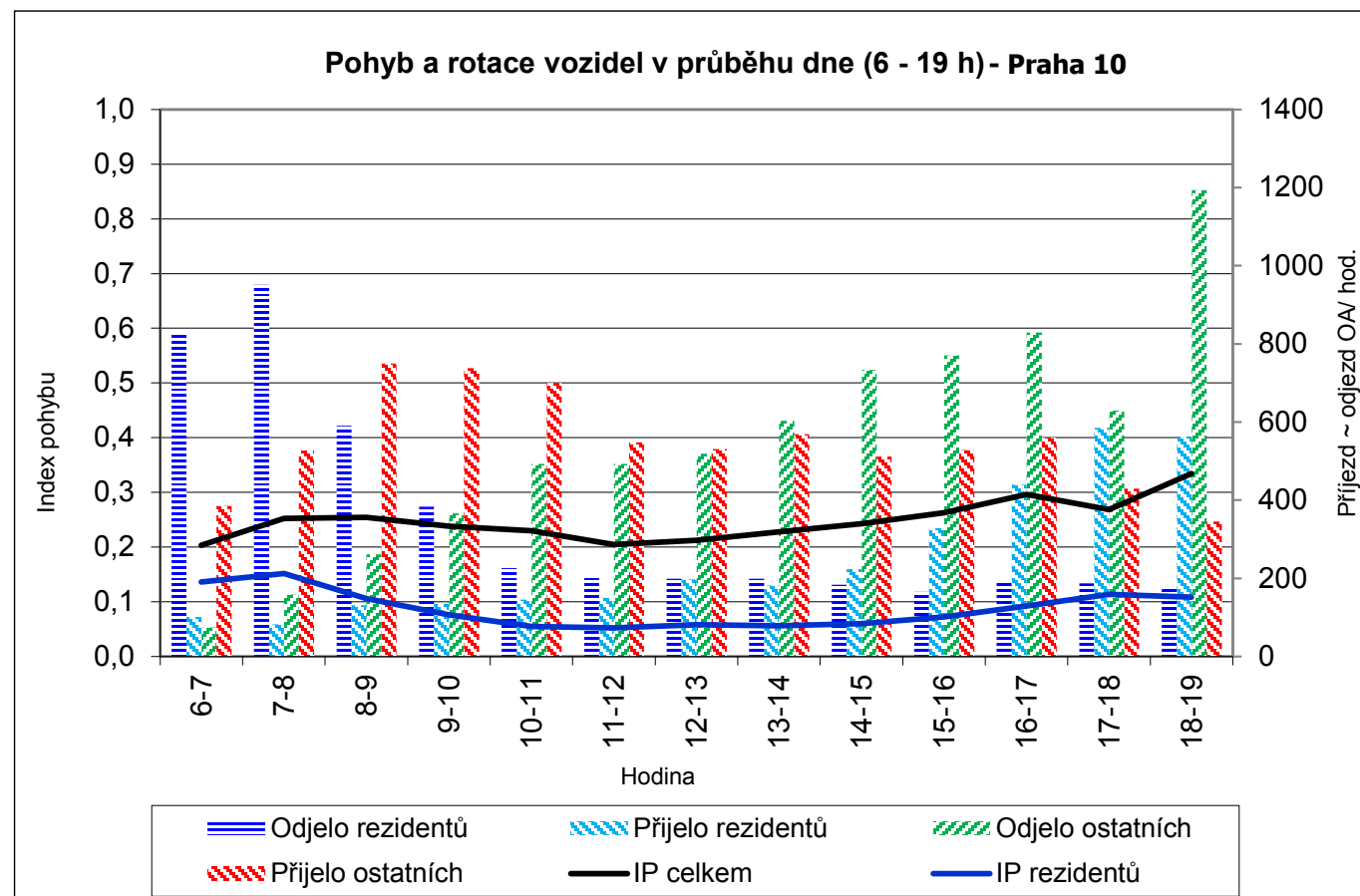






#### 4.3.4 Denní průběhy obrátů

V následujícím grafu jsou uvedena porovnání vývoje pohybů v hodnocených okruzích. Jsou zde uvedeny absolutní hodnoty odjezdů a příjezdů v členění podle typu uživatele. Je prokazatelný ranní odjezd rezidentů a naopak příjezdy kategorie ostatní. Okolo poledne dochází k obecnému útlumu pohybů. V odpoledních hodinách začínají odjíždět ostatní, avšak stále přijíždějí noví návštěvníci. V kontextu s podvečerním příjezdem rezidentů, tak nastává další střet na parkovací kapacitě.



Vyjádřeno v absolutních hodnotách lze uvést následující údaje:

- + Příjezdy do všech okruhů 10 382 OA/den
- + Odjezdy ze všech okruhů 11 603 OA/den

Přímou extrapolací na celé hodnocené území lze dospět k hodnotám denních odjezdů a příjezdů v intervalu 40 000 až 50 000 OA/den, z čehož cca. 28 000 pohybů je tvořeno nerezidentní klientelou.

#### 4.3.5 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity

Jedním z rozhodujících údajů při plánování vhodné organizace a regulace DvK je rozsah vzájemné zastupitelnosti v noci odstavených a ve dne parkujících OA. Zastupitelnost při využívání odstavných a parkovacích stání vyplývá zejména z rotace OA stálých uživatelů. Základní a poměrně stabilní složkou vytvářející rotaci OA na hodnoceném území jsou rezidenti vyjíždějící pravidelně za prací mimo danou oblast. Tím se vytváří volná kapacita 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.

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

Okruh č.	Název	PS bez pohybu	PS rotující	Zam. výjezd	Zam. dojezd
Praha 10	Všechny sledované lokality	3 307	3 284	20,6%	16,2%
Vršovice	Katastrální území Vršovice	1 142	1 228	17,3%	16,1%
Strašnice	Katastrální území Strašnice	1 015	923	22,9%	15,7%
Vinohrady	Katastrální území Vinohrady	291	239	9,2%	16,0%
Záběhlice	Katastrální území Záběhlice	451	390	24,8%	9,9%
Malešice	Katastrální území Malešice	264	361	22,8%	27,6%
Michle	Katastrální území Michle	129	129	40,3%	12,5%
SM	Smíšený charakter zástavby	1 649	1 810	18,0%	18,1%
SI	Sídlištní charakter zástavby	1 434	1 092	26,3%	8,9%
KZ	Komerční charakter zástavby	119	251	5,6%	45,5%
VI	Vilový charakter zástavby	105	130	22,0%	20,8%
1	Žitomířská, Oblouková, Sportovní	71	88	12,9%	15,0%
2	Ruská, Kodaňská, Estonská, Norská	86	90	18,6%	18,3%
3	28. pluku, Na Míčankách, Bulharská	101	88	16,3%	15,5%
4	Kubánské nám., Murmanská	57	94	17,9%	24,0%
5	Kralická, Za poštou	91	96	20,4%	18,1%
6	Madridská, Slovinská, Holandská, Žitomířská	68	77	13,3%	12,8%
7	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	15	14	2,4%	35,7%
8	Šrobárova, U Vinohradského hřbitova	46	65	13,9%	19,4%
9	Vilová, Mrštíkova, Věšínova, Saratovská, Starostrašnická	85	113	15,7%	22,6%
10	Vršovická, Minská	70	88	18,2%	11,1%
11	Jahodová, Topolová	49	57	24,7%	10,6%
12	Jabloňová, Hvozdkova, Zvonková	115	83	24,4%	7,2%
13	Jabloňová, Jetelová, NN4860	91	86	17,2%	9,5%
14	Mukařovská, Jevanská, Uhříněveská, Prusická, Královická	46	48	18,4%	17,4%
15	Mukařovská, Tehovská, Žernovská, Štíhlá (M Skalka)	59	61	21,0%	20,3%
16	Dvouletky, Solidarity, Dětská, Brigádníků	84	66	25,7%	7,3%
17	Moskevská - sever	28	48	14,7%	19,1%



Okruh č.	Název	PS bez pohybu	PS rotující	Zam. výjezd	Zam. dojezd
18	Moskevská - jih	29	42	7,2%	12,1%
19	Tuchorazská, Přistoupimská, Počernická	90	41	19,3%	3,2%
20	Durerova, Přetlucká, Rubensova (M Skalka)	82	75	23,4%	17,7%
21	V Ochozu, Oty Pavla, Jesenická, Nad Trnkovem	40	56	31,9%	28,5%
22	Nad Vršovickou horou, Elektrárenská, Pod Bohdalcem	38	56	32,0%	14,6%
23	Popovická, V Dolině, NN1705	62	50	44,9%	9,9%
24	Za Sedmidomky, Sedmidomky, Pod Bohdalcem I	29	22	45,7%	14,2%
25	Srbínská, Ke Strašnické, Gutova	96	62	20,5%	9,3%
26	Michelangelova, Mirošovická	61	35	31,4%	3,4%
27	Oravská, Štěchovická, Žermanická	61	37	32,7%	8,5%
28	Kounická, Vykáňská, Černická	74	58	28,2%	10,2%
29	NN4672, Káranská, Limuzská, Počernická, Dřevčická, NN4761	54	72	30,7%	18,9%
30	Chládkova, Vydrova, Jandera, Strnadova	18	30	31,3%	13,2%
31	Na Výsluní, Vrčanská, Jirenská, Černokostelecká, Vrátkovská, ...	95	67	33,8%	5,9%
32	Běchovická, Hříbská, Počernická, Slunečná	41	52	20,9%	28,0%
33	Počernická	24	59	11,0%	48,3%
34	Na Hroudě, V Předpolí, U Hranic	116	94	20,2%	14,7%
35	NN4779, U Vozovny, Karosářská	17	94	4,0%	65,3%
36	Jakutská, Litevská, Tulská	86	80	22,5%	11,7%
37	Hradešinská, Estonská	77	51	7,7%	15,1%
38	Řípská, Korunní, Dykova, Chorvatská	56	30	4,7%	10,9%
39	Charkovská, Kodaňská	71	82	15,8%	20,6%
40	Petrohradská, K Botiči, Ukrajinská, Vršovická	74	86	24,1%	20,0%
41	Oblouková, Přípotoční	74	64	25,4%	13,8%
42	Baškirská, Magnitogorská, Taškentská, Vršovická	89	80	16,2%	18,2%
43	Teplárenská, Sazečská, Tiskařská	3	68	12,0%	79,9%
44	Chrpová, Fialková, Malinová, Hvozdkova, Jahodová, Poměnková	52	44	26,5%	8,5%
45	Chotutická, Nad Vodovodem, Skřivanská, Chotouňská	82	55	36,7%	6,0%
46	Jerevanská, Kišiněvská, Krasnojarská, Amurská, Vladivostocká, ...	91	70	21,9%	9,0%
47	Kodaňská - jih	35	30	5,1%	17,5%
48	Kodaňská - sever	49	44	3,9%	18,2%
49	Sámová, U Vršovického nádraží	63	75	21,8%	18,1%
50	Francouzská	64	55	7,7%	16,3%
51	Vlašimská, Bratří Čapků, Šrobárova	48	38	12,0%	18,0%
52	Mládežnická, Škábova, Jiříčkové, NN3315	104	64	28,4%	3,3%

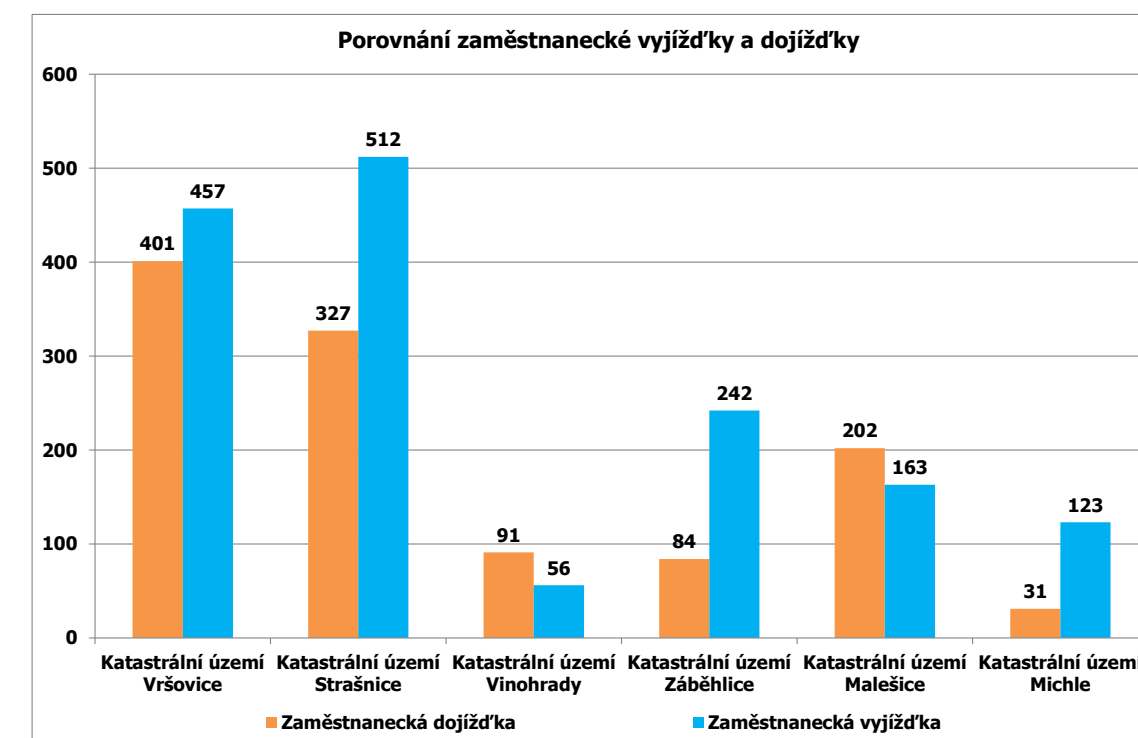
Lze konstatovat, že 48 % parkovací kapacity je trvale obsazeno rezidenty, kteří v průběhu dne vůbec nepoužívají osobní automobil. Objem zaměstnanecké výjezdky rezidentů je nižší, než objem zaměstnanecké dojezdky ostatních skupin. Zatímco snižující se objem rezidentních pohybů je pozitivní informací, rostoucí objemy zaměstnanecké dojezdky jsou zásadním problémem v hodnoceném území.

