



P + R

Případová studie č. 4

Červen 2024

Zadavatel:
Magistrát hlavního
města Prahy

Zpracovatel:
Ernst & Young, s.r.o.

1. Vstupní analýza

Tato případová studie je zpracována jako součást Závěrečné evaluace Operačního programu Praha – pól růstu ČR (dále „OP PPR¹“). Případová studie analyzuje jeden projekt² zaměřený na vybudování P+R parkoviště. Projekt byl pro případovou studii vybrán Zadavatelem. V případové studii je zároveň popsáno, proč nedošlo k naplnění původního cíle OP PPR v rámci PO2 *Udržitelná mobilita a energetické úspory*, kde byla plánována realizace několika dalších projektů na výstavbu P+R parkovišť.

Projekt cílil na jednu cílovou skupinu, a to na obyvatele a návštěvníky hlavního města. Projekt byl realizován v rámci SC 2.2 *Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy*. Cílem SC bylo podpořit výstavbu záchytných parkovišť systému park and ride (dále „P+R“) u stanic a zastávek drážní dopravy.

Při vyhodnocení efektů intervencí v této aktivitě jsme se zaměřili na proces vzniku aktivity P+R, analyzujeme a popisujeme bariéry, které se při realizaci aktivity P+R následně objevily. Zároveň uvádíme klíčové faktory úspěchu projektu P+R Černý Most, a to i ve srovnání s ostatními typovými projekty, které se nakonec nepodařilo realizovat.

V souladu s Teorií změny jsme ověřili následující mechanismus:

- ▶ Mechanismus zkušenosti – Snížení přepravních časů ve veřejné dopravě a zvýšení komfortu přepravy v dopravních jednotkách vede k preferenci veřejné hromadné dopravy před individuální a převedení dopravních toků na MHD ve vybudovaných uzlech.

¹ Operační program Praha – pól růstu ČR řízený hlavním městem Praha v programovém období 2014-2020.

² **Výstavba P+R Černý Most** (registrační číslo projektu CZ.07.2.13/0.0/0.0/16_034/0001037).



2. Abstrakt

Podpora výstavby systému P+R

CÍL: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy

CÍLOVÉ SKUPINY projektu VÝSTAVBA P+R ČERNÝ MOST:



obyvatelé a návštěvníci města

STAV

Vysoká intenzita individuální automobilové dopravy na území hl. m. Prahy a s tím související zhoršování kvality ovzduší

VÝSTUP

Záchytné parkoviště systému P+R s kapacitou 886 stání pro osobní automobily, 28 stání pro motocykly a 38 míst pro jízdní kola

VÝSLEDEK

Zvýšení atraktivity užívání městské veřejné dopravy

FAKTORY ÚSPĚCHU

Soulad s celkovou strategií dopravy

Přípravenost příjemce

Podpora projektu ze strany stakeholderů

Dostatečné zdroje financování



K výraznému snížení dopravního zatížení hl. m. Prahy nedošlo

K cíli snižovat dopravní zatížení hlavního města se OP PPR příliš přispět nepodařilo. Důvodem byly nejen problémy s přípravou projektů parkovišť ve vytipovaných lokalitách (např. výkup pozemků, nevole občanů kvůli koncentraci automobilů), ale také neochota některých městských částí stavět P+R na jejich území, finanční náročnost budování velkých P+R a stále poměrně dobré podmínky pro parkování v centru města.



Nejzásadnějším faktorem úspěchu projektu byla jeho celková připravenost

V případě parkovacího domu na Černém mostě byla většina pozemků, na kterých byla výstavba plánována, ve vlastnictví Magistrátu hlavního města Prahy. Projekt měl dále připravenou projektovou dokumentaci, jednalo se o neobydlenou lokalitu a realizátor měl navázanou spolupráci s konzultační společností, která zabezpečila administraci projektu. Na místě plánovaného objektového parkoviště navíc již bylo v provozu pozemní P+R parkoviště.



Míra využití kapacity parkoviště na Černém Mostě postupně narůstá

Míra využití vybudované kapacity parkovacího domu na Černém Mostě postupně narůstá, přesto obvykle není zcela naplněna. Důvodem je mimo jiné fakt, že se dá v Praze (včetně vnitřní) i nadále poměrně snadno zaparkovat, čímž klesá motivace řidičů parkovat v okrajových částech města.



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
OP Praha – pól růstu ČR



3. Charakteristika dopravní situace v Praze

Praha se stejně jako další evropská města potýká s nárůstem dopravy na svém území, což způsobuje vyšší výskyt dopravních nehod, zácp a nárůst exhalací³. Nadprůměrně vysoká poptávka po individuální automobilové dopravě v Praze a trend jejího dalšího zvyšování jsou zapříčiněny zejména dvěma faktory:

- ▶ Jedním z hlavních důvodů je **proces gentrifikace** – díky atraktivitě pražského městského prostředí dochází ke stálému vytváření nových pracovních míst i míst k bydlení na prostorově omezeném území, což logicky způsobuje neustále se zvyšující nároky na dopravu.
- ▶ Dalším faktorem ovlivňujícím negativně nárůst individuální automobilové dopravy je **stávající nefunkčnost celoměstského systému P+R** (park & ride), kdy v okrajových částech Prahy není vybudována dostatečně kapacitní síť odstavných parkovišť v blízkosti zastávek městské veřejné dopravy.

