

Analýza dopravy v klidu – Praha Vinoř - 2025

Etapu díla: Analýza dopravy v klidu

Část díla: Souhrnná zpráva

Zadavatel:

Městská část Praha Vinoř
Úřad městské části Praha - Vinoř
ul. Bohdanečská 97
190 17 Praha-Vinoř

Zhotovitel:

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



Duben – červen 2025

1 Základní identifikace díla

1.1 Objednatel:

Městská část Praha Vinoř

Úřad městské části
ul. Bohdanečská 97
190 17 Praha-Vinoř
Číslo objednávky: OBJ/55/0089/2025

1.2 Zpracovatel:

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

Radimova 2342/36
169 00 Praha 6
IČO: 266 86 503
Tel.: +420 222 742 621
E-mail: info@moz-c.cz
www: www.moz-c.cz

1.3 Cíle díla:

Městská část Praha Vinoř se potýká s problematikou parkování. Tento problém je dán nárůstem počtu osobních automobilů a je dlouhodobě neřešeným. Obyvatelé spoléhají, že na jejich parkovací potřeby vyřeší město či městská část a nechtějí problematiku parkování řešit svými vlastními prostředky. A tak se místní komunikace, ale i veškeré další myslitelné plochy stávají odkladištěm automobilů na kratší či delší dobu.

Zatížení parkujícími vozidly je generováno jak zdejším obyvatelstvem a podnikatelskými subjekty, tak i postupně se rozšiřující regulací v hlavním městě Praha. Praha Vinoř nyní učinila první krok, a tím je zadání analýzy, která by měla problém stavu parkování popsat, ale zejména kvantifikovat. Celá analýza je zpracována tak, aby reflektovala stanovené požadavky na analytickou část přípravy zóny placeného stání podle: „STUDIE DOPRAVNÍHO MODELU PRO ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ (ZPS) V PRAZE, část: DEFINOVÁNÍ ROZSAHU POTŘEBNÝCH DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ ŠETŘENÍ A ANALÝZ“, vydáno TSK hl. m. Praha – duben 2014.

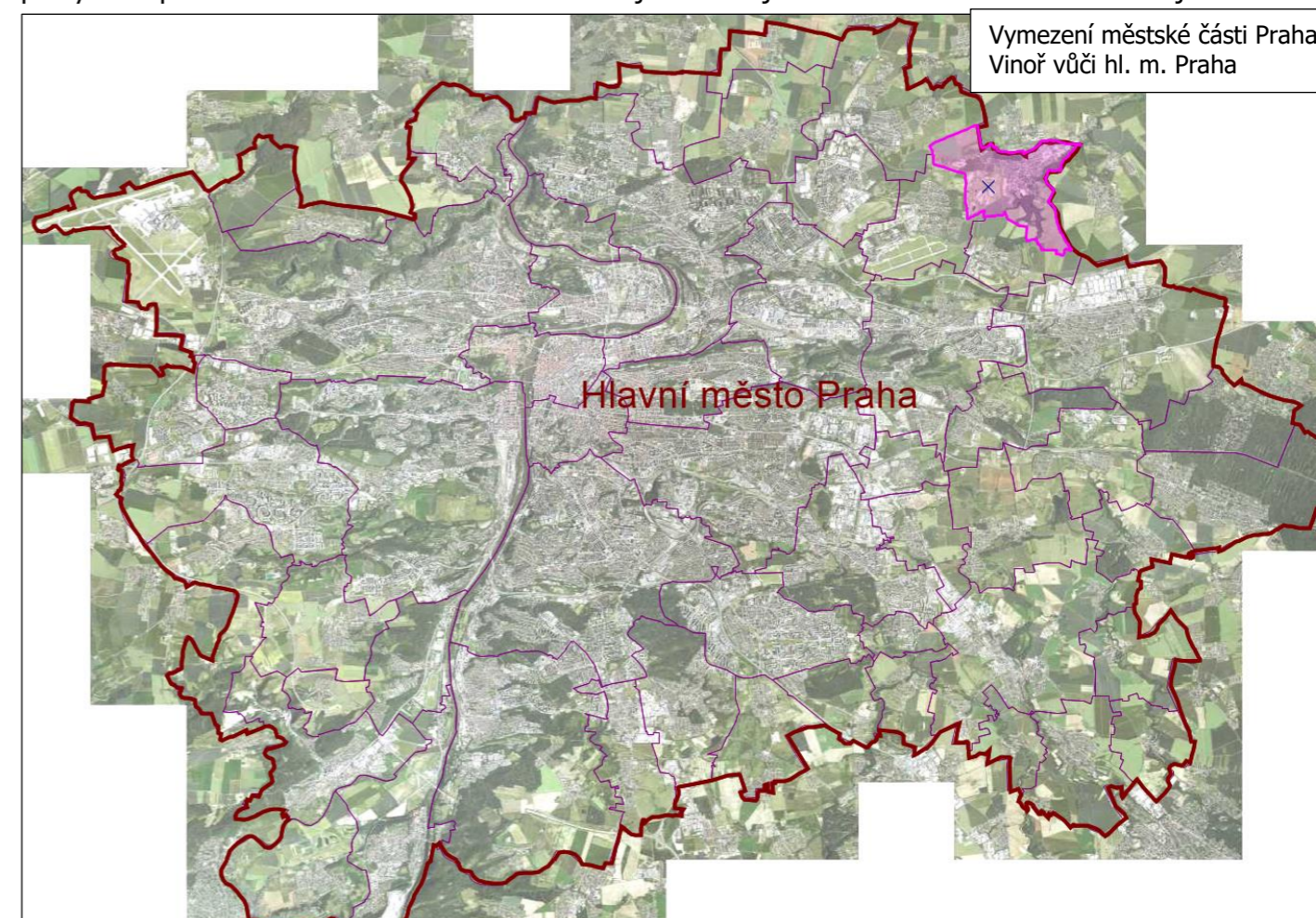
1.4 Obsah dokumentu

- Pasportizace stávajících parkovacích kapacit ve sledovaném území – s rozlišením místní / účelové komunikace, garáže a stání mimo komunikace
- Popis charakteru území – funkce jednotlivých objektů v území
- Dopravní průzkumy – zjištění stávající poptávky po parkování na základě dopravních průzkumů opakovaného statického zjišťování v rozsahu 8 měření (z toho 2 noční) pro každý úsek místní komunikace.
- Analýza dopravy v klidu – bilance parkování ve sledovaném území, stanovení potřeb – stávající stav, výhled, posouzení stávajícího stavu dopravy v klidu
- Návrh řešení – úpravy organizace dopravy v klidu, zavedení regulace formou ZPS, ...