Oproti roku 2004 stoupl počet vozidel bez pohybu ze 32 % na 48 %. V roce 2004 činil objem zaměstnanecké výjezdky 30 %. Nyní to je již pouze 20%. Naopak zaměstnanecká dojezdka stoupla z 12% v roce 2004 na současných 16%.

#### Souhrnná tabulka za celé území:

Počet	v hodinách	Počet vozidel	v % z počtu REZ	Uvolněná parkovací kapacita
Vyjíždka více než 6h	17 672	1 815	25,4%	-19,9%
Vyjíždka více než 7h	16 970	1 698	23,7%	-19,2%
Vyjíždka více než 8h	15 962	1 554	21,7%	-18,0%
Počet	v hodinách	Počet vozidel	v % z počtu OA DEN	"Zabraná" parkovací kapacita
Dojíždka více než 6h	13 903	1 612	10,4%	15,7%
Dojíždka více než 7h	12 583	1 392	9,0%	14,2%
Dojíždka více než 8h	10 868	1 147	7,4%	12,3%

Hlavní data denního parkování (6-19 h)	
Kapacita parkovacích stání (PS)	6 815 PS
Průměrně obsazeno PS	6 591 PS
"Oparkováno" hodin	85 677
Průměrné využití kapacity	96,7%
PS bez pohybu	3 307
PS - "rotující"	3 284



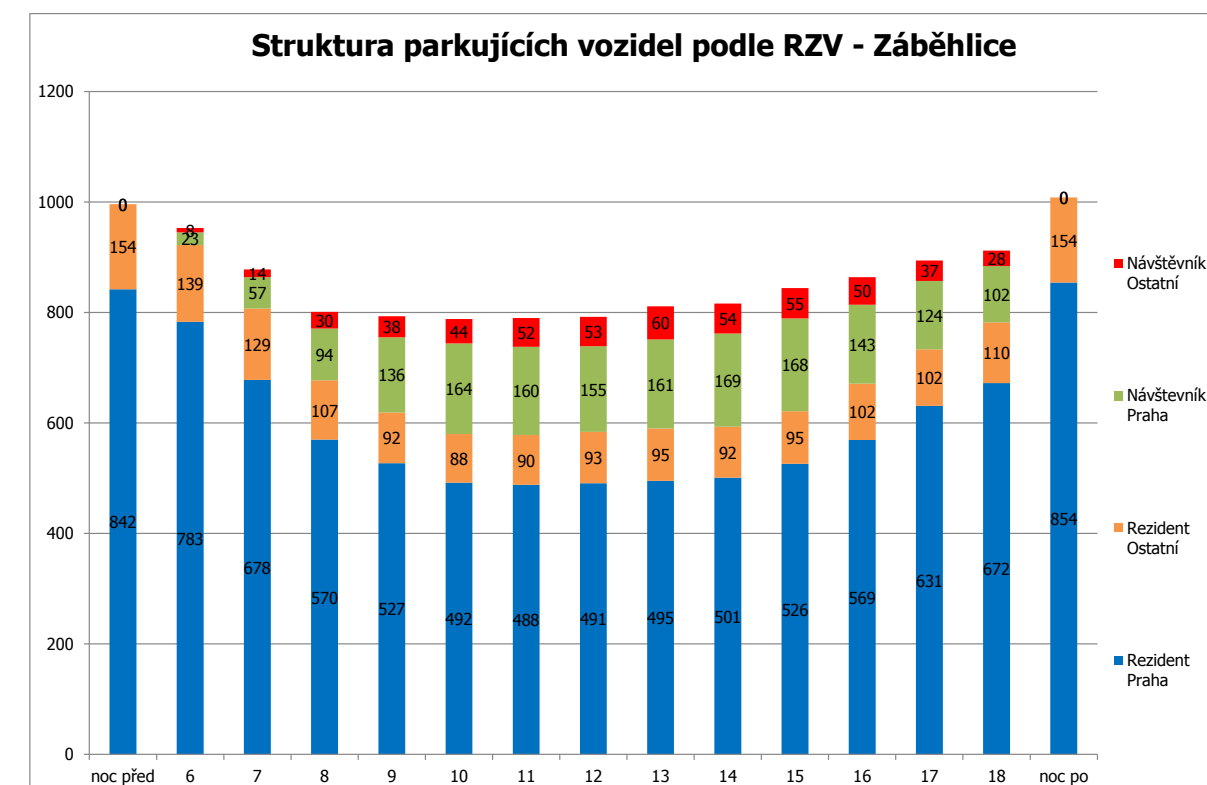
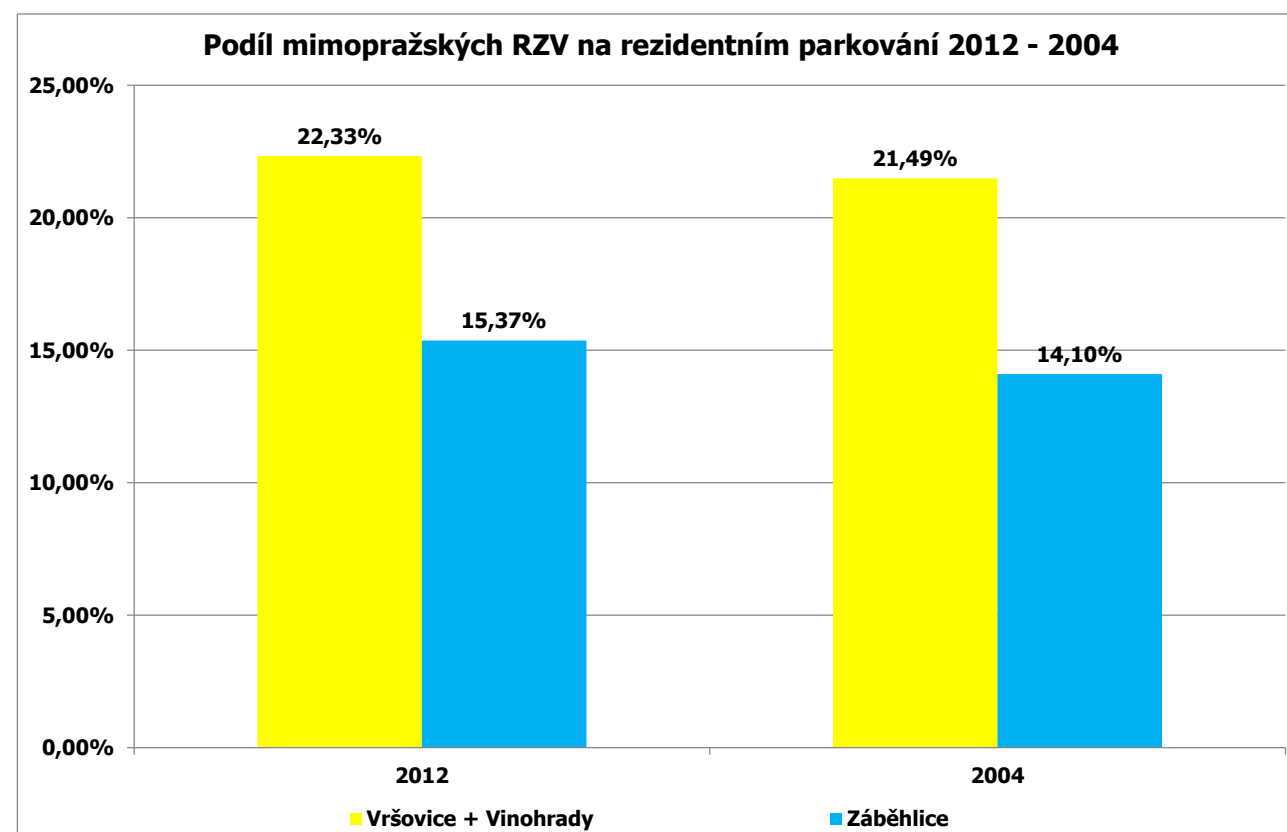
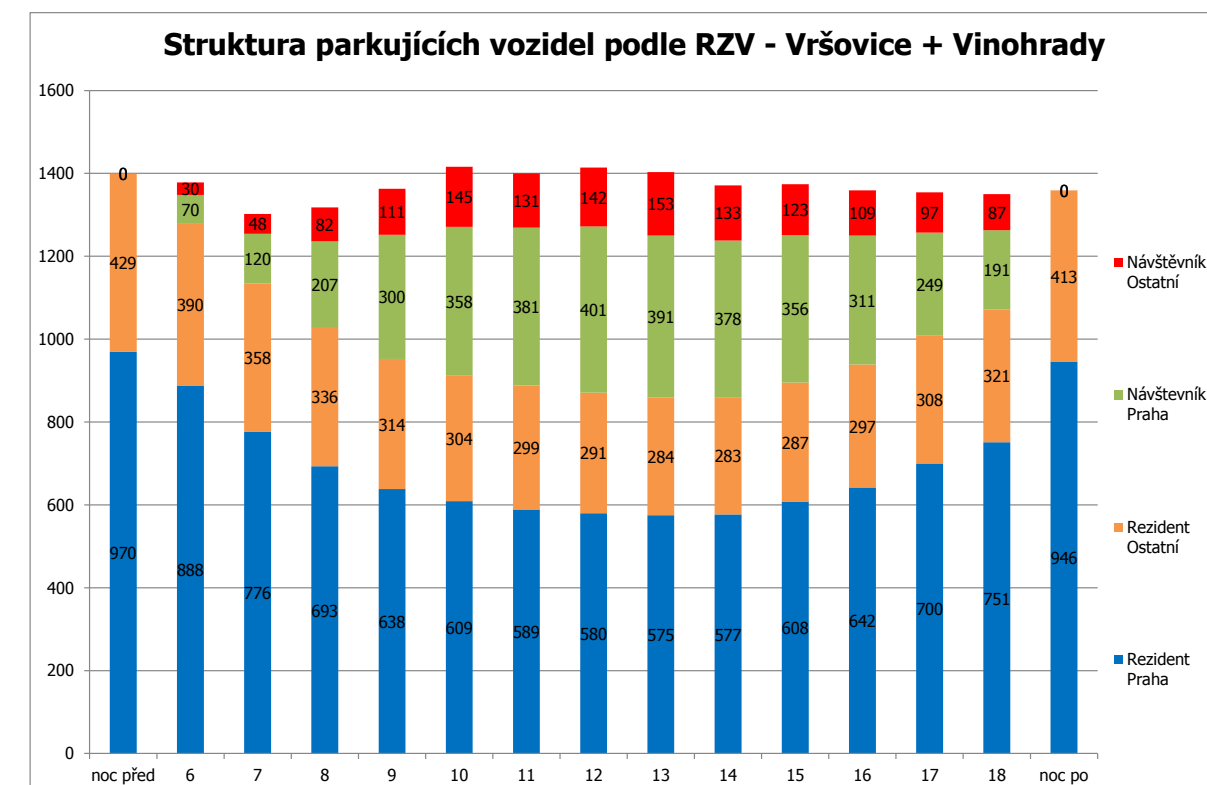
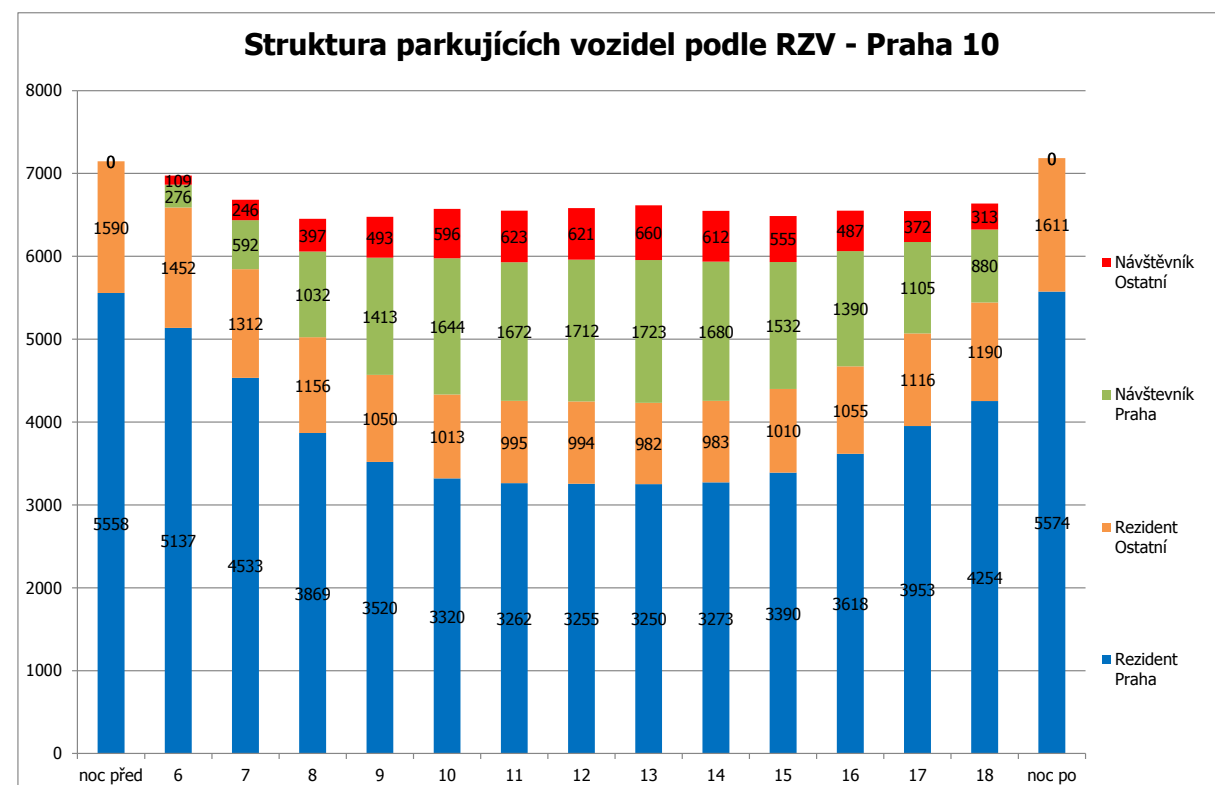
Je zřetelné odlišné chování jednotlivých území. Do Vršovic, Malešic, Vinohrad a částečně i Strašnic směřují velké objemy zaměstnaneckého parkování. Naopak Michle a Záběhlice jsou spíše typickými obytnými soubory.

