**STUDIE DOPRAVNÍHO MODELU PRO ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ (ZPS)**

**Aktualizace koncepce řešení dopravy v klidu na území MČ Praha 12 na stav roku 2025**

* 1. **Pasportizace parkovacích kapacit – aktualizace 2025**

Pasportizací se zjišťuje celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území.

Pasport zahrnuje:

|  |  |
| --- | --- |
| Model 2014 | Revize modelu 2025 |
| 1. Stání na místních komunikacích (způsob stání, kapacita, organizace dopravy v klidu, charakter komunikace,…); | Kompletní upgrade |
| 1. Hlídané parkovací plochy (kapacita, členění na veřejné a neveřejné parkovací kapacity provozní režim, ceny,...) | Upgrade veřejných kapacit |
| 1. Hromadné garážové kapacity (kapacita, členění na veřejné a neveřejné parkovací kapacity, provozní doba, ceny,...) | Upgrade veřejných kapacit |
| 1. Individuální garáže (kapacita, typ,…) | Stav 2017 + odhad nové výstavy |
| 1. Parkování ve vnitroblocích (kapacita, členění na veřejné a neveřejné parkovací kapacity) | Stav 2017 + odhad nové výstavy |
| 1. Parkování ve vnitroblocích na volné ploše (kapacita, členění na veřejné a neveřejné parkovací kapacity) | Stav 2017 + odhad nové výstavy |

### Pasport parkovacích stání na místních komunikacích

Při zpracování pasportu parkovacích stání na místních komunikacích zpracovatel musí respektovat 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 pasportu je vhodné v maximální možné míře použít ustanovení novelizované ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací. Novelizace z roku 2005 umožňuje použít odlišné hodnoty pro šířkové profily komunikací, umožňuje realizovat „výhybny“ a „obratiště“ a to vše s cílem dosáhnout optimálního využití disponibilního prostoru.

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. Na rozdíl od komunikací, které plní obslužnou funkci uvnitř zastavěného území, a kde by v budoucnu mělo být dosaženo i zklidnění dopravních toků (zóny tempo 30 apod.). Na tyto vnitřní území, kde je vysoký podíl funkce bydlení, se nahlíží jako na „obytné zóny“ a parkovací kapacita se stanovuje na horní možné hranici technické využitelnosti území.

Tuto metodiku je nutno použít s ohledem na zjištění skutečných kapacitních možností území. Vychází se přitom z nároků na velikost stání odpovídající skutečné skladbě parkujících OA zjištěných při fyzickém měření v terénu. Je třeba si uvědomit, že norma reagovala na technický rozvoj, kdy došlo k podstatnému zvýšení manipulačních schopností OA (posilovače řízení atd.)

Při určení kapacit jsou doporučeny následující rozměrové předpoklady:

* délka hrany potřebná pro kolmé stání je 2,40 m, pro šikmé 2,80 m a podélné 5,50 m. Uvedené parametry vycházejí z dřívějších měření provedených na území Prahy;
* hloubka parkovacího stání je kolmého stání minimálně 4,50 m, u šikmého 4,80 m (a jsou využívané 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 je vytištěn v měřítku 1: 1 000.

### Pasport parkovacích stání mimo místní komunikace

Součástí celkové parkovací kapacity jsou mimo PS na místních komunikacích rovněž kapacity v hromadných a individuálních garážích, 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 podkladů. 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 musí zpracovatel v některých případech parkovací kapacitu stanovit odhadem.

Zatřídění parkovacích kapacit do místních komunikací je nutno v některých nejasných případech konzultovat se silničním správním úřadem a databází spravovanou TSK hl. m. Prahy. 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.

* 1. **Popis charakteru území – aktualizace 2025**

**Popis charakteru území poskytuje informace doplňující celkový obraz hodnoceného území pro účely komplexního posouzení jeho stávajících a budoucích potřeb z hlediska dopravy v klidu.**

Obsahuje:

1. Vymezení hodnoceného území, rozčlenění podle základních sídelních jednotek (ZSJ);
2. Charakteristika jednotlivých ZSJ : posouzení převládajícího funkčního využití, významné cíle pro dopravu v klidu, …;
3. Popis základní užitné funkce objektů s členěním na funkce bydlení, komerce (zahrnující administrativu, komerci, školství, kulturu, sport, zdravotnictví, hotely, …), smíšené objekty,…;
4. Demografické údaje (stávající údaje, časový vývoj):

* Obložnost = počet obyvatel / bytová jednotka
* Hustota osídlení = počet obyvatel / ha
* Počty obyvatelstva
* Počty bytů (obydlené / neobydlené)
* Věková struktura obyvatelstva
* Počet osobních vozidel

1. Širší dopravní vztahy (MHD, nadřazená komunikační síť, …);

Výsledky jsou zpracovány do tabulek a map území.