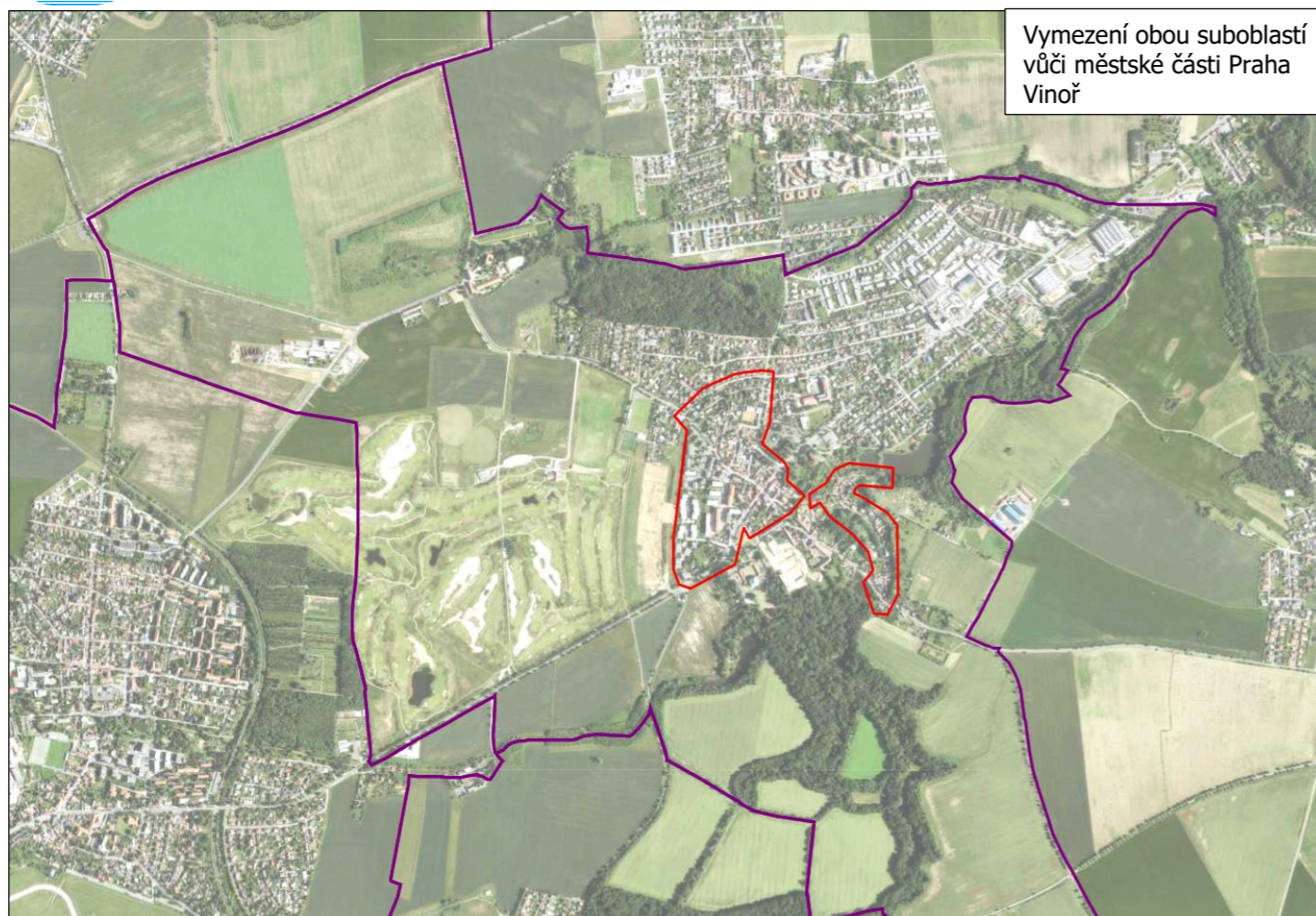
2 Charakteristika hodnoceného území

2.1 Vymezení hodnoceného území

Městská část Praha Vinoř se nachází ve severo východní části hlavního města Prahy. Praha Vinoř je pomyslnou poslední městskou částí v Praze a za ní již následují obce a města Středočeského kraje.



Vlastní analýza neprobíhala na celém území městské části, ale byla po dohodě se zadavatelem vymezena na dvě suboblasti – pomyslné centrum městské části s významnou funkcí vícepodlažního bydlení a samostatně hodnocenou lokalitou V Podskalí. Vymezení obou suboblastí je patrné z následujícího obrázku.



Hodnocené území je celé obsaženo v jediné základní sídelní jednotce.

Základní sídelní jednotka	ZSJ je obsažena v analyzovaném území
Vinoř	Zcela, ZSJ však pokrývá celé zastavěné území MČ Praha VINOŘ.

2.1.1 Charakteristika základních sídelních jednotek

Název základní sídelní jednotky (ZSJ)	Popis
Vinoř	ZSJ obsahuje všechny myslitelné typy zástavby. Od nízkopodlažní rozptýlené zástavby rodinných domů, přes středněpodlažní obytnou zástavbu, výrobní, obchodní a skladové areály a volnočasové lokality. Vlastní hodnocené území je pak charakterizováno zejména kombinací nízkopodlažní a středněpodlažní obytné zástavby doplněné místní administrativou a podnikatelskými provozovny. Část V Podskalí je ukončená volnočasovými příležitostmi.

2.1.2 Podrobný popis na úrovni jednotlivých objektů

Podrobný popis je zpracován v situaci:

Rozborová situace funkčního využití jednotlivých objektů společně s pasportem parkovacích kapacit na místních komunikacích.

2.1.3 Širší dopravní vztahy

Hodnocené území centra městské části je z velké části dislokováno severně od místní komunikace 1. třídy – Mladoboleslavské, která se za hranicemi hl. m. Prahy mění v silnici II. třídy č. 610. Centrální území je pak ještě rozděleno na dvě části místní komunikací II. třídy – ulici Bohdanečskou. Jižní část centra městské části je pak plošně výrazně menší.

Oblast V Podskalí se soustřeďuje na zástavbu podél slepé místní komunikace IV. třídy V Podskalí končící u rybníka a obsahuje i dva kratší úseky místních komunikací Urbanické a Telčické. Celá oblast V Podskalí je dopravním značením řešená jako obytná zóna.

Dostupnost vůči hlavnímu městu je zajištěna autobusovými linkami MHD a PID směřujícími ke stanicí metra Letňany.

2.2 Demografická analýza

Údaje o vývoji počtu obyvatel a bytů jsou jednou za základních informací při hodnocení stávajících i budoucích nároků zejména pro odstavné parkování osobních automobilů (OA) trvale bydlicích na šetřeném území. S ohledem na rozdílnou velikost hodnoceného území a základní sídelní jednotky není podrobná demografická analýza zpracována.