**Na území Prahy 10 parkuje průměrně 6 000 zaměstnaneckých vozidel denně.**



#### 4.3.6 Analýza registračních značek vozidel

Při hledání všech souvislostí jsme se pokusili vyhodnotit místní příslušnost parkujících vozidel podle registračních značek vozidel. Tuto analýzu nelze brát jako 100 % spolehlivou s ohledem na případné stanovení počtu rezidentů majících trvalý pobyt v Praze.



Není prokázán vliv ZPS Praha 2 a 3 na zvýšený počet „mimopražských“ vozidel v území.



#### 4.4 Saturace hodnoceného území

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

Celoplošné dopravní sčítání proběhlo v typické pracovní dny v druhé polovině měsíce září a v měsíci říjnu 20012 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 11<sup>30</sup> až 13<sup>30</sup> hod
- 2 x odpoledne mezi 14<sup>00</sup> až 16<sup>00</sup> hod

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

Výsledky celoplošného sčítání v členění podle jednotlivých ZSJ jsou uvedeny v tabulce. Uvedené výsledné hodnoty, na většině hodnocených ZSJ, nepostihují do potřebné podrobnosti saturaci na menších celcích. Tato lokální saturace je zřetelná z grafického zpracování, jež je znázorněno ve schématech „Obsazenost parkovacích stání na místních komunikacích Praha 10 (noc a průměr den)“. Podrobné numerické hodnocení v členění na jednotlivé úseky ulic je uvedeno v tabulkovém zpracování jako součást přílohy.

#### Souhrnné výsledky celoplošného sčítání podle základních sídelních jednotek

Základní sídelní jednotka	Počet PS	Průměr OA NOC	Průměr OA DEN	Obsazenost NOC	Obsazenost DEN
131792 Strašnice-Na Skalce	1 143	1 003	852	87,7%	74,5%
131857 Záběhllice-průmyslový obvod	9	3	4	33,3%	42,6%
131873 Zahradní Město-východ	937	1 047	692	111,7%	73,9%
131890 Zahradní Město-střed	1 384	1 249	909	90,2%	65,7%
131903 Zahradní Město-západ	870	895	690	102,8%	79,3%
131911 Seřaďovací nádraží	150	27	101	17,7%	67,3%
131920 Průběžná	997	1 044	866	104,7%	86,8%
131938 Rybníčky III	670	590	530	88,0%	79,1%
131946 Rybníčky I-II	752	630	500	83,7%	66,4%
131954 Solidarita	965	969	811	100,4%	84,0%
131962 Zborov	487	429	355	88,1%	72,9%
131971 Nové Strašnice	258	180	240	69,8%	93,1%
131989 Strašnice-východ	0	4	19	ZÁKAZ	ZÁKAZ
132098 Nové Zahradní Město	215	214	125	99,3%	58,1%
132101 Záběhllice-východ	498	567	392	113,9%	78,7%
132110 Záběhllice-západ	907	764	668	84,2%	73,7%
132128 Trnkov	253	99	156	39,1%	61,6%
132152 Michle-východ	201	147	162	72,9%	80,6%
132161 Bohdalecké kolonie	67	91	57	135,8%	84,3%
132179 Pod Bohdalcem	41	14	37	34,1%	90,7%
132187 Bohdalec Sever	167	99	131	59,3%	78,1%
132195 Bohdalec Jih	390	390	351	99,9%	90,0%
132217 KOH-I-NOOR	206	204	212	98,8%	102,8%
132225 Vršovice-u Botiče	1 055	1 020	1 110	96,7%	105,2%
132233 Vršovické nádraží	11	2	9	18,2%	81,8%
132241 Staré Vršovice	1 149	1 356	1 233	118,0%	107,3%
132250 Vršovice-střed	882	996	890	112,9%	100,9%
132268 Vršovice-západ	415	621	577	149,5%	139,0%
132276 Francouzská - Voroněžská	137	158	162	115,0%	118,5%
132284 Vršovice-sever	507	624	547	123,0%	107,9%
132292 Vršovice-východ	893	1 021	896	114,3%	100,3%
132306 Hradešinská	699	937	962	134,0%	137,6%
132314 U Orionky	404	485	500	119,9%	123,7%
132322 Stadión Slavie	181	127	127	69,9%	69,9%
132331 Nové Vršovice	1 098	1 138	934	103,6%	85,1%
132349 Pod vinohradskou nemocnicí	420	473	461	112,5%	109,8%
132357 Vinohradská nemocnice	175	145	173	82,9%	98,6%
132365 Strašnice-západ	1 035	965	919	93,2%	88,8%
132373 U Primasky	1 115	1 119	1 129	100,3%	101,2%

Základní sídelní jednotka	Počet PS	Průměr OA NOC	Průměr OA DEN	Obsazenost NOC	Obsazenost DEN
132381 Nad Olšinami	250	246	216	98,2%	86,4%
132390 U Hagiboru	208	178	215	85,3%	103,3%
132403 U Hagiboru-západ	0	0	0	NO	NO
132411 Třebešín	759	520	562	68,4%	74,1%
132420 Květnická	284	310	211	109,2%	74,4%
132438 Nové Malešice	1 266	1 359	1 033	107,3%	81,6%
132446 U Nových Malešic	321	283	219	88,0%	68,2%
132454 Staré Malešice	744	498	396	66,9%	53,2%
132501 U teplárny	206	49	167	23,5%	80,8%
306029 U teplárny-jih	214	62	228	28,7%	106,6%
306568 Eden	339	387	373	114,0%	110,0%
317454 U Zborova	97	121	114	124,7%	117,0%
317462 Zborov-východ	0	0	0	NO	NO
318396 Záběhlíce-průmyslový obvod-jih	103	12	31	11,2%	29,9%
132136 Na Slatinách	30	13	14	43,3%	47,8%
132144 Na Slatinách-sever	4	0	0	0,0%	8,3%
<b>Celkový součet</b>	<b>26 568</b>	<b>25 867</b>	<b>23 264</b>	<b>97,4%</b>	<b>87,6%</b>

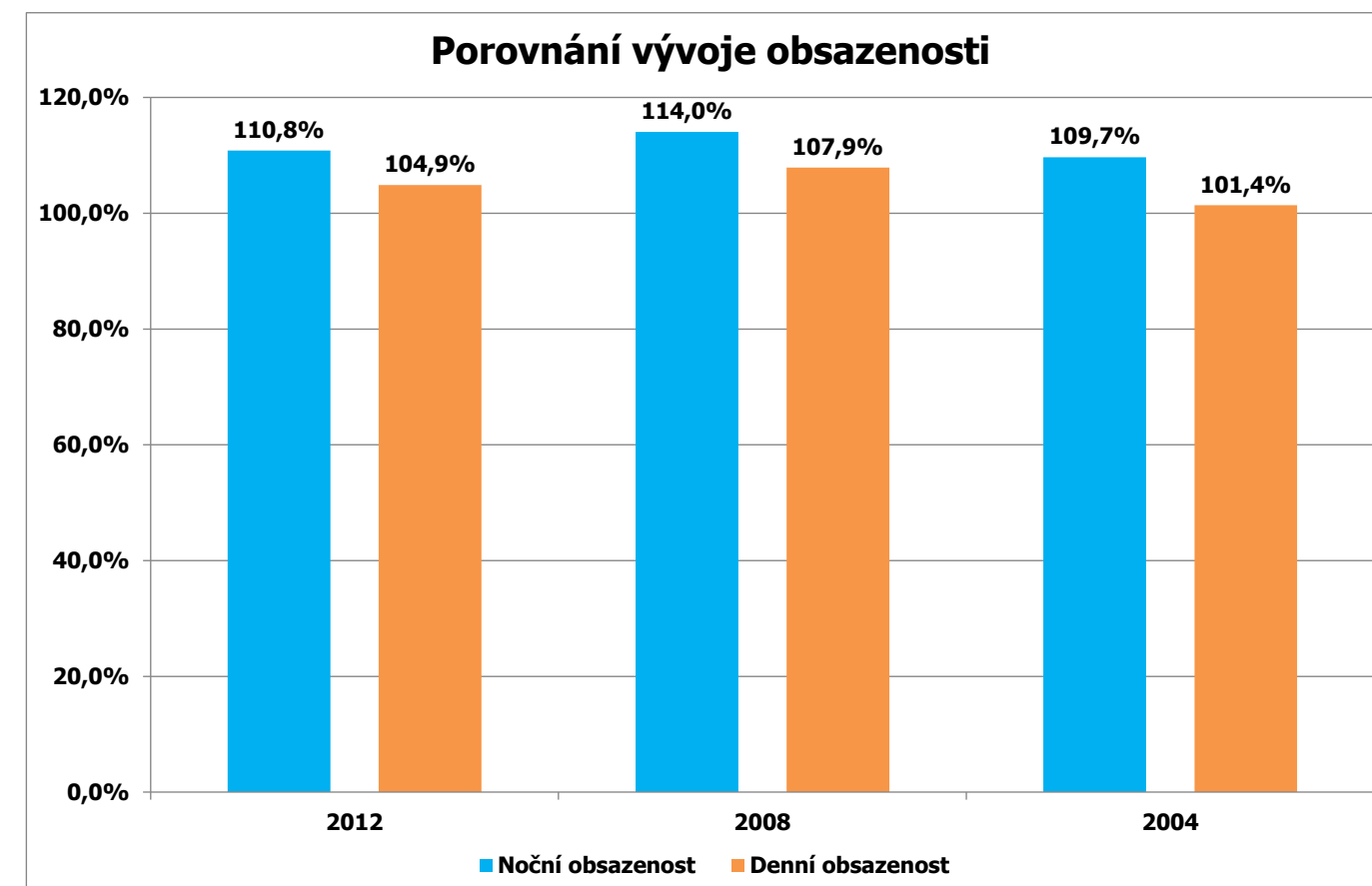
Současně jsme monitorovali navazující území zón placeného stání Praha 2 a 3:

Základní sídelní jednotka	Počet PS	Průměr OA NOC	Průměr OA DEN	Obsazenost NOC	Obsazenost DEN
Praha 2	130	119	100	91,5%	77,1%
Praha 3	248	174	179	70,2%	72,2%
<b>Celkový součet</b>	<b>378</b>	<b>293</b>	<b>279</b>	<b>77,5%</b>	<b>73,9%</b>

Porovnání obsazeností 2012 a 2004:

Rok	Počet PS	Průměr OA NOC	Průměr OA DEN	Obsazenost NOC	Obsazenost DEN
2012	26 568	25 867	23 264	97,4%	87,6%
2004	24 155	24 237	21 285	100,3%	88,1%
Změna	2 413	1 630	1 979	-2,978%	-0,556%

Porovnání let 2012 a 2004 hovoří o nárůstu parkovací kapacity (změna metodiky) i nárůstech počtu vozidel. Zásadní otázkou je zda se jedná o nárůsty vyvolané růstem stupně automobilizace, či vyvolané jinými faktory. Toto porovnání jsme proto plošně omezili na oblast podrobenou analýze roku 2008 (Vinohrady, Vršovice a část Strašnic)



V územím pravděpodobně dotčeném zónami placeného stání došlo k mírnému poklesu noční i denní obsazenosti. Je to jeden z mála pozitivních závěrů analýzy.

Saturace území v průběhu dne je rovnoměrná a rozptýl průměrných hodnot je méně než 0,6%.

#### 4.4.1 Obsazenost území v noci

Objektivně charakterizuje a lokalizuje kapacitní nároky na odstavování OA skupiny bydlících a ostatních trvale sídlících uživatelů. Celkově bylo zjištěno na komunikacích 25 867 OA, což dokumentuje využití parkovací kapacity na cca 97 %. Zcela satureovány jsou kapacity na všech komunikacích s vysokou hustotou bydlení.