## Dopravní průzkumy dopravy v klidu – aktualizace 2025

**Základním zdrojem informací o parkování jsou dopravní průzkumy provedené zpracovatelem na místních komunikacích hodnoceného území.**

Provádějí se dva základní průzkumy:

1. **Celoplošné statické sčítání vozidel** parkujících na místních komunikacích ve sledovaném území :

* V členění 2 x dopoledne (9-11 hod), 2 x poledne (11:30 až 13:30 hod), 2 x odpoledne (14 až 16 hod), 2 x noc (24 až 3 hod);
* Sčítání je provedeno na celém území vždy dva po sobě jdoucí typické pracovní dny (tj. v průběhu 48 hodin), tj. mimo pátky a mimo období státních svátků, prázdnin a zimní sezónu prosinec-březen;
* Výstupy jsou členěny do 3 základních územních kategorií, úsek místní komunikace, základní sídelní jednotka a celé hodnocené území.

Výsledkem je zjištění průměrné obsazenosti, která se počítá jako podíl vozidel parkujících v území ku kapacitě parkovacích míst v území.

Výsledky jsou zpracovány do tabulek a map území.

Takto strukturované dopravní průzkumy umožňují 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.

## Analýza dopravy v klidu – požadovaný obsah

**Na základě provedené pasportizace parkovacích kapacit, charakteristiky území a dopravních průzkumů je zpracována analýza dopravy v klidu.**

Jejím obsahem je:

* 1. Určení uživatelských kategorií parkujících (rezidenti, abonenti, návštěvníci, zásobování atd.);
  2. Zjištění a vyhodnocení podílu jednotlivých uživatelských skupin vyskytujících se na šetřeném území v typickém pracovním dnu a v průběhu 24 hodin;
  3. Zjištění a vyhodnocení statických a dynamických hodnot dopravy v klidu (obsazenost, obrátkovost, příjezdy/odjezdy, časová struktura parkování atp.);
  4. Bilance poptávky a nabídky po parkování pro jednotlivé kategorie parkujících – stávající stav a výhled;
  5. Zjištění potřeb parkování rezidentů – stávající stav a výhled;
  6. Zjištění potřeb parkování dalších uživatelských skupin – stávající stav a výhled;
  7. Zjištění potřeb parkování u dominantních objektů umístěných na šetřeném území (obchodní centra, administrativní centra, sportovní – stávající stav a výhled;
  8. Určení kritických faktorů majících vliv na současnou dopravu v klidu na území;
  9. Analýza dřívějších studií a dokumentací v oblasti dopravy v klidu;
  10. Vliv stávající organizace dopravy a dopravy v klidu na bilanci parkování;
  11. Nekázeň při parkování (fotodokumentace a výstupy celoplošných dopravních průzkumů).

Výsledkem analýzy je kompletní dokument obsahující tabulky, mapy, popisy, hodnocení, fotodokumentaci.

## Návrh řešení, doporučení a závěry – aktualizace 2025

**Analýza dopravy v klidu musí obsahovat návrhy řešení, doporučení a závěry v minimálním rozsahu:**

1. Celkové posouzení a vybilancování dopravy v klidu v hodnocených etapách;
2. Porovnání závěrů analýzy s dřívějšími studiemi v oblasti dopravy v klidu;
3. Doporučení změn organizace dopravy v klidu na veřejných komunikacích;
4. Doporučení na plošný rozsah zóny placeného stání a základní pravidla funkčnosti ZPS;
5. Závěrečný komentář.

## Projednání aktualizované analýzy

Závěry analýzy dopravy v klidu musí projít diskuzí na úrovni odborných, správních a samosprávních orgánů města, tj. zejména:

1. Odbor dopravy MHMP;
2. TSK hl. m. Praha;
3. Městská část. Praha 12

## Rozsah území aktualizace 2025

Územní MČ Praha 12 mimo okrajové části (Cholupice, Točná a část Komořan)

# Termín vyhotovení:

# 6 měsíců od účinnosti smlouvy