Parametr	Hodnota
Počet budov celkem	967
Počet budov bytových	905
Počet bytů obydlených	1 437
Počet bytů celkem	1 855
Počet evidovaných obyvatel	3 671
Počet obyvatel SLDB 2021 - obvyklý	4 499
Počet obyvatel SLDB 2011 - trvalý	3 664
Počet obyvatel SLDB 2011 - obvyklý	3 868
Počet obyvatel SLDB 2001	2 512
Počet budov v oblasti VINOŘ - střed	217
Počet budov v oblasti V Podskalí	51
Obložnost (počet obyv/byt)	2,42 (obvykle bydlicí/všechny byty)

Ulice	Oblast	Obydlené byty	Celkem byty	Obyvatel
Bohdanečská	Střed	39	54	141
Brožanská	Střed	20	23	40
Bukovinská	Střed	13	15	29
Čeperská	Střed	47	48	128
Čeradická	Střed	11	13	32
Českodubská	Střed	225	255	318
Dašická	Střed	26	31	65
Chaltická	Střed	0	0	0
Klenovská	Střed	13	15	35
Mladoboleslavská	Střed	42	66	116
Mlázovická	Střed	30	59	102
Semtínská	Střed	3	13	18
Uherská	Střed	169	195	509
Urbanická	V Podskalí	6	9	18
V Podskalí	V Podskalí	28	38	79
Velínská	Střed	6	6	22
Velkoosecká	Střed	20	67	128
Vinořské náměstí	Střed	36	42	92
Živanická	Střed	7	9	14
Celkem		740	957	1 885

S ohledem na absenci dalších dat nelze blíže analyzovat. Zarážející může být například vysoký rozdíl mezi obvykle bydlicími a evidovanými obyvateli. Další zvláštnost je v počtu „neobydlených“ bytů. Zde pravděpodobně se jedná o bytový fond, který nebyl v rámci SLDB 2021 podchycen. Existuje zde relevantní domněnka, že se jedná o zde skutečně žijící obyvatelstvo, které čerpá veškeré služby, ale městská část není příjemcem příslušných daňových příspěvků.

3 Pasportizace parkovacích kapacit

Celková disponibilní parkovací kapacita hodnoceného území zahrnuje:

1. parkovací stání na místních komunikacích
2. hlídané parkovací plochy
3. hromadné garážové kapacity
4. parkování ve vnitroblocích
5. 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 zaříděny jako MK (např. parkoviště soukromých subjektů). Informace o rozsahu těchto parkovacích kapacit slouží k celkové objektivitě a komplexnosti hodnocení DvK. Za tímto účelem byl proveden průzkum parkovacích ploch ve vnitroblocích. Fyzické zjištění potřebných parkovacích kapacit, jejich přesnost a úplnost je limitována možností vstupu do objektů, jejich dostupností popř. ochotou ke spolupráci provozovatelů a vlastníků jednotlivých objektů. Z uvedených důvodů musel zpracovatel v některých případech parkovací kapacitu stanovit odhadem.

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

3.1 Parkovací kapacity na místních a účelových komu 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. 294/2015, „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 „obratistě“ a to vše s cílem dosáhnout optimálního využití disponibilního prostoru. Pro vlastní aplikaci této ČSN na hodnocené území by bylo nutné doplnit stávající systém o dopravní značení, které by precizovalo použití nových prvků.

Současně při posuzování jednotlivých komunikací zpracovatel posuzuje jejich dopravní zatížení a umístění v prostoru. V případě dopravně významných komunikací s vysokými intenzitami provozu a průměrnými rychlostmi jedoucích vozidel na hranicích příslušných zákonných limitů (sběrné komunikace), je parkovací kapacita posuzována striktně podle zákona a norem. Odlišně je postupováno 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 či dopravně zklidněné 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.

Při určení kapacit zpracovatel vycházel z následujících minimálních rozměrových předpokladů:

- délka hrany potřebná pro kolmé stání je 2,50 m, pro šikmé 2,90 m a podélné 5,50 m. Uvedené parametry vycházejí z dřívějších měření provedených na území Prahy;
- hloubka parkovacího stání je kolmému stání minimálně 5,00 m, u šikmému 5,20 m (a jsou využívány převisy části vozu nad chodníkem) a podélného 2,00 m;
- minimální volný jízdní pruh na **obslužných** komunikacích je při jednosměrném provozu 3,0 m a při obousměrném provozu 3,50 m (využití „výhyben“, ...).

Sběrné komunikace

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

Obslužné komunikace

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

Pasport probíhal v měsíci květnu 2025. Pasport je vytištěn v měřítku 1: 750.

3.1.1 Přehled pro všechny komunikace

Oblast	Volně přístupné	ZTP - volné	ZTP - RZ	Soukromá místa	Vyhrazená místa	Parkovací kotouč	Zásobování	Moto
Střed	172	13	1	127	22	25	2	8
V Podskalí	3			2				
Celkový součet	175	13	1	129	22	25	2	8

- PS parkovací stání
- ZTP parkování vozidla označená symbolem O7
- RZ registrační značka
- §25 zvláštní užívání – vyhrazené parkování

Je zde uveden souhrn pro místní i účelové komunikace pokud se nejednalo o parkoviště za závorou. Uvedená kapacita je hodnocená podle zákona č. 361/2000 sb. a případné místní úpravy. S využitím ČSN 73 6110 a ČSN 73 6056 lze parkovací kapacitu navýšit až o 104 parkovacích míst.

3.2 Parkovací kapacity ve vnitroblocích

V oblasti – střed bylo zjištěno 181 parkovacích míst na ploše, 136 míst v individuálních garážích a 208 míst v hromadných garážích.

Oblast V Podskalí – jsou zjištěná parkovací stání na vlastních pozemcích a v individuálních garážích v celkovém počtu 63 parkovacích míst.