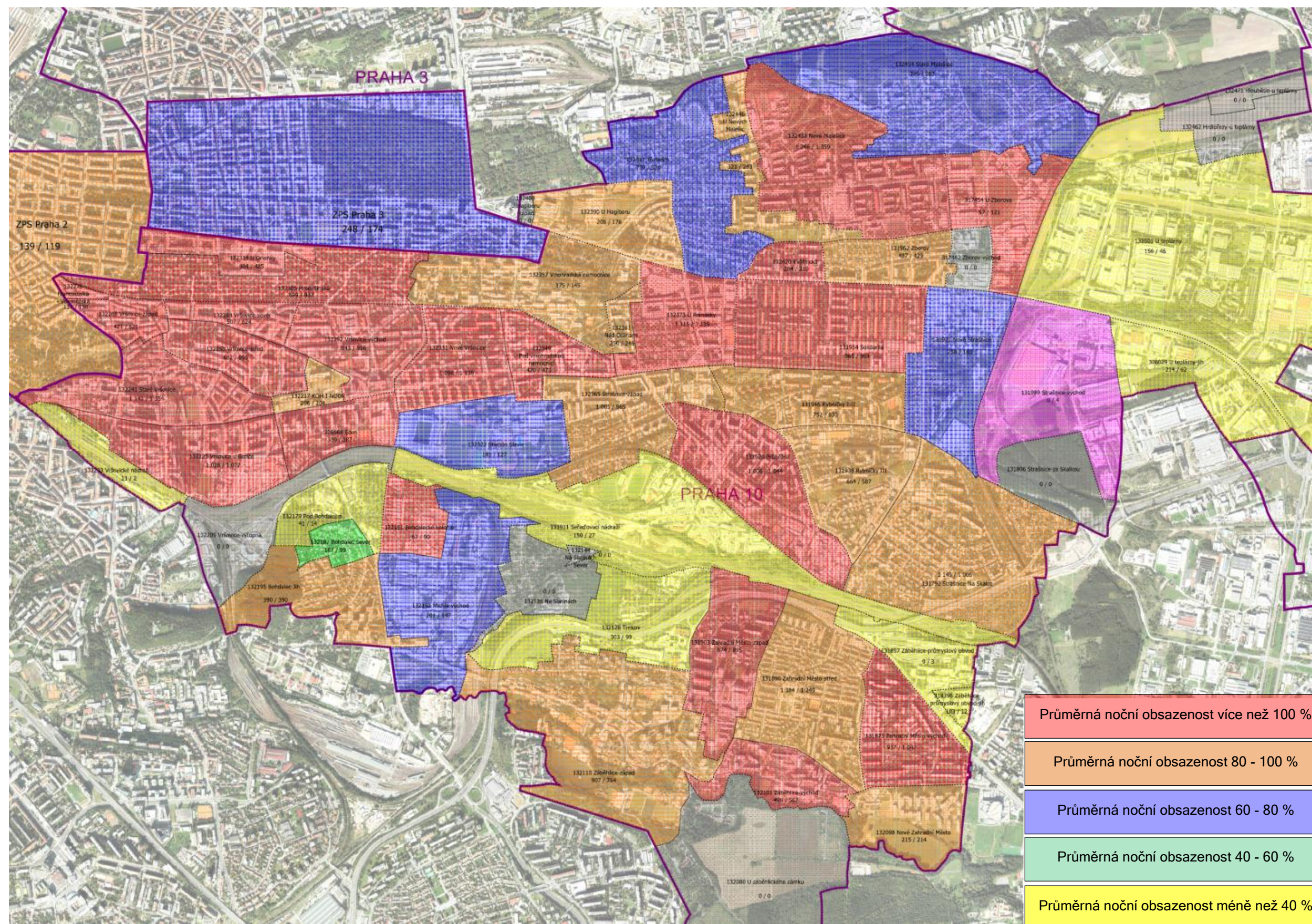
#### 4.4.2 Obsazenost území ve dne

V průběhu dne dochází celkově poklesu počtů parkujících OA. V průměru bylo na hodnoceném území zaparkováno 23 264 OA, což reprezentuje obsazenost 88 %. Volnější zůstávají pouze lokality s regulovaným parkováním nebo jiným dopravním omezením. Volnější jsou zpravidla území vilového charakteru, či některá vysokopodlažní sídliště.

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



## Celkové průměrné noční obsazenosti





**PRAHA 3**

**PRAHA 10**

**PRAHA 2**

**ZPS Praha 2**  
139 / 100

**ZPS Praha 3**  
248 / 179

**Průměrná denní obsazenost více než 100 %**

**Průměrná denní obsazenost 80 - 100 %**

**Průměrná denní obsazenost 60 - 80 %**

**Průměrná denní obsazenost 40 - 60 %**

**Průměrná denní obsazenost méně než 40 %**



#### 4.5 Stanovení uživatelské funkce objektů v hodnoceném území

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

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

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

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

#### 5. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity

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

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

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

- při nočním celoplošném sčítání bylo zjištěno celkem cca 25 867 OA odstavených na místních komunikacích;
- zpracovatel odhaduje, že 10% OA je v noci nepřítomno nebo parkuje mimo hodnocené území a cca 17 000 PS je obsazeno obyvateli hodnoceného území v garážích (HG, IG) a ve vnitroblocích;
- na základě uvedených hodnot zpracovatel odhaduje, že na 1.000 obyvatel se v současnosti na území vyskytuje cca 393 OA (SA = 2,54). V průměru připadá na cca 0,73 vozidla na byt.;
- celková pravidelná denní vyjížďka do zaměstnání zahrnující MK, HG a vnitrobloky dosahuje v průběhu dne cca 6 000 OA – MK a 4 000 mimo MK (HG + IG + vnitrobloky) a dojížďka cca 7 000 OA (pouze MK);
- na hodnoceném území trvale bydlelo ke konci roku 2011 celkem 108 998 obyvatel;
- stávající průměrná velikost bytové domácnosti činí 2,03 osoby;
- stávající počet bytů v úrovni roku 2011 je 58 984 celkem, z toho 5 309 neobydlených bytů;
- kapacity ve vnitroblocích a garážích jsou téměř obsazeny a budoucí deficit se projeví nárůstem poptávky na místních komunikacích; V případě zavedení celoplošné regulace DvK však lze očekávat zefektivnění využití vnitroblokových kapacit;
- v průměru je uvažována potřeba max. 1 PS na každý byt;
- nejsou zahrnuti přechodně bydlící. Vzhledem ke stávající plošné zastavěnosti hodnoceného území zpracovatel předpokládá, v případě nárůstu podílu přechodně bydlících, reciproční snížení počtu trvale bydlících;
- potřeba parkovacích stání (v průběhu dne) je stanovena na základě výsledků momentového pozorování a celoplošné saturace území;
- při realizaci každé nové stavby bude realizována nová parkovací kapacita v rozsahu pokrývajícím minimálně vlastní potřebu objektu.

##### 5.1 Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity

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

##### 5.1.1 Stávající celoplošné bilance PS na místních komunikacích (10/2012)



ZSJ - číslo - název	Kapacita PS (K)	NOC			DEN			Výsledný lokální deficit
		Počet odstavených vozidel (O)	Bilance K-O	Lokální deficit	Počet parkujících vozidel (P)	Bilance K-P	Lokální deficit	
131792 Strašnice-Na Skalce	1 143	1 003	141	12	852	291	92	92
131857 Záběhlíce-průmyslový obvod	9	3	6	0	4	5	7	7
131873 Zahradní Město-východ	937	1 047	-110	99	692	245	43	99
131890 Zahradní Město-střed	1 384	1 249	136	68	909	475	145	145
131903 Zahradní Město-západ	870	895	-25	56	690	180	47	56
131911 Seřadovací nádraží	150	27	124	0	101	49	11	11
131920 Průběžná	997	1 044	-47	130	866	131	75	130
131938 Rybníčky III	670	590	81	29	530	140	67	67
131946 Rybníčky I-II	752	630	123	23	500	252	44	44
131954 Solidarita	965	969	-4	128	811	154	43	128
131962 Zborov	487	429	58	27	355	132	41	41
131971 Nové Strašnice	258	180	78	9	240	18	26	26
131989 Strašnice-východ	0	4	-4	4	19	-19	7	7
132098 Nové Zahradní Město	215	214	2	22	125	90	15	22
132101 Záběhlíce-východ	498	567	-69	114	392	106	38	114
132110 Záběhlíce-západ	907	764	144	56	668	239	86	86
132128 Trnkov	253	99	154	0	156	97	25	25
132152 Michle-východ	201	147	55	17	162	39	22	22
132161 Bohdalecké kolonie	67	91	-24	30	57	11	38	38
132179 Pod Bohdalcem	41	14	27	0	37	4	6	6
132187 Bohdalec Sever	167	99	68	4	131	37	22	22
132195 Bohdalec Jih	390	390	1	57	351	39	31	57
132217 KOH-I-NOOR	206	204	3	2	212	-6	12	12
132225 Vršovice-u Botiče	1 055	1 020	35	97	1 110	-54	44	97
132233 Vršovické nádraží	11	2	9	0	9	2	1	1
132241 Staré Vršovice	1 149	1 356	-207	215	1 233	-84	56	215
132250 Vršovice-střed	882	996	-114	120	890	-8	35	120
132268 Vršovice-západ	415	621	-206	203	577	-162	27	203
132276 Francouzská - Voroněžská	137	158	-21	32	162	-25	5	32
132284 Vršovice-sever	507	624	-117	131	547	-40	30	131
132292 Vršovice-východ	893	1 021	-128	103	896	-3	34	103
132306 Hradešinská	699	937	-238	224	962	-263	56	224
132314 U Orionky	404	485	-81	71	500	-96	21	71
132322 Stadión Slavie	181	127	55	0	127	55	14	14
132331 Nové Vršovice	1 098	1 138	-40	71	934	164	67	71
132349 Pod vinohradskou nemocnicí	420	473	-53	51	461	-41	35	51
132357 Vinohradská nemocnice	175	145	30	0	173	3	10	10
ZSJ - číslo - název		NOC			DEN			Výsledný

	Kapacita PS (K)	Počet odstavených vozidel (O)	Bilance K-O	Lokální deficit	Počet parkujících vozidel (P)	Bilance K-P	Lokální deficit	lokální deficit
132365 Strašnice-západ	1 035	965	70	52	919	116	53	53
132373 U Primasky	1 115	1 119	-4	57	1 129	-14	48	57
132381 Nad Olšinami	250	246	5	6	216	34	17	17
132390 U Hagiboru	208	178	31	0	215	-7	20	20
132403 U Hagiboru-západ	0	0	0	0	0	0	2	2
132411 Třebešín	759	520	240	10	562	197	84	84
132420 Květnická	284	310	-26	25	211	73	12	25
132438 Nové Malešice	1 266	1 359	-93	154	1 033	233	47	154
132446 U Nových Malešic	321	283	39	1	219	102	17	17
132454 Staré Malešice	744	498	247	8	396	348	79	79
132501 U teplárny	206	49	158	8	167	40	23	23
306029 U teplárny-jih	214	62	153	0	228	-14	15	15
306568 Eden	339	387	-48	48	373	-34	32	48
317454 U Zborova	97	121	-24	3	114	-17	12	12
317462 Zborov-východ	0	0	0	0	0	0	3	3
318396 Záběhlíce-prům. obvod-jih	103	12	92	0	31	72	5	5
132136 Na Slatinách	30	13	17	0	14	16	10	10
132144 Na Slatinách-sever	4	0	4	0	0	4	1	1
Celkem	26 568	25 867	701	2 567	23 264	3 304	1 858	3 220
Celkem pouze záporné			-1 676			-885		

Z hlediska hodnocení dislokace a rozsahu aktuální potřeby parkovací kapacity jsou rozhodující lokální deficity. Vyhodnocený stávající deficit parkovací kapacity činí v noci 2 567 PS a v průběhu dne 1 858 PS. Výsledný celkový lokální deficit zohledňující možnost zastupitelnosti při využití parkovacích kapacit v režimu noc-den činí 3 220 PS. Tuto kapacitu by bylo třeba v současnosti v daných lokalitách realizovat, aby hodnoty obsazenosti v průběhu dne i noci nepřesahovaly 100% kapacity na komunikacích a aby OA neparkovala nedovoleným způsobem, tj. na chodnících, komunikacích s nulovou parkovací kapacitou, ve vjezdech atp. S ohledem na regulaci a potřebu redukce parkování návštěvníků a dojíždějících do zaměstnání však není cílem úplné naplnění denního deficitu a tudíž ho nepovažujeme za limitní.

**Za určující pro další práci budeme považovat zejména noční lokální deficity, které identifikují požadavky rezidentních skupin na odstavná stání.**



## 5.2 Vyhodnocení budoucích nároků potřeby parkovací kapacity

Při stanovení kapacitních nároků ve výhledu na budoucí potřebu postupoval zpracovatel odlišně při stanovení kapacit pro parkování bydlících a ostatních uživatelů. Budoucí nároky parkovacích stání pro odstavování OA bydlících stanovil zpracovatel na základě vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze.

Tato vyhláška stanovuje počet parkovacích stání v závislosti na velikosti bytů. U bytů o jedné obytné místnosti vzniká nárok na 0,5 stání, u bytů do 100 m<sup>2</sup> celkové plochy na 1 stání a u bytů nad 100 m<sup>2</sup> celkové plochy na 2 stání na každý byt. U stávající zástavby je prakticky nemožné zjišťovat fyzickou výměru bytů. Většina bytové zástavby pochází z 19. a 20. století a dá se předpokládat, že počet bytů o 1 obytné místnosti není větší, než-li počet bytů s celkovou plochou nad 100 m<sup>2</sup>. Zpracovatel proto použil při výpočtech hodnotu 1 PS na 1 byt. Není uvažováno s realizací parkovacích stání pro návštěvníky bytů. Hodnoceného území je ve smyslu uvedené vyhlášky převážně v zóně 3 a částečně v zóně 4, kde je toto předepsáno a návštěvníci budou rovněž podléhat celkové regulaci DvK, kterou bude nutné v budoucnu uplatnit.

Při stanovení potřeby parkovacích stání v průběhu dne zahrnul zpracovatel pouze stávající úroveň pravidelné vyjížděky a dojížděky. Vycházel přitom z faktu, že již současná intenzita a rozsah využívání parkovacích kapacit na území z pohledu možné dopravní prostupnosti území dosahuje možného maxima. Rovněž schopnost území absorbovat další parkující OA je omezená. Současně je třeba si uvědomit, že parkování zejména dojíždějících do zaměstnání a návštěvníků bude třeba omezovat a regulovat tak, aby jeho rozsah nepřekročil rozsah pravidelné vyjížděky bydlících v oblasti, případně disponibilní parkovací kapacity v územích s nižším podílem funkce bydlení. Zásadní zvyšování stávajících parkovacích kapacit je možné prakticky pouze realizací parkovacích objektů a jejich rozsah je závislý na možnostech dislokace v dané zástavbě, majetkových vztazích, ekonomických předpokladech a řadě dalších aspektů. Jakékoliv stanovení kapacitních hodnot bez vnímání těchto limitujících faktorů považuje zpracovatel za teoretické a v praxi nereálné.

Očekávaný nárůst počtu bytů by měl být realizován výhradně ve formě oživení nynějších neobydlených bytů. Veškerá nová bytová zástavba by měla být pokrytá vlastní parkovací kapacitou pod úrovní terénu.

V následující tabulce je proveden výpočet potřeb parkovacích stání. Odděleně jsou hodnoceny potřeby pro zajištění odstavného parkování bydlících a ostatních pravidelných uživatelů (noc) a nároky na parkování v průběhu dne. Rozsah parkování v průběhu dne je uvažován v rozsahu stávající pravidelné denní vyjížděky a dojížděky.

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

Základní sídelní jednotka	NOC				Den				
	Výhledová kapacita území K*	Počet bytových jednotek b.j.	Potřeba odstavných stání 1 b.j. = 1 OS	Bilance odstavných stání K - OS	Výhledová kapacita území K	Pravidelná vyjížděka v OS	Pravidelná dojížděka v OS	Potřeba parkovacích stání PS	Bilance potřeb parkovacích stání K - PS
131792 Strašnice-Na Skalce	2 006	2 169	2 169	-163	1 143	229	183	1 097	-117
131857 Záběhlíce-prům. obvod	49	0	0	49	9	2	1	9	49
131873 Zahradní Město-východ	1 089	2 394	2 394	-1 305	937	187	141	890	-1 258
131890 Zahradní Město-střed	2 173	2 236	2 236	-63	1 384	277	152	1 259	62
131903 Zahradní Město-západ	1 059	1 948	1 948	-889	870	174	96	792	-811
131911 Seřadovací nádraží	352	35	35	317	150	30	24	144	323
131920 Průběžná	1 568	2 389	2 389	-821	997	199	160	957	-781
131938 Rybníčky III	1 438	1 467	1 467	-29	670	134	107	643	-2
131946 Rybníčky I-II	1 306	1 408	1 408	-102	752	150	83	684	-34
131954 Solidarita	1 193	1 879	1 879	-686	965	193	106	878	-599
131962 Zborov	1 007	1 306	1 306	-299	487	97	54	443	-255
131971 Nové Strašnice	1 041	530	530	511	258	52	41	248	521
132080 U záběhlického zámku	26	21	21	5	0	0	0	0	5
132098 Nové Zahradní Město	725	472	472	253	215	43	13	185	283
132101 Záběhlíce-východ	650	913	913	-263	498	100	30	428	-193
132110 Záběhlíce-západ	2 268	2 863	2 863	-595	907	181	100	825	-513
132128 Trnkov	414	48	48	366	253	51	40	243	376
132136 Na Slatinách	181	14	14	167	30	6	2	26	171
132144 Na Slatinách Sever	14	6	6	8	4	1	0	3	9
132152 Michle-východ	472	151	151	321	201	40	32	193	329
132161 Bohdalecké kolonie	341	122	122	219	67	13	11	64	222
132179 Pod Bohdalcem	159	1	1	158	41	8	7	39	160
132187 Bohdalec Sever	333	122	122	211	167	33	10	144	234
132195 Bohdalec Jih	967	868	868	99	390	78	23	335	154
132209 Vršovice-výtopna	86	1	1	85	0	0	0	0	85
132217 KOH-I-NOOR	6	0	0	6	6	1	1	6	6
132225 Vršovice-u Botiče	1 520	2 846	2 846	-1 326	1 055	211	169	1 013	-1 284
132233 Vršovické nádraží	11	1	1	10	11	2	2	11	10
132241 Staré Vršovice	2 081	3 388	3 388	-1 307	1 149	230	184	1 103	-1 261
132250 Vršovice-střed	1 039	2 365	2 365	-1 326	982	196	157	943	-1 287
132268 Vršovice-západ	499	1 629	1 629	-1 130	415	83	66	398	-1 113
132276 Franc. - Voroněžská	187	359	359	-172	137	27	22	132	-167



Základní sídelní jednotka	NOC				Den				
	Výhledová kapacita území K*	Počet bytových jednotek b.j.	Potřeba odstavných stání 1 b.j. = 1 OS	Bilance odstavných stání K - OS	Výhledová kapacita území K	Pravidelná vyjížďka v OS	Pravidelná dojížďka v OS	Potřeba parkovacích stání PS	Bilance potřeb parkovacích stání K - PS
132284 Vršovice-sever	641	2 216	2 216	-1 575	607	121	97	583	-1 551
132292 Vršovice-východ	1 961	2 659	2 659	-698	993	199	159	953	-658
132306 Hradešinská	1 015	571	571	444	599	120	96	575	468
132314 U Orionky	1 436	896	896	540	404	81	65	388	556
132322 Stadión Slavie	265	28	28	237	181	36	29	174	244
132331 Nové Vršovice	1 588	3 166	3 166	-1 578	1 098	220	176	1 054	-1 534
132349 Pod vinohradskou nem.	877	1 353	1 353	-476	420	84	67	403	-459
132357 Vinohradská nem.	202	3	3	199	175	35	28	168	206
132365 Strašnice-západ	1 780	2 452	2 452	-672	1 035	207	166	994	-631
132373 U Primasky	1 360	2 464	2 464	-1 104	1 115	223	178	1 070	-1 059
132381 Nad Olšinami	305	566	566	-261	250	50	40	240	-251
132390 U Hagiboru	1 133	204	204	929	208	42	33	200	937
132403 U Hagiboru-západ	0	1	1	-1	0	0	0	0	-1
132411 Třebešín	1 514	919	919	595	759	152	83	691	663
132420 Květnická	330	862	862	-532	284	57	17	244	-492
132438 Nové Malešice	2 556	3 860	3 860	-1 304	1 266	253	76	1 089	-1 127
132446 U Nových Malešic	397	591	591	-194	321	64	19	276	-149
132454 Staré Malešice	1 785	968	968	817	744	149	45	640	921
132501 U teplárny	418	5	5	413	206	41	33	198	421
306029 U teplárny-jih	249	0	0	249	214	43	34	205	258
306568 Eden	1 123	977	977	146	339	68	54	325	160
317454 U Zborova	366	269	269	97	97	19	16	93	101
317462 Zborov-východ	41	0	0	41	0	0	0	0	41
318396 Záběhlíce-prům. obvod-jih	113	0	0	113	103	21	16	99	117
Celkový součet	47 715	58 981	58 981	-11 266	26 568	5 314	3 543	24 798	-9 496
Celkem pouze záporné		-18 871			-17 589				

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

\* úroveň roku 2012

Z provedených bilancí je zřejmé, že do budoucna bude rozhodující složkou při bilancování potřeb parkovacích kapacit rozsah odstavování OA bydlících, tj. noční parkování. Pokud se skutečně naplní předpoklady zejména ve vývoji automobilizace bydlících lze očekávat deficit parkovacích kapacit v rozsahu až 19 000 OS. Tento deficit je určující, neboť denní deficit je z více než 1/2 tvořen zaměstnaneckou dojížděnkou, kterou lze regulačními nástroji omezovat. Rozsah a rozložení nočních i denních deficitů parkovací kapacity na území zjištěný v roce 2012 je znázorněn ve schéma „Rozborová mapa výskytu lokálních parkovacích deficitů na místních komunikacích“.

Zjištěné deficity vypadají poměrně tristně. Pokud by skutečně nastala situace, že v každém bytě bude jedno vozidlo a nebyla by vybudovaná žádaná nová parkovací kapacita, tak 70 % stávajících kapacit na místních komunikacích by musela být dvoupodlažní!!!

### 5.3 Vybavenost domácností

Zpracovatel proto provedl zjištění reálné stávající vybavenosti osobními automobily. Díky celoplošným dopravním průzkumům známe počty odstavených vozidel v nočním období. V rámci zjišťování kapacit vnitrobloků jsme ověřovali i jejich využití – zejména hromadných garáží a hlídaných parkovacích ploch. Součtem všech zjištěných hodnot a provedením odborného odhadu pro nepřístupné kapacity (individuální garáže a v noci uzavřené vnitrobloky) vznikla následující tabulka:

Základní sídelní jednotka	Odstavená vozidla na:					Bytů	Vybavenost
	MK	Vnitrob. plochy	Individ. garáže	Hromadné garáže	Celkem vozidel		
131792 Strašnice-Na Skalce	1 003	345	518	0	1866	2 169	0,860
131857 Záběhlíce-průmyslový obvod	3	16	0	0	19	0	0,000
131873 Zahradní Město-východ	1 097	142	10	0	1249	2 394	0,522
131890 Zahradní Město-střed	1 249	410	359	20	2038	2 236	0,911
131903 Zahradní Město-západ	935	54	43	92	1124	1 948	0,577
131911 Seřadovací nádraží	7	10	11	0	27	35	0,763
131920 Průběžná	1 064	301	108	162	1635	2 389	0,684
131938 Rybníčky III	590	385	361	22	1358	1 467	0,925
131946 Rybníčky I-II	630	221	222	111	1184	1 408	0,841
131954 Solidarita	969	50	153	25	1197	1 879	0,637
131962 Zborov	429	378	142	0	949	1 306	0,727
131971 Nové Strašnice	180	127	58	290	654	530	1,233
132080 U záběhlíckého zámku	4	13	7	0	23	21	1,095
132098 Nové Zahradní Město	164	27	0	360	551	472	1,166
132101 Záběhlíce-východ	567	79	5	68	719	913	0,788
132110 Záběhlíce-západ	804	376	336	649	2165	2 863	0,756
132128 Trnkov	19	10	31	0	59	48	1,234
132136 Na Slatinách	13	0	0	0	13	14	0,929
132144 Na Slatinách Sever	0	6	0	0	6	6	1,000
132152 Michle-východ	147	29	0	25	201	151	1,329
132161 Bohdalecké kolonie	91	11	44	0	146	122	1,195
132179 Pod Bohdalcem	14	8	8	0	30	1	29,800
132187 Bohdalec Sever	99	15	15	5	133	122	1,091
132195 Bohdalec Jih	390	122	244	98	853	868	0,982
132209 Vršovice-výtopna	0	1	0	0	1	1	0,860
132217 KOH-I-NOOR	4	0	0	0	4	0	0,000
132225 Vršovice-u Botiče	1 020	248	58	159	1485	2 846	0,522
132233 Vršovické nádraží	1	0	0	0	1	1	1,000
132241 Staré Vršovice	1 357	510	30	392	2289	3 388	0,675
132250 Vršovice-střed	1 096	43	14	0	1153	2 365	0,487



Základní sídelní jednotka	Odstavená vozidla na:					Bytů	Vybavenost
	MK	Vnitrob. plochy	Individ. garáže	Hromadné garáže	Celkem vozidel		
132268 Vršovice-západ	721	8	32	44	805	1 629	0,494
132276 Francouzská - Voroněžská	158	2	12	36	208	359	0,578
132284 Vršovice-sever	824	1	23	10	858	2 216	0,387
132292 Vršovice-východ	1 221	171	57	740	2189	2 659	0,823
132306 Hradešínská	537	192	191	33	953	571	1,668
132314 U Orionky	485	30	11	535	1061	896	1,184
132322 Stadión Slavie	17	6	10	0	33	28	1,175
132331 Nové Vršovice	1 138	383	107	0	1628	3 166	0,514
132349 Pod vinohradskou nemocnicí	528	247	7	203	985	1 353	0,728
132357 Vinohradská nemocnice	145	0	0	0	145	3	48,333
132365 Strašnice-západ	1 020	305	129	311	1765	2 452	0,720
132373 U Primasky	1 119	135	105	5	1364	2 464	0,553
132381 Nad Olšinami	246	26	29	0	301	566	0,531
132390 U Hagiboru	178	149	20	449	795	204	3,897
132403 U Hagiboru-západ	0	0	0	0	0	1	0,000
132411 Třebešín	470	250	280	18	1017	919	1,106
132420 Květnická	310	17	29	0	356	862	0,413
132438 Nové Malešice	1 359	36	154	1100	2649	3 860	0,686
132446 U Nových Malešic	333	8	68	0	409	591	0,691
132454 Staré Malešice	498	189	120	99	905	968	0,935
132501 U teplárny	49	21	1	0	71	5	14,120
306029 U teplárny-jih	62	0	0	0	62	0	0,000
306568 Eden	387	29	15	410	841	977	0,860
317454 U Zborova	121	8	0	129	258	269	0,959
317462 Zborov-východ	0	31	0	0	31	0	0,000
318396 Záběhlice-prům. obvod-jih	12	0	0	0	12	0	0,000
Celkový součet	25 867	6 179	4 174	6 597	42 818	58 981	0,726

Vybavenost jednotlivých sídelních jednotek je velice odlišná. Pokud eliminujeme průmyslové oblasti a zpracujeme si souhrn pouze pro oblast Vršovic a Vinohrad, zjistíme vybavenost zdejších domácností 0,65 OA/byt. Pokud ještě odpočítáme vozidla Prahy 2 a Prahy 3, klesá reálná vybavenost na 0,63 OA/byt.