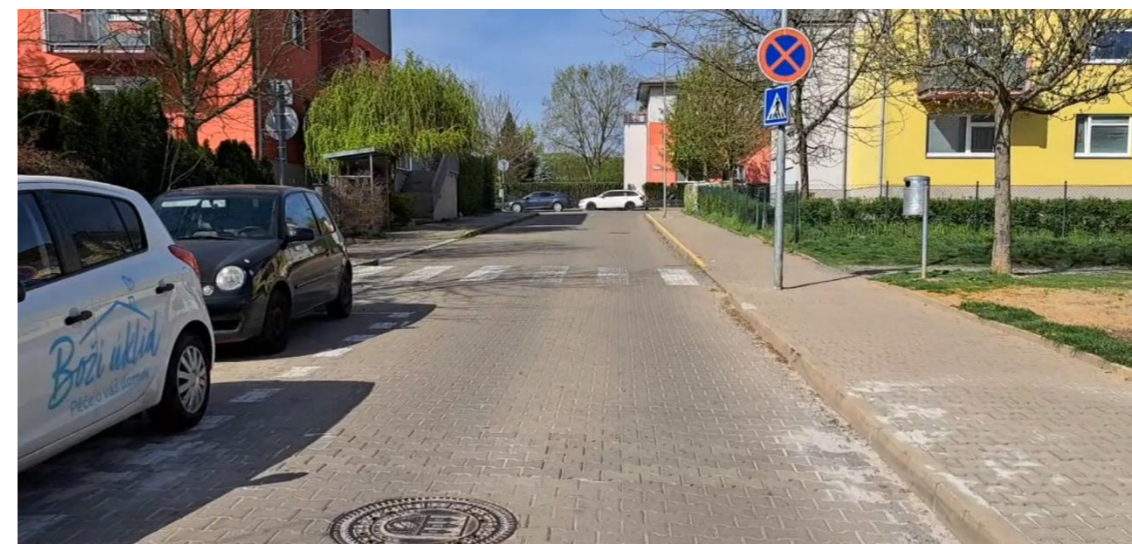
3.3 Procházka po Vinoři



Neduh posledních let - výdejní boxy tam, kde nelze legálně zastavit



Na mnoha místech je již využit obousměrný provoz jedním pruhem



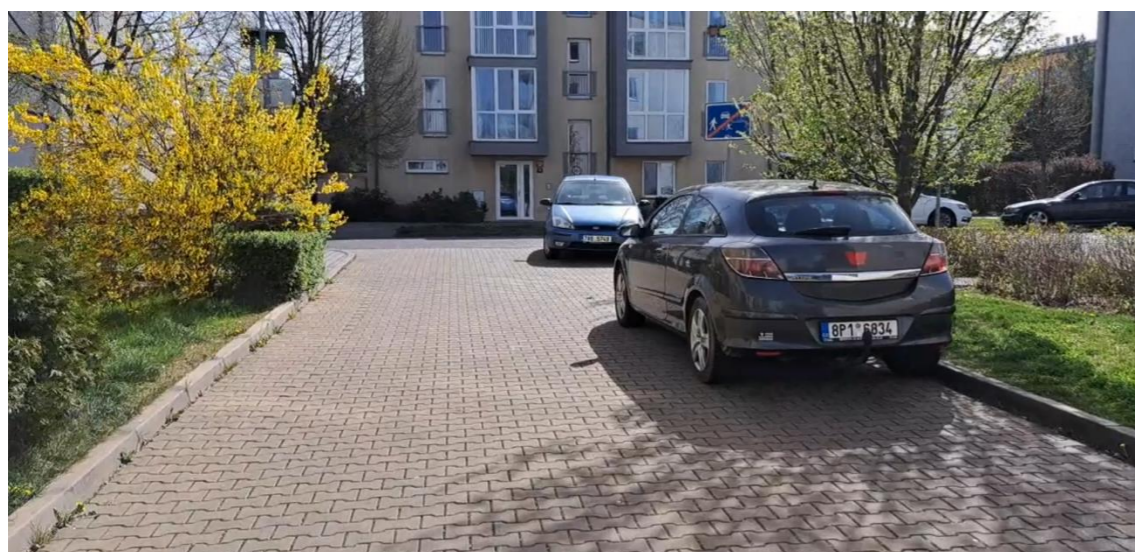
Násobná duplikace zákazu zastavení = nadbytečné dopravní značení



Auto odstavené ve vjezdu do hromadné garáže



Antiparkovací zábrany různého provedení. O vozovku se musí starat MČ ale užitek z parkovacího místa zůstává jeho vlastníkov.



V obytné zóně lze parkovat pouze na místech k tomu určených / označených.



Ne úplně standardní vyznačení parkovacích stání v křižovatce, ale rozhledům nebrání.



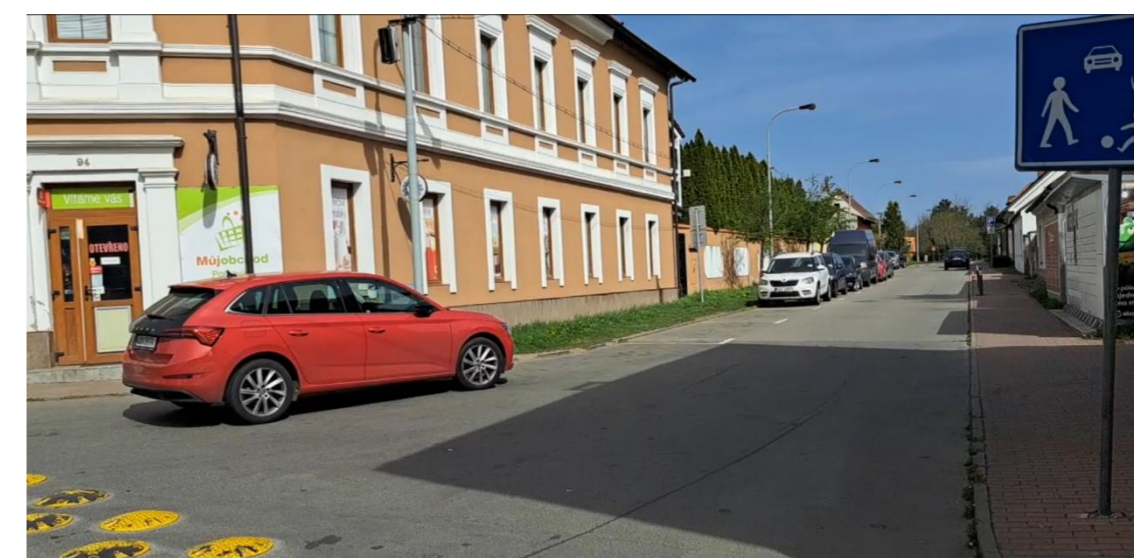
Velká část nové výstavby má své podzemní hromadné garáže. Současně je vytvořena velká kapacita na povrchu ale stále to nestačí.



Zdůraznění vjezdu do obytné zóny alespoň pomocí montovaných prvků.



Na Mladoboleslavské bylo nutno již obětovat pro parkování část chodníku.



Nicméně by zde obytná zóna být neměla (rozdílná niveleta).



Dodání základních potravin a kancelářských potřeb je nad zákon a dopravní značení.



Ale pořád je to málo.



Většina soukromých parkovišť je chráněna.



V obytné zóně v Čeradické ulici by stačilo vzít barvu a vyznačit parkovací stání.



Někde jsou pod objekty individuální garáže.



Objevuje se i regulace pomocí parkovacích kotoučů.