## 6. Analýza provozně organizačních aspektů řešení dopravy v klidu

### 6.1 Zóna placeného stání

#### 6.1.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK

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

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

- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.
- c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu, nebo vlastní nemovitost ve vymezené oblasti obce.

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

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

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

Dále je v §23 podle:

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

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

#### **Dotyčnou problematiku je nutno vnímat v přibližně 5 rovinách:**

1. Výkon přenesené působnosti Hlavního města Prahy (HMP) při zřizování zón placeného stání (ZPS), kdy ZPS je zřizována novelizací přílohy k **Nařízení 11/2007**
2. Výkon přenesené působnosti Hlavního města Prahy při definování pravidel fungování ZPS – zde zejména způsob rozdělení ZPS na jednotlivé druhy parkování, způsoby placení a prokazování zaplacení ceny sjednané v souladu s cenovými předpisy – **koncepce zřizování a provozování ZPS**
3. Výkon **samostatné působnosti** Hlavního města Prahy na úseku smluvních vztahů se správcem ZPS – vydávání finančních prostředků z obecního rozpočtu
4. Výkon samostatné působnosti městské části Praha 10, která se projevuje v definování zadání projektu organizace dopravy v klidu a podmínek parkování
5. Výkon státní správy na úseku stanovení místní úpravy a v působnosti stavebních úřadů



### 6.1.2 Koncepce zřizování a provozování zón placeného stání

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

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

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

### 6.1.3 Aktuální cenová politika města

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

### 6.1.4 Stav přípravy rozvoje ZPS – říjen 2012

Zóny placeného stání lze realizovat následujícím postupem:

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

Městská část	Stav
Praha 1	ZPS v provozu na celém území
Praha 2	ZPS v provozu na celém území
Praha 3	ZPS v provozu na většině území, schválen projekt ZPS, realizace 2013
Praha 4	Zpracována analýza, probíhají práce na projektu ZPS
Praha 5	Schválen projekt organizace ZPS pro centrální území Prahy 5, realizace 2013
Praha 6	Schválen projekt organizace ZPS pro centrální území Prahy 6, realizace 2013
Praha 7	ZPS v provozu na celém území
Praha 8	Dokončená analýza DvK a projekt ZPS
Praha 9	Pracuje na projektu ZPS
Praha 10	Dokončená analýza DvK a dotazníková studie
Praha 11	Schválen projekt organizace ZPS na částech území, realizace 2013
Praha 12	-
Praha 13	Schválená analýza
Praha 14	-
Praha 15	-
Ostatní MČ	Lokální regulované, lokality, nebo dílčí kroky vedoucí k ZPS

### 6.1.5 Formy provozování ZPS

Provozování ZPS se děje na základě schválené koncepce HMP. Ze zákonných důvodů je jediným příjemcem tržeb z parkovného Hlavní město Praha. HMP však současně i platí služby správce ZPS, který je i investorem. Po skončení roku se provádí vyúčtování provozování ZPS, kdy se od sebe odečtou příjmy a náklady. Rozdíl se poté dělí v poměru 1 : 1 mezi hlavní město a městskou část. Výnos z provozování ZPS se stává součástí rozpočtu MČ.

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



### 6.1.6 Ekonomická analýza provozování ZPS

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

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

MP OŘ Městská policie – obvodní ředitelství

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

### 6.1.7 Výnosy z provozování ZPS a jejich využití

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

### 6.1.8 Analýza využití dat z provozování ZPS

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

Důležitým aspektem ZPS je vazba rezidentní karty na trvalý pobyt žadatele na území MČ Praha 10. Tato administrativní regulace vede k „legalizaci“ pobytu obyvatel a k nárůstu počtu trvale hlášených obyvatel na území MČ, která má ZPS zřízenou.

## 6.2 Analýza efektivity provozování hlídaných ploch a hromadných garáží

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

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

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

Mzdové náklady, které tvoří nejvyšší část provozních nákladů, jsou velmi vysoké a to i přes snahu využívat k ostraze parkoviště pracovníky v důchodovém věku, či osoby se sníženou zdravotní schopností. V níže uvedené tabulce je zřetelný vysoký podíl mzdových nákladů na hlídání 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 bez umoření investice / měsíc
80	78 840	986	18 000	225	1 211
100	78 840	788	18 000	180	968
120	78 840	657	18 000	150	807
140	78 840	563	18 000	129	692
160	78 840	493	18 000	113	605
180	78 840	438	18 000	100	538
200	78 840	394	18 000	90	484

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

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

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

Jednou z možností ke snížení provozních nákladů zejména pro sídlištní projekty je soustředění více parkovacích ploch pod jediné dozorové místo. V praxi si lze představit vytvoření centrálního dozorového pracoviště,



na které budou svedené veškeré nezbytné informace o stavu parkovišť a o jejich případném napadení. Přístup oprávněných osob na parkoviště by musel být řízen technologickými prvky - závorové systémy spřažené s pojízdnými vraty. Pro klidový režim (19,00 – 06,00 a od 08,00 do 16,00 hodin) by na parkovišti nebyla přítomná obsluha. Parkoviště by bylo uzavřeno závorou i vraty. V případě pozitivní autorizace se otevřou vrata a závora a vozidlo může vjet/vyjet na parkoviště. Pro období špičkových zatížení – ranní odjezdy/večerní příjezdy by byla pojízdná vrata otevřená a přístup na/z parkoviště by byl podmíněn autorizací a otevřením závory. Po tuto dobu by byla přítomná i obsluha, která by hlídala parkovací plochu proti vstupu neoprávněných osob.

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

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

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

### 6.3 Analýza potřebnosti parkovacích domů

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

Souběžným posuzovaným prvkem je vysoký výskyt rezidentních uživatelů. Běžné principy realizace moderních parkovacích systémů pracují s vytvářením ochranných regulativů pro rezidentní uživatele a naopak řešení denních deficitů způsobených zejména zaměstnaneckým a návštěvnickým parkováním (které Praha 10 poskytuje pro ostatní MČ) je podmíněno uplatněním cenové regulace doby parkování vozidla.

Při hledání optimálního řešení se lze ubírat následujícími směry:

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

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

#### 6.3.1 Rozšíření využití stávajících kapacit HG

Aktivity, které vznikly na hodnoceném území v posledním desetiletí jsou vybavené dostatečnou parkovací kapacitou. V některých případech možná i předimenzovanou pro vlastní potřeby. Jsou však zpravidla vlastněné

privátními subjekty, kteří jejich pozitivní vliv vidí zejména jako zajištění pohodlného přístupu vlastní klientely. Existují však časové pásma, kdy tyto parkovací kapacity jsou nevyužité, či využité pouze částečně.

Základní ideou je nalezení optimální formy kooperace vlastníků (správců) objektů a MČ Praha 10 při hledání možností využití části kapacit, a to zejména pro obyvatelstvo MČ Praha 10. Většina obyvatelů MČ však není finančně dostatečně solventní na zaplacení tržních nájmů v objektech HG v řádech tisíců Kč měsíčně. Na druhé straně, vlastníci objektu HG by možná uvítali jakékoliv zlepšení ekonomiky jeho projektu. A objekty HG přece jenom nabízejí bezpečnější a pohodlnější parkování vozidla, než jeho odstavení v uličním profilu.

#### 6.3.2 Realizace nových parkovacích objektů

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

#### 6.3.3 Ekonomické předpoklady řešení hromadných garáží

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

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

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

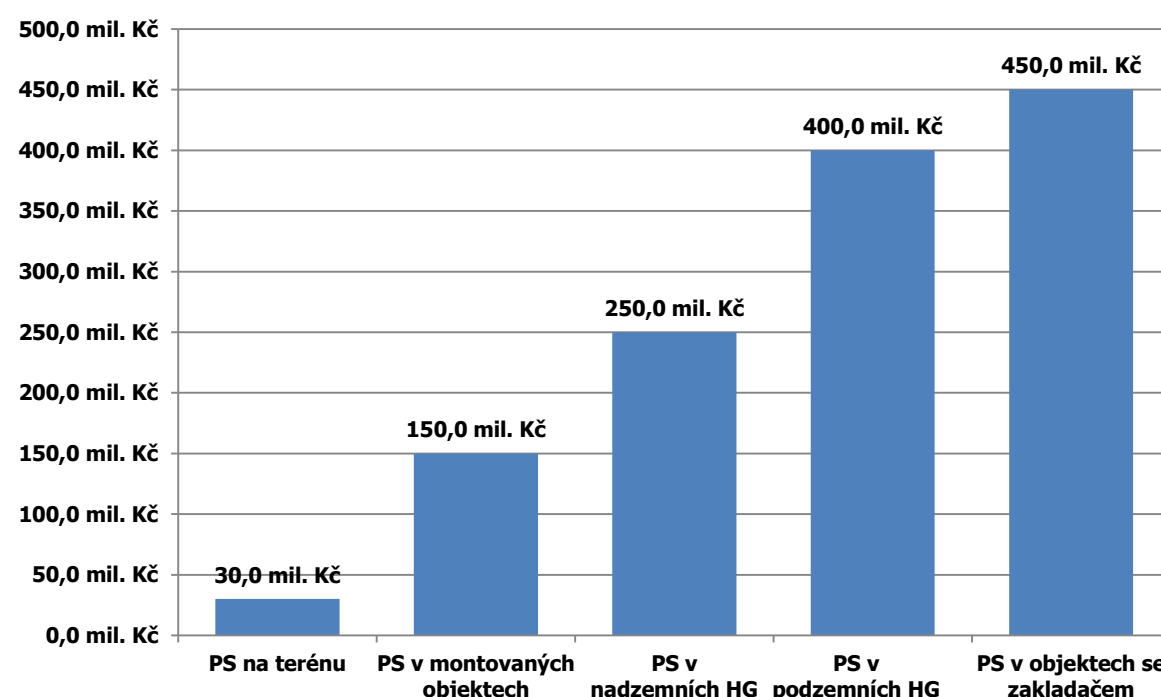
O finanční náročnosti nových projektů svědčí jen porovnání investiční náročnosti s očekávanou návratností. Jestliže použijeme průměrnou cenu nového PS v objektech hromadného parkování cca 500 000 Kč, je nutno na každém parkovacím stání ročně „vydělat“ alespoň 16 666 Kč, aby byla vstupní investice umořena. Provozní náklady objektu HG s kapacitou 200 PS činí ročně minimálně 2,0 mil. Kč. To je dalších 10 000 Kč na parkovací stání. I



kdybychom byli silně optimističtí, tak finanční náklady (úroky z potřebných úvěrových zdrojů) budou činit 20 000 Kč/rok pro každé parkovací místo. Každý rok by muselo každé parkovací stání „vydělat“ 46 666 Kč bez DPH. V přepočtu na měsíc a se započtením DPH by musel zájemce o celodenní stání v objektu platit 4 627 Kč měsíčně. To si může dovolit jen část firem.

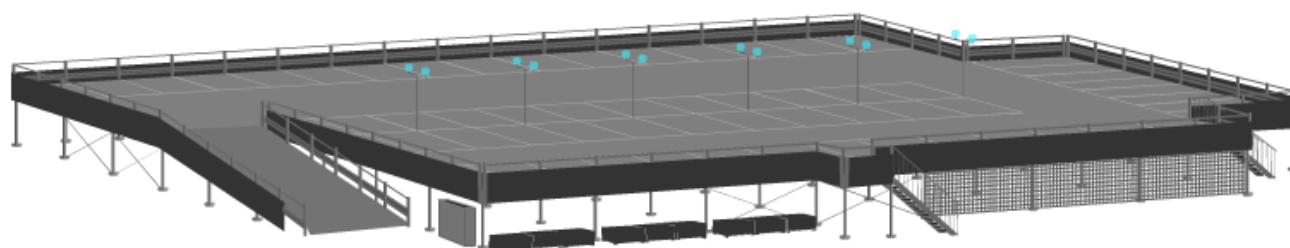
Pro dosažení žádoucího ekonomického výsledku je nutná spolupráce investora s městem v oblasti cenové politiky a organizace parkování na místních komunikacích ve spádovém území garáží. Jedním z hlavních požadovaných efektů realizace garáží by mělo být uvolnění veřejných prostor a zkvalitnění životního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

**Porovnání celkového objemu stavebních investic podle typu pro modelový deficit 1 000 PS**



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

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



## 7. Koncept návrhu řešení dopravy v klidu

Analýza dopravy v klidu na části území MČ Praha 10 dává exaktní podklady pro zpracování návrhové části. Stávající míra zatížení dopravou v klidu je již silně neúnosná. Hodnocené území je „zablokováno“ dlouhodobě parkujícími vozidly zaměstnanců aktivit soustředěných na území MČ Praha 10 a také aktivit na ostatním území hl.m. Prahy. Je prokázán výskyt střednědobých parkujících návštěvníků, kteří zaparkují na území MČ Praha 10 a dále pravděpodobně pokračují MHD na území ostatních městských částí. Tyto skupiny uživatelů neumožňují pohodlné a snadné parkování návštěvníků, kteří by jinak využili podnikatelské aktivity na území MČ Praha 10. Tím dochází ke značnému snížení atraktivity jednotlivých provozoven v hodnoceném území.