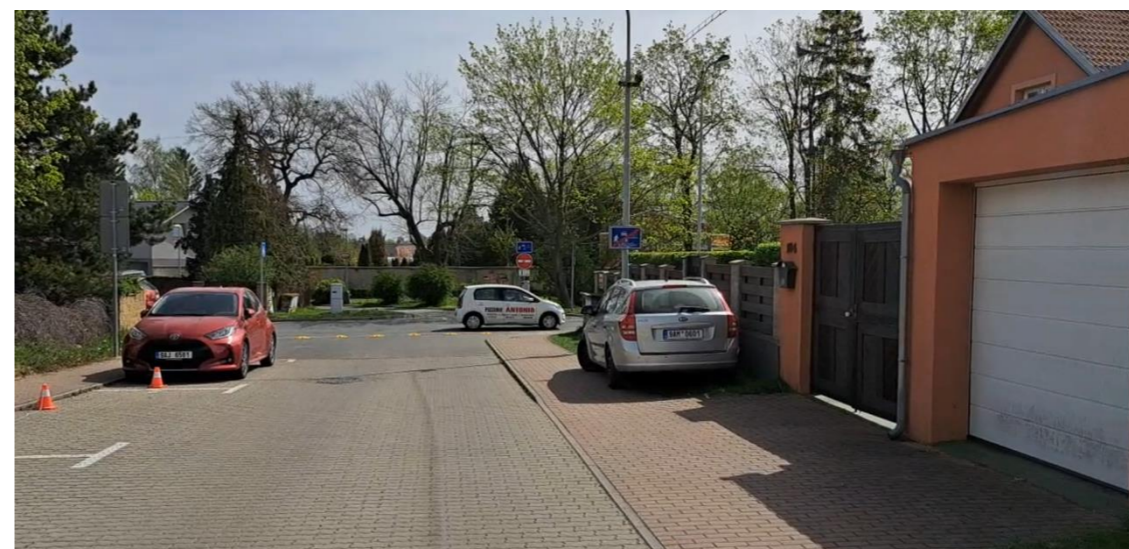
"Modrá zóna Vnoř" - takto by to ale být nemělo.



"Modrá zóna Vnoř" v kombinaci s prvky omezujícími obecné užívání pozemních komunikací by měla být nahrazená zákonnými prvky.



Označení "PRIVATE PARKING" se nezakládá na faktech.



Když je nutno zaparkovat vozidlo, tak se na pravidla nehleď - zeleň + chodník + obytná zóna.



A ještě jeden druh regulace pro ranní návoz dětí do školy.



Když na ryby, tak autem až k rybníku.

4 Dopravní průzkumy parkujících vozidel

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 dopravy v klidu (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.

4.2 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 měsíci květnu 2025 a bylo na hodnoceném území provedeno:

- 2 x v noci mezi 24⁰⁰ až 3⁰⁰ hod
- 2 x dopoledne mezi 9⁰⁰ až 11⁰⁰ hod
- 2 x v poledne mezi 11³⁰ až 13³⁰ hod
- 2 x odpoledne mezi 14⁰⁰ až 16⁰⁰ hod

4.3 Saturace hodnoceného území

Jedním z nejdůležitějších ukazatelů při hodnocení dynamických i statických vztahů DvK je celková saturace (nasyčenost) 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.

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 úseků pozemních komunikací jsou uvedeny v tabulkách. Tato lokální saturace je zřetelná z grafického zpracování, jež je znázorněno ve schématech „Obsazenost parkovacích stání na komunikacích Praha Vinoř (průměr noc a průměr den)“. Samostatně je provedeno vyhodnocení pro parkovací kapacitu „zákonnou“ a „technickou“.

Souhrnné výsledky celoplošného sčítání podle pro všechny sledované komunikace – zákonná kapacita

ID	ulice	od	do	zařazení	Počet PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
1	Mladoboleslavská	Vinořská	Semtínská	MK I.	0	0	0	NO	NO
2	Mladoboleslavská	Semtínská	Bohdanečská	MK I.	28	24	18	85,7%	65,0%
3	Mladoboleslavská	Bohdanečská	Chaltická	MK I.	11	6	10	54,5%	87,3%
4	Chaltická	Mladoboleslavská	Klenovská	MK III.	0	0	0	NO	NO
5	Klenovská	Chaltická	Brožánská	MK II.	4	0	0	0,0%	5,0%
6	Klenovská	Brožánská	Čeradická	MK II.	15	8	9	53,3%	60,0%
7	Klenovská	Čeradická	Dašická	MK II.	0	0	0	NO	NO
8	Dašická	Klenovská	Kasalická	MK III.	0	13	10	ZÁKAZ	ZÁKAZ
9	Dašická	Kasalická	Bohdanečská	MK III.	0	2	2	ZÁKAZ	ZÁKAZ
10	Bohdanečská	Dašická	Čeradická	MK II.	0	2	0	ZÁKAZ	NO
11	Čeradická	Bohdanečská	Klenovská	MK III.	1	12	9	1200,0%	920,0%
12	Brožánská	Klenovská	Bukovinská	MK III.	7	6	4	85,7%	57,1%
13	Brožánská	Bohdanečská	Bukovinská	MK III.	17	20	16	117,6%	94,1%
14	Bukovinská	Bohdanečská	Brožánská	MK III.	19	20	19	105,3%	97,9%
15	Klenovská	Bohdanečská	Chaltická	MK II.	0	0	1	NO	ZÁKAZ
16	Bohdanečská	Mladoboleslavská	Klenovská	MK II.	10	10	10	100,0%	104,0%
17	Bohdanečská	Klenovská	Bukovinská	MK II.	6	6	5	100,0%	90,0%
18	Bohdanečská	Bukovinská	Brožánská	MK II.	0	4	3	ZÁKAZ	ZÁKAZ
19	Bohdanečská	Brožánská	Čeradická	MK II.	0	2	2	ZÁKAZ	ZÁKAZ
20	NN5280	Bohdanečská	Bohdanečská	UK-V	26	17	7	65,4%	27,7%
21	Velkoosecká	Bohdanečská	Mlázovická	UK-V	38	28	17	73,7%	45,8%
22	Mlázovická	Velkoosecká	slepá	UK-V	19	23	15	121,1%	77,9%
23	Velkoosecká	Mlázovická	Českozubská	UK-V	10	16	12	160,0%	124,0%
24	Českozubská	Velkoosecká	Českozubská	UK-V	26	33	18	126,9%	69,2%
25	Českozubská	Českozubská	slepá	UK-V	0	4	4	ZÁKAZ	ZÁKAZ
26	Českozubská	Českozubská	slepá	UK-V	0	3	2	ZÁKAZ	ZÁKAZ
27	Českozubská	Českozubská	Českozubská	UK-V	11	8	6	72,7%	56,4%
28	Českozubská	Českozubská	slepá	MK III.	15	20	13	133,3%	85,3%
29	Semtínská	Českozubská	Mladoboleslavská	MK III.	6	12	7	200,0%	116,7%
30	Čeperská	Čeperská	slepá	UK-V	4	3	0	75,0%	0,0%
31	Čeperská	Uherská	Čeperská	MK III.	15	28	17	186,7%	114,7%
32	Uherská	Čeperská	Čeperská	MK III.	12	31	16	258,3%	135,0%
33	P-Uherská			NEZ	6	5	4	83,3%	66,7%
34	P-Uherská			NEZ	7	3	4	42,9%	51,4%
35	P-Čeperská			NEZ	16	12	7	75,0%	43,8%
36	Uherská	Bohdanečská	Čeperská	MK III.	29	37	32	127,6%	111,0%
37	P-Uherská			NEZ	44	39	24	88,6%	54,1%
38	NN3683	Bohdanečská	slepá	MK III.	18	19	17	105,6%	92,2%
39	Velínská	Mladoboleslavská	Živanická	MK III.	2	3	3	150,0%	130,0%
40	Živanická	Mladoboleslavská	Velínská	MK III.	0	0	0	NO	NO
41	Vinořské náměstí	Velínská	slepá	MK III.	13	9	10	69,2%	80,0%
42	Živanická	Velínská	Živanická	MK III.	0	0	0	NO	NO
43	Urbanická	V Podskalí	Urbanická	MK IV.	0	3	1	ZÁKAZ	ZÁKAZ
44	V Podskalí	Urbanická	slepá	MK IV.	1	4	3	400,0%	280,0%
45	V Podskalí	Živanická	Urbanická	MK IV.	4	14	11	350,0%	285,0%
Celkem Vnoř - střed					435	488	356	112,2%	81,7%
Celkem Vnoř - V Podskalí					5	21	15	420,0%	308,0%
Celkem vše					440	509	371	115,7%	84,3%

ID = identifikace lokality; OA = osobní automobil; PS = parkovací stání; ZAK = parkovací kapacita podle z. 361/2000 sb.; TECH = parkovací kapacita možná; OBS = obsazenost, MK = místní komunikace; UK-V = účelová komunikace veřejná; NEZ = nezařazená komunikace.

Souhrnné výsledky celoplošného sčítání podle pro všechny sledované komunikace – technická kapacita

ID	ulice	od	do	zařazení	SUM PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
1	Mladoboleslavská	Vinořská	Semtínská	MK I.	0	0	0	NO	NO
2	Mladoboleslavská	Semtínská	Bohdanečská	MK I.	28	24	18	85,7%	65,0%
3	Mladoboleslavská	Bohdanečská	Chaltická	MK I.	11	6	10	54,5%	87,3%
4	Chaltická	Mladoboleslavská	Klenovská	MK III.	0	0	0	NO	NO
5	Klenovská	Chaltická	Brozánská	MK II.	4	0	0	0,0%	5,0%
6	Klenovská	Brozánská	Čeradická	MK II.	15	8	9	53,3%	60,0%
7	Klenovská	Čeradická	Dašická	MK II.	0	0	0	NO	NO
8	Dašická	Klenovská	Kasalická	MK III.	23	13	10	56,5%	43,5%
9	Dašická	Kasalická	Bohdanečská	MK III.	2	2	2	100,0%	120,0%
10	Bohdanečská	Dašická	Čeradická	MK II.	0	2	0	ZÁKAZ	NO
11	Čeradická	Bohdanečská	Klenovská	MK III.	31	12	9	38,7%	29,7%
12	Brozánská	Klenovská	Bukovinská	MK III.	7	6	4	85,7%	57,1%
13	Brozánská	Bohdanečská	Bukovinská	MK III.	17	20	16	117,6%	94,1%
14	Bukovinská	Bohdanečská	Brozánská	MK III.	19	20	19	105,3%	97,9%
15	Klenovská	Bohdanečská	Chaltická	MK II.	0	0	1	NO	ZÁKAZ
16	Bohdanečská	Mladoboleslavská	Klenovská	MK II.	10	10	10	100,0%	104,0%
17	Bohdanečská	Klenovská	Bukovinská	MK II.	6	6	5	100,0%	90,0%
18	Bohdanečská	Bukovinská	Brozánská	MK II.	0	4	3	ZÁKAZ	ZÁKAZ
19	Bohdanečská	Brozánská	Čeradická	MK II.	0	2	2	ZÁKAZ	ZÁKAZ
20	NN5280	Bohdanečská	Bohdanečská	UK-V	26	17	7	65,4%	27,7%
21	Velkoosecká	Bohdanečská	Mlázovická	UK-V	38	28	17	73,7%	45,8%
22	Mlázovická	Velkoosecká	slepá	UK-V	19	23	15	121,1%	77,9%
23	Velkoosecká	Mlázovická	Českodubská	UK-V	14	16	12	114,3%	88,6%
24	Českodubská	Velkoosecká	Českodubská	UK-V	34	33	18	97,1%	52,9%
25	Českodubská	Českodubská	slepá	UK-V	3	4	4	133,3%	133,3%
26	Českodubská	Českodubská	slepá	UK-V	3	3	2	100,0%	73,3%
27	Českodubská	Českodubská	Českodubská	UK-V	11	8	6	72,7%	56,4%
28	Českodubská	Českodubská	slepá	MK III.	22	20	13	90,9%	58,2%
29	Semtínská	Českodubská	Mladoboleslavská	MK III.	7	12	7	171,4%	100,0%
30	Čeperská	Čeperská	slepá	UK-V	4	3	0	75,0%	0,0%
31	Čeperská	Uherská	Čeperská	MK III.	16	28	17	175,0%	107,5%
32	Uherská	Čeperská	Čeperská	MK III.	18	31	16	172,2%	90,0%
33	P-Uherská			NEZ	6	5	4	83,3%	66,7%
34	P-Uherská			NEZ	7	3	4	42,9%	51,4%
35	P-Čeperská			NEZ	16	12	7	75,0%	43,8%
36	Uherská	Bohdanečská	Čeperská	MK III.	32	37	32	115,6%	100,6%
37	P-Uherská			NEZ	44	39	24	88,6%	54,1%
38	NN3683	Bohdanečská	slepá	MK III.	18	19	17	105,6%	92,2%
39	Velínská	Mladoboleslavská	Živanická	MK III.	2	3	3	150,0%	130,0%
40	Živanická	Mladoboleslavská	Velínská	MK III.	0	0	0	NO	NO
41	Vinořské náměstí	Velínská	slepá	MK III.	13	9	10	69,2%	80,0%
42	Živanická	Velínská	Živanická	MK III.	0	0	0	NO	NO
43	Urbanická	V Podskalí	Urbanická	MK IV.	4	3	1	75,0%	30,0%
44	V Podskalí	Urbanická	slepá	MK IV.	1	4	3	400,0%	280,0%
45	V Podskalí	Živanická	Urbanická	MK IV.	13	14	11	107,7%	87,7%
Celkem Vinoř - střed					526	488	356	92,8%	67,6%
Celkem Vinoř - V Podskalí					18	21	15	116,7%	85,6%
Celkem vše					544	509	371	93,6%	68,2%

Uplatnění technické parkovací kapacity do značné míry řeší problém s parkováním. Z další analýzy nyní eliminujeme oblast V Podskalí a budeme se věnovat zejména oblasti Vinoř – střed.

Výsledky obsazenosti podle třídy pozemní komunikace – zákonná kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
MK I.	39	30	28	76,9%	71,8%
MK II.	35	32	32	91,4%	90,3%
MK III.	154	232	175	150,6%	113,9%
NEZ	73	59	38	80,8%	52,6%
UK-V	134	135	82	100,7%	61,3%
Celkový součet	435	488	356	112,2%	81,7%

Bližší rozpad ukazuje, že problematické jsou zejména lokality místních komunikací 3. třídy a mírně také účelové komunikace.