### 7.1 Operativní řešení –příprava a realizace regulace dopravy v klidu

Výsledky analýzy DvK, kterou zpracovatel provedl definují zatíženost jednotlivých částí hodnoceného území. Zcela jistě lze hovořit o celkovém přetížení sítě místních komunikací parkujícími vozidly zejména v oblasti Vinohrad a Vršovic a v okolí stanic metra. Toto přetížení se negativně projevuje i v dynamické dopravě, kdy zájemci o parkování několikrát objíždějí blok domů, než naleznou volné parkovací stání. Městská část Praha 10 by měla přijmout regulační opatření.

Na předkládanou analýzu DvK by mělo navázat rozhodnutí samosprávných orgánů MČ Praha 10 a následné zpracování projektu regulace parkování, tak aby mohl být projednán s městskou částí a městem. Regulativní mechanismy budou muset být navrženy v souladu se stávajícími koncepčními dokumenty hl.m. Prahy. Regulace parkování by měla řešit zejména denní parkovací deficit a současně ochránit rezidentní spektrum uživatelů.

### 7.2 Východiska pro návrh zóny placeného stání

- Základním východiskem pro řešení nepříznivé situace s dopravou v klidu na hodnoceném území MČ Praha 10 je doporučení pro celoplošnou regulaci dopravy v klidu na části hodnoceného území – zejména Vinohrady a Vršovice;
- S ohledem na zákonné možnosti a metodická pravidla stanovená hl. m. Prahou, se jediným řešením jeví realizace a provozování zóny placeného stání (ZPS);
- Nedoporučujeme uplatnění ZPS na celém území MČ Praha 10 neboť:
  - s rostoucí vzdáleností od stanic metra klesá zatížení místních komunikací a nejsou naplněné podmínky pro realizaci ZPS;
  - velké části území jsou tvořené nízkopodlažní vilovou zástavbou s úzkými šířkami místních komunikací a realizace ZPS striktně podle právních a technických předpisů by vedla k rasantnímu omezení možností parkování pro zde bydlící rezidenty;
  - na část území pak převládá obytná zástavba a v denním období jsou již parkovací procesy bez výskytu konfliktních jevů;
  - navržené řešení je i v souladu s doporučeními Dopravní fakulty ČVUT ohledně rozvoje zón placeného stání, které by se měly omezovat pouze na nejbližší okolí radiálních dopravních tras;
  - okolí vlastní ZPS bude nutno bedlivě sledovat po spuštění ZPS a v případě neúměrného zvýšení dopravního zatížení, bude nutno přistoupit k rozšíření ZPS;
- Naopak doporučujeme blízké okolí budoucích ZPS ošetřit vhodnou místní úpravou formou zóny zákazu stání nebo formou obytných zón, tak aby byly naplněny předpoklady pro udržení přijatelného stavu DvK;
- Návrh rozsahu zóny placeného stání je nutno vnímat jakožto první etapu řešení problematiky dopravy v klidu na území MČ Praha 10;
- Současně musí být zahájené práce na další etapě rozvoje parkovacího systému, které budou muset vycházet z analýzy dopravy v klidu na území MČ Praha 10;



### 7.3 Doporučené principy zóny placeného stání

- Vlastní **zóna placeného stání** bude navržena s následujícími pravidly a prioritami:
  - musíme rezervovat dostatečnou parkovací kapacitu pro pokrytí potřeb rezidentů;
  - musíme umožnit rovnoměrný přístup návštěvníkům všech zdejších aktivit napříč celým územím;
  - musíme rasantně omezit střednědobé a dlouhodobé parkování zaměstnaneckých vozidel na místních komunikacích v hodnoceném území;
  - musíme rasantně omezit parkování živelného P+R, které se v hodnoceném území pravděpodobně vyskytuje, a které omezuje přístup k parkovacím kapacitám pro preferované uživatelské kategorie (bydlící, jejich návštěvy, návštěvy zdejších podnikatelských a ostatních aktivit a zdejší podnikatelé);
  - hranice ZPS musíme navrhnout s ohledem na přirozené bariéry (řeka, žel. Trať, plochy zeleně apod.)
- Řešením je masivní uplatnění prvku „**smíšených zón**“, kde koncepce hl.m. Prahy umožňuje současné parkování rezidentů, abonentů a platících návštěvníků v průběhu dne;
  - v okrajových částech ZPS by měl být uplatněn zvláštní tarif celodenního návštěvníckého parkování;
  - 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;
  - navrhuje aby na rezidentní parkovací kartu měli nárok všichni občané Prahy 10, trvale zde hlášení k pobytu;



### 7.4 Rozvojové řešení - doporučení

Definovaný deficit přesahující 18 000 odstavných stání je značně vysoký a nelze očekávat, že městská část bude mít v blízké budoucnosti dostatek finančních zdrojů na realizaci nových parkovacích kapacit. Navíc prokazatelně reálná potřeba je v současné době daleko nižší a pohybuje se na úrovni lokálních deficitů vyčíslených na 2 567 OS v nočním období.

S ohledem na situaci a stav jednotlivých území by bylo vhodné přistoupit k postupné realizaci opatření, která budou směřována k nalezení nových 2 567 odstavných stání. Pro hledání řešení nabízíme několik námětů:

- Zpravidla nejlevnějším řešením je změna organizace dopravy, případně uplatnění prvků obytných zón a zón **TEMPO 30**, které umožňují použít pro dopravu v klidu daleko větší část komunikací oproti standardnímu uspořádání obousměrné komunikace bez omezení.
- V mnoha případech postačí **rozšířit** komunikaci v řádech desítek centimetrů aby byl získán prostor pro odstavování vozidel.
- Zejména v případě sídlišť lze přehodnotit **funkční využití** některých ploch ve prospěch řešení dopravy v klidu.
- Stále existuje **volná kapacita** ve vnitroblocích a objektech hromadných garáží. Zde je nutno vyvinout tlak na přesun vozidel do těchto objektů.
- Pro řešení potřeb rezidentů se nabízí i využití části kapacit **vnitroblokových kapacit**, které jsou zařazené do tzv. neveřejných. Neveřejné kapacity jsou zpravidla využité v průběhu dne a v noci zejí prázdnotou. Zde je nutno nalézt shodu mezi představou MČ a vlastníky (provozovateli) jednotlivých objektů.
- Pro případnou realizaci nových objektů **hromadných garáží** doporučujeme jejich nadzemní provedení, které je násobně levnější oproti podzemním garážím.
- Zvážit vytvoření motivačního fondu pro podporu řešení parkovacích potřeb rezidentů mimo místní komunikace – využití vnitrobloků, resp. jejich zkapacitnění.

### 7.5 Výhledové řešení – stanovení priorit

Ve výhledu se pravděpodobně MČ neobejde bez realizace hromadných garáží. Vybudovat nové kapacity najednou nebude možné. MČ bude muset přijmout plán postupné realizace hromadných garáží. Pro tento plán víme stávající stav a teoretický deficit parkovacích kapacit. Doporučujeme však ještě zpracovat podrobnou demografickou analýzu, která na základě výsledků SLDB 2011 bude moci lépe identifikovat poměry v jednotlivých sídelních jednotkách s ohledem na jejich vybavenost a věkovou strukturu obyvatel. Na základě demografické prognózy lze následně definovat pořadí priorit pro rozvoj dopravy v klidu.



## 8. Závěry a doporučení

Výsledky dopravních průzkumů potvrdily vysoké zatížení místních komunikací parkujícími OA. Od let 2004 a 2008 kdy byly provedeny poslední analýzy DvK došlo ke zhoršení většiny hodnocených ukazatelů.

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

V noci jsou zcela obsazeny komunikace na většině území s vysokým podílem funkce bydlení. Neobsazeny jsou pouze lokality, kde není poptávka po parkovacích kapacitách a dále lokality, kde je zaveden prvek regulace DvK. Nadále se zvyšuje počet OA, jejichž řidiči porušují z nedostatku volné parkovací kapacity, dopravní předpisy. Přes den dochází na většině hodnoceného území k dalšímu nárůstu obsazenosti MK. Nejlépe ilustruje noční poměry odstavování vozidel informace o lokálních deficitech ve výši 2 567 odstavných stání, což pro ilustraci tvoří téměř 10 % disponibilní parkovací kapacity.

Zatímco noční stavy jsou kritické v oblastech původní činžovní zástavby a vysokopodlažní sídlištní zástavby, denní zatížení se soustřeďuje zejména do oblastí, kde se koncentrují podnikatelské a administrativní aktivity, které jsou soustředěné v oblasti Vinohrad a Vršovic (částečně též Strašnice) případně v oblastech přilehlých stanicemi metra. Celkový souhrn lokálních deficitů zaznamenaný při denním průzkumu PS představuje 1 858 PS = 7% disponibilní parkovací kapacity.

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

### 8.1 Závěry analýzy a porovnání výsledků s analýzami DvK let 2004 a 2008:

Porovnávání výsledků aktuální analýzy s analýzami, které zpracovatel provedl před 8 a 4 lety, není možné provést ve většině absolutních hodnot. Změny, kterými hodnocené území prošlo se dotkly kapacit uliční sítě, objektů a také plošného rozsahu analýzy. Proto většina komparací je provedena v relativních hodnotách. Navíc rozsah území byl v minulosti odlišný (v roce 2008 se analyzovala pouze část území Prahy 10).

- Zejména díky nové bytové výstavbě došlo k zastavení poklesu počtu obyvatelstva Prahy 10;
- Aktuální velikost bytového fondu je zjištěná na 58 984 bytů, z čehož je cca 9% neobydlených bytů. V porovnání s rokem 2001 stoupl počet bytů o 3 500;
- Aktuální obložnost (počet lidí v bytové domácnosti) klesla na hodnotu 2,03, přičemž v původní činžovní zástavbě (Vršovice a Vinohrady) klesla na 1,82;
- Jedním z alarmujících údajů je věkové složení obyvatelstva, kdy téměř 23% obyvatel Prahy 10 tvoří občané důchodového věku a Praha 10 tak je „nejstarší městskou částí“;
- Parkovací kapacity na místních komunikacích – nyní je k dispozici 26 568 PS, kdy v porovnání s rokem 2004 stouply parkovací kapacity o cca 2 500 PS. Tento nárůst je dán jednak kapacitami v okolí nové zástavby, jednak uplatněním metodiky optimálního využití prostoru komunikací;
- Kapacita vnitrobloků (stání na ploše, individuální garáže a hromadné garáže) s nabídkou parkování pro veřejnost (míněno rezidenti – občané bydlící na Praze 10) dosahuje 21 147 OS. Kapacita vnitrobloků, které nemohou rezidenti využívat je 12 723 OS
- Celková disponibilní parkovací kapacita pro veřejnost je 47 715 OS. Parkovací kapacita pro ostatní uživatelské kategorie je 12 723 PS;