Výsledky obsazenosti podle třídy pozemní komunikace – technická kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
MK I.	39	30	28	76,9%	71,8%
MK II.	35	32	32	91,4%	90,3%
MK III.	227	232	175	102,2%	77,3%
NEZ	73	59	38	80,8%	52,6%
UK-V	152	135	82	88,8%	54,1%
Celkový součet	526	488	356	92,8%	67,6%

Využití technické kapacity zlepšuje výsledek a deficitní zůstávají pouze místní komunikace III. třídy, ale již minimálně.

Výsledky obsazenosti podle třídy pozemní komunikace – technická kapacita – vilová zástavba

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
MK I.	11	6	10	54,5%	87,3%
MK II.	35	30	30	85,7%	84,6%
MK III.	99	73	60	73,7%	60,8%
Celkový součet	145	109	99	75,2%	68,6%

Výsledky obsazenosti podle třídy pozemní komunikace – technická kapacita – sídlištní zástavba

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	OBS NOC	OBS DEN
MK I.	28	24	18	85,7%	65,7%
MK II.	0	2	2	ZÁKAZ	ZÁKAZ
MK III.	128	159	115	124,2%	90,0%
NEZ	73	59	38	80,8%	52,6%
UK-V	152	135	82	88,8%	54,1%
Celkový součet	381	379	256	99,5%	67,2%

Problematickou kategorií pozemních komunikací jsou místní komunikace III. třídy v sídlištní zástavbě. Zde deficit dosahuje více než 31 parkovacích stání.

Obsazenost méně než 40 %	Obsazenost 40 – 59,9 %	Obsazenost 60 – 79,9 %	Obsazenost 80 – 99,9 %	Obsazenost více než 100 %	Parkování v zákazu	Kapacita 0 PS bez vozidel

Většinu parkovacích procesů lze řešit poměrně úspěšně, pokud připustíme delší docházkovou vzdálenost. Většina problému se nám soustřeďuje na komunikace Velkoosecká, Mlázovická, Českodubská, Čeperská a Uherská. Nicméně první 3 jmenované jsou účelové komunikace, kde jsou možnosti městské části více než omezené.

5 Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity

Před vlastním rámcovým návrhem provedeme kapacitní výpočty. Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity je provedeno na úroveň stávajících nároků území

5.1 Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity

Při stanovení stávající potřeby parkovacích kapacit na hodnoceném území vychází zhotovitel zejména z poznatků o režimu parkování zjištěných v rámci této analýzy. Je zřejmé, že při nočním parkování (odstavování) OA se projevují výrazné deficity v lokalitách s vícepodlažní obytnou zástavbou. V průběhu dne se tyto deficity projevují pouze lokálně v okolí komerčních a administrativních aktivit a do značné míry souvisí s „pohodlností“ řidičů.

Stávající bilance PS na sledovaných komunikacích (05/2025) – zákonná kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	Noční bilance	Denní bilance
MK I.	39	30	28	9	11
MK II.	35	32	32	3	3
MK III.	154	232	175	-78	-21
MK IV.	5	21	15	-16	-10
NEZ	73	59	38	14	35
UK-V	134	135	82	-1	52
Celkem	440	509	371	-69	69

Uvedené hodnoty jsou poplatné zákonné parkovací kapacitě a předpokladu, že připustíme docházkovou vzdálenost až 500 m. V případě samostatné oblasti V Podskalí nám takto chybí v noci 15 parkovacích míst a ve dne 10 PM.

Stávající bilance PS na sledovaných komunikacích (05/2025) – technická kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	Noční bilance	Denní bilance
MK I.	39	30	28	9	11
MK II.	35	32	32	3	3
MK III.	227	232	175	-5	52
MK IV.	18	21	15	-3	3
NEZ	73	59	38	14	35
UK-V	152	135	82	17	70
Celkem	544	509	371	35	173

Další tabulka ukazuje situaci, jak se poměry změní v případě uplatnění tzv. technické kapacity. Deficity prakticky vymizí, ale stále platí docházková vzdálenost až 500 m.

Stávající lokální deficity na sledovaných komunikacích (05/2025) – zákonná kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	Lokální deficity - noc	Lokální deficity - den
MK I.	39	30	28	0	1
MK II.	35	32	32	11	11
MK III.	154	232	175	95	41
MK IV.	5	21	15	19	13
NEZ	73	59	38	0	0
UK-V	134	135	82	29	12
Celkem	440	509	371	154	78

Násobně vyšší deficitní hodnoty pak vycházejí, pokud budeme bilanci hodnotit na úrovni jednotlivých úseků pozemních komunikací. Z tohoto pohledu nám chybí více než 1/3 stávající zákonné parkovací kapacity.

Stávající lokální deficity na sledovaných komunikacích (05/2025) – technická kapacita

Typ komunikace	Počet PS	OA NOC	OA DEN	Lokální deficity - noc	Lokální deficity - den
MK I.	39	30	28	0	1
MK II.	35	32	32	11	11
MK III.	227	232	175	49	8
MK IV.	18	21	15	6	3
NEZ	73	59	38	0	0
UK-V	152	135	82	10	2
Celkem	544	509	371	76	25

Pokud 100 % využijeme stávající prostor snížíme lokální deficity na 1/2 původního stavu. Ale v nevíce zatížených lokalitách nám to stejně nepomůže.

Bilance – porovnání parkovací kapacity a počtu bytů

Ulice	Oblast	Obydlené byty	Celkem byty	PS VNIT	PS PK	PS SUM	Bilance / obydlené	Bilance / vše
Bohdanečská	Střed	39	54	30	34	64	25	11
Brozanská	Střed	20	23	28	24	52	32	29
Bukovinská	Střed	13	15	19	19	38	25	23
Čeperská	Střed	47	48	18	36	54	7	6
Čeradická	Střed	11	13	22	31	53	42	40
Českodubská	Střed	225	255	138	73	211	-14	-44
Dašická	Střed	26	31	43	25	68	42	37
Chaltická	Střed	0	0	0	0	0	0	0
Klenovská	Střed	13	15	32	19	51	39	37
Mladoboleslavská	Střed	42	66	38	39	77	35	11
Mlázovická	Střed	30	59	14	19	33	3	-26
Semtínská	Střed	3	13	48	7	55	52	42
Uherská	Střed	169	195	30	107	137	-32	-58
Urbanická	V Podskalí	6	9	6	4	10	4	1
V Podskalí	V Podskalí	28	38	57	14	71	43	33
Velínská	Střed	6	6	8	2	10	4	4
Velkoosecká	Střed	20	67	36	78	114	94	47
Vinořské náměstí	Střed	36	42	15	13	28	-8	-14
Živanická	Střed	7	9	8	0	8	1	-1
Celkem		740	957	590	544	1134	394	177

PS = parkovací stání; VNIT = vnitrobloky; PK = pozemní komunikace, SUM = celkem

I zpracovaná bilance, která porovnává kompletní parkovací kapacitu s počtem bytů detekuje problematická místa ulice Uherská – Českodubská a Mlázovická.

Porovnání kapacit s požadavky PSP:

Oblast	Průměrná plocha bytu	Počet bytů 2023 všechny	Zóna	Celková plocha bytů	Základní počet stání (plocha / 85m2)	Vázaná stání funkce bydlení (90%) + přepočtená na zónu	Návštěvnícká stání	Celkový počet stání podle PSP	Stávající kapacita:	Bilance
Vinoř	92	957	8	87 825	1 033	1 302	103	1 405	1134	-271

Také bilance podle Pražských stavebních předpisů je negativní.

6 Souhrnný závěr analytické části a doporučení k řešení

6.1 Celkové posouzení a vybilancování dopravy v klidu v hodnocených etapách

V předchozích kapitolách jsme dospěli k následujícím závěrům:

- Při vyhodnocení demografických dat jsme narazili na značně vyšší počet obyvatel zde žijících (4 499) oproti obyvatelům zde hlášených k pobytu (3 671).
- Rovněž celkový počet bytů (1 855) je mnohem vyšší, než počet „obydlených“ bytů (1 437).
- Výsledkem této nerovnováhy je skutečnost, že městská část poskytuje (a financuje) veřejně služby více obyvatelům, než na které získává daňové prostředky.
- Pasport parkovacích kapacit rozlišuje „zákonnou“ kapacitu (440 parkovacích stání) a „technickou“ parkovací kapacitu (544 parkovacích stání).
- Nedostatek parkovací kapacity se projevuje zejména v oblastech s vícepodlažní obytnou zástavbou.
- Velké rezervy skýtá vyšší využití tzv. místní úpravy, kterou lze „legalizovat“ až 104 parkovacích stání.
- Tato rezerva je však dostupná zejména v nízkopodlažní zástavbě, která deficity tolik netrpí a má množství vlastních kapacit na vlastních pozemcích.
- Celková kapacita mimo pozemní komunikace (stání na ploše, v individuálních a hromadných garážích) je zjištěná ve výši 588 parkovacích stání.
- Některé technické detaily použitého dopravního značení by bylo možné modernizovat a dílem i přehodnotit.
- Vhodné by bylo transformovat stávající systém parkování na povolenky do běžného režimu zóny placeného stání.
- Dopravní průzkumy zachytily v průměru 509 odstavených vozidel v noci a 371 parkujících vozidel ve dne.
- Na přetížení parkovacích kapacit se tak dominantně podílejí občané zde bydlící s vozidly, které vlastní nebo užívají.
- „Zákonná“ parkovací kapacita je v noci překročena o 69 vozidel napříč celým územím, ve dne je zde prokazatelně volněji.
- „Technická“ parkovací kapacita napomáhá k výraznému zlepšení a to tak, že je v noci volných 35 parkovacích míst. Ale to by museli občané se svými vozidly parkovat 500 m daleko.
- Reálné poměry tak vystihují lokální deficity (chci zaparkovat ve své ulici), které činí 154 parkovacích míst ve dne a 78 parkovacích míst v noci na úrovni „zákonné“ parkovací kapacity a 76 parkovacích míst v noci a 25 parkovacích míst ve dne na úrovni „technické“ kapacity.
- Pokud porovnáme celkovou parkovací kapacitu s počtem bytů, zjistíme, že v případě 1 auto / bytová jednotka máme až 177 míst navíc.
- Nicméně provedená bilance podle Pražských stavebních předpisů je již záporná ve výši 271 chybějících parkovacích míst.
- Asi největším negativem je skutečnost, že volné prostory k navýšení parkovacích míst jsou jinde, než je největší koncentrace parkujících vozidel.
- Současně je velkým limitem skutečnost, že komunikace Velkoosecká, Mlázovická a Českodubská jsou účelovými komunikacemi, které jsou sice ve správě MČ, ale většina parkovacích míst je vlastněná jinými subjekty a není možné efektivně zřídit „modrou zónu“.

6.2 Doporučení změn organizace dopravy v klidu na veřejných komunikacích

S ohledem na zjištěné závěry pasportizace a provedených dopravních průzkumů lze konstatovat, že možností k nápravě jsou pouze omezené a šance vyřešit největší detekované problémy jsou poměrně minimální. Zcela jistě lze tak doporučit alespoň následující kroky / opatření:

1. Využit pasportizační část analýzy a provést dovyznačení parkovacích stání tak, kde to je v souladu s ČSN 73 6110 a ČSN 736056.
2. Tento krok sice nevyřeší problém vícepodlažní zástavby, ale sníží počet „nelegálně“ parkujících vozidel tam, kde to není na překážku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
3. Postupně modernizovat systém dopravního značení a sladovat technické provedení obytných zón s doporučeními dle technických předpisů.
4. Připravit projekt „mikrozón“ placeného stání s využitím „malých parkovacích oblastí“.
5. Po provedených konzultacích s odborem dopravy MHMP je možné tento mechanismus uplatnit v rámci celopražského systému zón placeného stání.
6. Na parkovací oprávnění tak budou mít nárok pouze občané, kteří v dané mikrozóně (např. ulice Uherská + Čeperská nebo samostatná ulice Brožánská, ...) mají místo trvalého pobytu či vlastní nemovitost, nebo podnikatelé mající zde sídlo nebo provozovnu.
7. Prvním krokem k tomuto opatření by tak mělo být projednání v rámci městské části a následně s veřejností.

Obsah

1	Základní identifikace díla	2
1.1	Objednatel:	2
1.2	Zpracovatel:	2
1.3	Cíle díla:	2
1.4	Obsah dokumentu	2
2	Charakteristika hodnoceného území	2
2.1	Vymezení hodnoceného území	2
2.1.1	Charakteristika základních sídelních jednotek	3
2.1.2	Podrobný popis na úrovni jednotlivých objektů	3
2.1.3	Širší dopravní vztahy	3
2.2	Demografická analýza	3
3	Pasportizace parkovacích kapacit	4
3.1	Parkovací kapacity na místních a účelových komu komunikacích	4
3.1.1	Přehled pro všechny komunikace	4
3.2	Parkovací kapacity ve vnitroblocích	5
3.3	Procházka po Vnoři	5
4	Dopravní průzkumy parkujících vozidel	9
4.1	Metodika dopravních průzkumů	9
4.2	Celoplošné měření obsazenosti parkovací kapacity na místních komunikacích	9
4.3	Saturace hodnoceného území	9
5	Vyhodnocení potřeby parkovací kapacity	11
5.1	Vyhodnocení stávající potřeby parkovací kapacity	11
6	Souhrnný závěr analytické části a doporučení k řešení	12
6.1	Celkové posouzení a vybilancování dopravy v klidu v hodnocených etapách	12
6.2	Doporučení změn organizace dopravy v klidu na veřejných komunikacích	12