- Celková aktuální nabídka parkovacích kapacit dosáhla hodnoty 60 438 PS;
- Při fyzickém měření provedeném v noci mezi 24<sup>00</sup> a 03<sup>00</sup> hodinou byla naměřená průměrná obsazenost 97,4 %. Celkově vzrostl počet vozidel na Praze 10 od roku 2004 o 1 992 OA. V oblasti Vršovic a Vinohrad naopak klesl počet vozidel v porovnání s rokem 2008 o 349 OA – část vozidel, která byla „vytlačena“ ZPS Praha 2 a 3 v roce 2007 se již vrátila zpět;
- Opakované denní průzkumy stanovily průměrnou obsazenost na 87,6%. To, že je denní obsazenost nižší oproti noční, signalizuje vysoký podíl funkce bydlení v hodnoceném území a předurčuje hlavní směry řešení dopravy v klidu. V porovnání s rokem 2004 stoupl průměrný počet vozidel o 2 444 OA. Naopak v území Vršovice a Vinohrady klesl průměrný denní počet parkujících vozidel o 329 OA.
- Jakkoliv jsou informace o poklesu počtu OA povzbudivé, stále je v noci odstaveno 3 614 vozidel v rozporu s dopravními předpisy. Ve dne je situace poněkud lepší a v průměru parkuje nevhodně 2 145 OA;
- Momentové dopravní průzkumy hodnotily 52 okruhů s celkovou kapacitou 6 815 PS = 25,6 % celkové disponibilní kapacity na místních komunikacích;
- Byla neměřená průměrná obsazenost 105,00% v noci a 96,08% ve dne. Diference oproti celoplošným dopravním průzkumům je v rámci 10 % tolerance;
- 65 % disponibilní parkovací kapacity využívají v průběhu dne rezidenti;
- Křivky obsazenosti mají stále podobný průběh. Zásadní rozdíl je v počtu sledovaných PS. Jestliže v roce 2004 bylo 1 103 PS, letos jsme sledovali 6 815 PS. Metodiku současného vyhodnocování všech skupin parkujících používá zpracovatel od roku 2010.
- V hodnocených lokalitách byl změřen index rotace 1,67, což signalizuje nízkou obrátkovost parkujících vozidel; Celkový index rotace byl v roce 2004 2,55;
- Střední doba parkování všech vozidel byla změřená 5,50 hod, přičemž v roce 2004 činila 3,79 hod.
- 85 % disponibilní parkovací kapacity je zablokováno trvale parkujícími vozidly – rezidenti + dlouhodobě parkující vozidla. Krátkodobé parkování využívá 6% disponibilní kapacity. V roce 2004 krátkodobé parkování využívalo více než 20 % parkovací kapacity, v roce 2008 pak již jen 16 % parkovací kapacity;
- Příčina prodloužení dlouhodobého parkování spočívá zejména ve zvýšení počtu OA převážně bydlících, která zůstávají v průběhu 24 hodin bez pohybu a zvýšené zátěží území zbytnou zaměstnaneckou dopravou. Důsledkem zvýšení podílu těchto vozidel na obsazenosti se snižuje nabídka disponibilní kapacity PS a zejména v průběhu dne narůstá podíl jízd OA hledajících místo k zaparkování;
- Oproti roku 2004 stoupl počet vozidel bez pohybu ze 32 % na 48 % - nyní je zablokováno 3 307 PS;
- V roce 2004 činil objem zaměstnanecké vyjížďky 30 %. Nyní to je již pouze 20%. Naopak zaměstnanecká dojížďka stoupla z 12% v roce 2004 na současných 16%;
- Do monitorovaných lokalit přijelo celkem 10 382 OA/den;
- Je zřetelné odlišné chování jednotlivých území. Do Vršovic, Malešic, Vinohrad a částečně i Strašnic směřují velké objemy zaměstnaneckého parkování. Naopak Michle a Záběhlice jsou spíše typickými obytnými soubory.
- Na území Prahy 10 parkuje průměrně 6 000 zaměstnaneckých vozidel denně.
- Není prokázán vliv ZPS Praha 2 a 3 na zvýšený počet „mimopražských“ vozidel v území. Průměrná přítomnost „cizích“ RZV je 22% v noci;

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

1. Parkování bydlících – z velké části dlouhodobé parkování – ve dne 65 % parkovací kapacity;
2. Parkování zaměstnanecké – jak pro potřeby hodnoceného území tak i pro potřeby centrální oblasti Prahy – ve dne 20 % parkovací kapacity;
3. Parkování návštěvnické – krátkodobé a částečně střednědobé, pro které je k dispozici max. 15 % disponibilní parkovací kapacity;

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

Na základě hodnot saturace území parkujícími OA a po vyhodnocení základních výstupů a parametrů zjištěných v rámci momentového pozorování provedl zpracovatel odhad rozsahu cílové a zdrojové dopravy OA v průběhu typického pracovního dne. Po aplikaci uvedených výstupů na celé hodnocené území odhaduje zpracovatel, že v průběhu typického pracovního dne dosahuje rozsah cílové a zdrojové dopravy vyvolané pohybem OA parkujících na komunikacích hodnoty cca 40 000 – 50 000 vozidel představující příjezdy a odjezdy, z čehož cca. 28 000 pohybů je tvořeno nerezidentní klientelou. 6 000 PS je každodenně zablokováno zaměstnaneckým parkováním.

## 8.2 Celkové závěry a doporučení

Na území je nedostatek parkovacích kapacit pro potřebu veřejnosti a pro rezidentní parkování. Část nově vzniklých kapacit HG slouží téměř výhradně pro potřeby polyfunkčních objektů a přitom nepokrývá vlastní zaměstnanecké parkování. Nedostatek parkovacích kapacit se projevuje rozsáhlou dopravní nekázní, kdy vozidla parkují na chodnících, v křižovatkách, v druhé řadě na komunikacích a podobně.

V současnosti prakticky nastala situace, kdy se již nemůže zvyšovat počet OA parkujících na komunikacích aniž se to projeví masovým nerespektováním dopravních předpisů a omezováním ostatních uživatelů komunikací, včetně chodců. Současný deficit parkovací kapacity pro tzv. rezidenty, tj. trvale bydlící představuje cca 2 567 OS a v průběhu dne cca 1 858 PS.

Základním mantinelem pro další vývoj DvK na hustě obydleném území je počet OA bydlících. Výhledová potřeba nárůstu parkovací kapacity pro tuto uživatelskou skupinu činí cca 18 871 PS. Tato hodnota pracuje s dalším růstem vybavenosti domácností osobními automobily. Je však také možné, že se další růst automobilizace rezidentů zastaví a začneme akceptovat moderní trendy života. Vybavenost jednotlivých sídelních jednotek je velice odlišná. Celková průměrná vybavenost vozidly je zjištěná na 0,726 OA/byt. Jednotka. Pokud eliminujeme průmyslové oblasti a zpracujeme si souhrn pouze pro oblast Vršovic a Vinohrad, zjistíme vybavenost zdejších domácností 0,65 OA/byt. Pokud ještě odpočítáme vozidla Prahy 2 a Prahy 3, klesá reálná vybavenost na 0,63 OA/byt.

Pro dlouhodobé a efektivní řešení je nutný systémový přístup zahrnující problematiku v potřebném rozsahu a v odpovídajícím časovém horizontu. Vzhledem k aktuální situaci by základním prvkem řešení DvK mělo být, ve velmi krátkém čase, zavedení plošné organizace a regulace DvK) na části hodnoceného území. Na území dochází ve velkém rozsahu k průniku funkcí bydlení a komerce, služeb atd. Budoucí model řešení organizace DvK bude muset tuto smíšenou uživatelskou charakteristiku ve značné míře respektovat. Současně je třeba říci, že pokud v nejbližší době nedojde k podstatnému zvýšení parkovací kapacity realizací HG, bude nutné v některých lokalitách regulovat

nejen parkování návštěvníků a zaměstnanců v průběhu dne, ale rovněž nárůst počtu OA bydlících jež odstavují svá vozidla na komunikacích (noc).

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

### Na základě výsledků analýzy zpracovatel doporučuje:

- 1) Zavést na části hodnoceného území celoplošný regulovatelný zónový systém DvK, který uplatní model smíšeného parkování rezidentů, návštěvníků a abonentů;
- 2) Nechat zpracovat projekt celoplošné regulace DvK a po jeho projednání a schválení orgány města také realizační projektovou dokumentaci;
- 3) Neumožňovat realizaci nových staveb bez odpovídajícího řešení parkování ve smyslu vyhl. č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy (vč. nástaveb bytů u stávajících objektů);
- 4) Zahájit intenzivní jednání s vlastníky / správci stávajících objektů hromadného parkování se záměrem rozšíření jejich využitelností a to zejména s ohledem na rezidentní klientelu;
- 5) Podporovat investorské aktivity zaměřené na řešení stávajícího i budoucího deficitu parkovacích kapacit včetně výstavby ve vnitroblocích;
- 6) Definovaný deficit přesahující 18 000 odstavných stání je značně vysoký a nelze očekávat, že městská část bude mít v blízké budoucnosti dostatek finančních zdrojů na realizaci nových parkovacích kapacit.
- 7) Reálná potřeba je v současné době daleko nižší a pohybuje se na úrovni lokálních deficitů vyčíslených na 2 567 OS v nočním období. Tento deficit je řešitelný investičně méně náročnými akcemi – optimalizace využití prostoru komunikací, nenáročné stavební úpravy, změna funkčního využití některých ploch a podobně;
- 8) Umožnit změnu funkce méně kvalitních bytových a jiných objektů na hromadné garážovací objekty určené zejména k řešení deficitu parkovací kapacity rezidentů;
- 9) Vytvářet podmínky pro budoucí investory objektů v lokalitě realizaci kapacitního parkovacího objektu umožňujícího snížení deficitu parkovací kapacity na hodnoceném území;
- 10) Před rozhodováním o přípravě projektů hromadných garáží doporučujeme zpracovat podrobnou demografickou analýzu, která na základě výsledků SLDB 2011 bude moci lépe identifikovat poměry v jednotlivých sídelních jednotkách s ohledem na jejich vybavenost a věkovou strukturu obyvatel;
- 11) Organizaci DvK na komunikacích společných a navazujících na jiné městské obvody – MČ Praha 2,3,4 řešit ve vzájemné koordinaci.

Zpracovali:

Ing. Karel Jarolímek

Ing. Petr Horský

Ing. Jan Zítek



## Obsah

1. Základní identifikace díla .....	2
1.1 Objednatel: .....	2
1.2 Zpracovatel: .....	2
2. ÚVOD .....	2
2.1 Vymezení a charakteristika hodnoceného území .....	2
2.1.1 Přesnější vymezení území městské části Praha 10 .....	2
2.2 Širší dopravní vztahy .....	3
2.3 Popis základních sídelních jednotek .....	4
2.5 Demografie .....	8
2.5.1 Schématické vyjádření hustoty osídlení .....	9
2.5.2 Vývoj bytového fondu na Praze 10 .....	10
2.5.3 Věková skladba obyvatelstva .....	10
2.6 Doprava v klidu – úvodní hodnocení .....	11
3. Parkovací kapacita hodnoceného území .....	15
3.1 Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích .....	15
3.2 Balance parkovacích kapacit ve vnitroblocích .....	15
3.3 Přehled stávajících disponibilních parkovacích kapacit .....	16
4. Dopravní průzkumy .....	17
4.1 Metodika dopravních průzkumů .....	17
4.1.1 Momentové pozorování .....	17
4.1.2 Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích .....	18
4.2 Vyhodnocení momentového pozorování .....	19
4.2.1 Seznam okruhů momentového pozorování a převažující uživatelská struktura .....	19
4.3 Obsazenost, pohyb OA a časové průběhy využití parkovací kapacity .....	20
4.3.1 Obsazenost parkovacích kapacit .....	20
4.3.2 Pohyb OA a průměrná časová charakteristika parkování .....	25
4.3.3 Časová charakteristika parkování .....	26
4.3.4 Denní průběhy obrátů .....	28
4.3.5 Zastupitelnost a využití parkovací kapacity .....	28
4.3.6 Analýza registračních značek vozidel .....	30
4.4 Saturace hodnoceného území .....	31
4.4.1 Obsazenost území v noci .....	32
4.4.2 Obsazenost území ve dne .....	32
4.5 Stanovení uživatelské funkce objektů v hodnoceném území .....	35
5. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity .....	35
5.1 Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity .....	35
5.1.1 Stávající celoplošné balance PS na místních komunikacích (10/2012) .....	35
5.2 Vyhodnocení budoucích nároků potřeby parkovací kapacity .....	37
5.3 Vybavenost domácností .....	38
6. Analýza provozně organizačních aspektů řešení dopravy v klidu .....	39
6.1 Zóna placeného stání .....	39
6.1.1 Legislativní předpoklady zavedení regulace DvK .....	39
6.1.2 Koncepce zřizování a provozování zón placeného stání .....	40
6.1.3 Aktuální cenová politika města .....	40
6.1.4 Stav přípravy rozvoje ZPS – říjen 2012 .....	40
6.1.5 Formy provozování ZPS .....	40
6.1.6 Ekonomická analýza provozování ZPS .....	41
6.1.7 Výnosy z provozování ZPS a jejich využití .....	41
6.1.8 Analýza využití dat z provozování ZPS .....	41
6.2 Analýza efektivity provozování hlídaných ploch a hromadných garáží .....	41
6.3 Analýza potřebnosti parkovacích domů .....	42
6.3.1 Rozšíření využití stávajících kapacit HG .....	42
6.3.2 Realizace nových parkovacích objektů .....	42
6.3.3 Ekonomické předpoklady řešení hromadných garáží .....	42
7. Koncept návrhu řešení dopravy v klidu .....	43

7.1 Operativní řešení – příprava a realizace regulace dopravy v klidu .....	43
7.2 Východiska pro návrh zóny placeného stání .....	43
7.3 Doporučené principy zóny placeného stání .....	44
7.4 Rozvojové řešení - doporučení .....	44
7.5 Výhledové řešení – stanovení priorit .....	44
8. Závěry a doporučení .....	45
8.1 Závěry analýzy a porovnání výsledků s analýzami DvK let 2004 a 2008: .....	45
8.2 Celkové závěry a doporučení .....	46

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

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

Obsah dokumentace		
Číslo	Název	Formát
	Textová zpráva	Sešit A3
	Tabulková část	Pořadač A4
	Pasport parkovacích kapacit na místních komunikacích	Sešit A3
Přílohy		
Číslo	Název	Formát
P1	Průměrné noční obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A1
P1-1	Průměrné noční obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích - úroveň ZSJ	A2
P2	Průměrné denní obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích	A1
P2-1	Průměrné denní obsazenosti parkovacích kapacit na místních komunikacích - úroveň ZSJ	A2
P3	Rozborová mapa funkčního využití objektů v hodnoceném území	A1
P4	Rozborová mapa převládajícího charakteru zástavby základních sídelních jednotek společně s mapou dopravních vztahů	A2
P5	Přehled okruhů momentových dopravních průzkumů	A1
P6	Přehled parkovacích kapacit ve vnitroblocích	A1
P7	Rozborová mapa výskytu lokálních parkovacích deficitů na místních komunikacích	A1
P7-1	Rozborová mapa výskytu lokálních parkovacích deficitů na místních komunikacích - úroveň ZSJ	A2
P8	Rozborová mapa hustoty osídlení	A2
P9	Rozborová mapa výhledových deficitů rezidentních stání	A2