Na uvedené problémy reagovalo vedení Prahy především snahou navyšovat kapacitu veřejné dopravy a její atraktivitu. Na snižování automobilové dopravy, především pak v centru města, spolupracovalo hlavní město také se Středočeským krajem, odkud dojíždí velká část zaměstnanců. Jednou z priorit v tomto kontextu byla výstavba P+R, realizace ovšem narážela na problém nevole starostů městských částí povolit výstavbu na svém území. Tato priorita se odrazila i v oblastech podpory OP PPR. Realizace několika velkokapacitních P+R parkovišť a několika parkovišť s menší kapacitou byla plánována v PO2 *Udržitelná mobilita a energetické úspory*.

V rámci Magistrátu hlavního města Prahy (ale také ve spolupráci se Středočeským krajem) probíhaly diskuse k vytipování vhodných míst a strategickému rozmístění záchytných parkovišť v blízkosti navazující hromadné dopravy. Původně bylo plánováno nejen realizované parkoviště na Černém Mostě, ale obdobné kapacity také na Zličíně, Chodově a Opatově. Jak ovšem uvedli zástupci hlavního města, plány se zastavily na neochotě aktérů vybudovat záchytné parkoviště na jejich území.

“Všichni je chtějí a nikdo je nechce u sebe. To by musel magistrát udělat centrálně, ale na to nemá kompetence. A to velmi brzdí rozvoj. [Respondent, hl. m. Praha]”

Městské části sice fungují samostatně, ovšem u větších strategických projektů je důležitá podpora ze strany magistrátu, který zajišťuje koordinaci aktivit, navíc je zřizovatelem dalších důležitých aktérů, kteří se na výstavbě a provozu P+R parkovišť podílejí. Magistrát dále může realizovat projekty na území jednotlivých městských částí, jako tomu bylo v případě P+R na Černém Mostě.

4. Popis projektu P+R Černý Most

Předmětem projektu **Výstavba P+R Černý Most** (dále označován jako P+R Černý Most) byla výstavba parkovacího domu P+R, který měl být napojen na okolní komunikace, autobusové zastávky a stanici metra Černý Most pěší nadzemní lávkou přes ulici Chlumecká. Tato lávka je stavebně upravena tak, aby umožnila také bezbariérový přístup z parkovacího domu do stanice metra. Nový objekt parkovacího domu bylo v plánu využívat pro parkování osobních vozidel v systému P+R a jízdních kol v režimu B+R. Celková

³ Exhalací je zde myšleno vypařování plyných odpadních látek do ovzduší.

kapacita objektu byla původně plánována na 850-880 parkovacích stání a přibližně 38 stání pro kola.

Projekt trval 38 měsíců, od 1. 10. 2018 do 1. 12. 2021.

5. Charakteristika realizátora projektu a motivace k realizaci projektu

Realizátorem analyzovaného projektu bylo hlavní město Praha, konkrétně byl za realizaci odpovědný odbor strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy (OSI). Návrh projektu vycházel z dlouhodobých zkušeností generálního projektanta s výstavbou objektů parkovacích domů. Základním cílem projektu byl návrh ekonomické, provozně funkční stavby s estetickými kvalitami, který bude po celou dobu své životnosti sloužit občanům a návštěvníkům Prahy.



Motivací pro realizaci projektu bylo vytvoření možnosti odstavit osobní automobil v okrajové části města pro dostatečné množství návštěvníků Prahy a následné využití integrované hromadné dopravy šetrné k životnímu prostředí. Nové P+R parkoviště mělo přispět ke snížení vysoké intenzity individuální automobilové dopravy a také snížit negativní vlivy na městské prostředí.

V důsledku realizace projektu bylo tedy očekáváno jak snížení celkového počtu cest individuální automobilovou dopravou na území Prahy, tak i související snížení exhalací z automobilové dopravy. Cílem bylo zamezit zbytečnému popojíždění vozidel hledajících parkovací místo, s čímž jsou spojeny úspory času parkujících řidičů.

6. Výsledky projektu a faktory jeho úspěchu

V rámci projektu byl postaven čtyřpodlažní parkovací dům s 8 úrovněmi parkování v polopatrech. Příjezd a výjezd do a z parkovacího domu je z veřejně přístupné komunikace, která je rovnoběžná s ulicí Chlumecká, a to dvěma vjezdy a dvěma výjezdy na severní straně objektu. Kapacita parkovacího domu je oproti původnímu plánu z projektové žádosti mírně vyšší, a to 886 parkovacích stání pro osobní automobily, 28 stání pro motocykly a 38 uzamykatelných míst pro jízdní kola. Z parkovacích míst je 89 míst určeno pro parkování aut na plyn (LPG a CNG) a 8 míst pro dobíjení elektromobilů. Dalších 22 míst je vyčleněno pro handicapované a 18 širších parkovacích míst je určeno pro rodiče s dětmi.

Za úspěchem P+R Černý Most je několik faktorů. Jedním z nejdůležitějších byl fakt, že většina pozemků, na kterých byla výstavba plánována, patřila Magistrátu hlavního města Prahy. Přestože se část pozemků vykupovala, nedošlo k významnému zdržení realizace projektu.

“ I na Černém Mostě se vykupovaly pozemky. Díky tomu, že pozemek byl mezi domy, s tím ale nebyl problém. Nemuselo se tak čelit odporu obyvatel. Realizovatelnost stojí a padá na tom, že se v nějaké fázi jednání a přípravy najde odpůrce. [Respondent, hl. m. Praha] ”

Dále bylo důležitým faktorem zapojení konzultační společnosti, která pomohla s administrací projektu, včetně projektové dokumentace, veškerých nutných povolení a dalších podkladů.



V neposlední řadě se jednalo o projekt hlavního města, nikoli městské části. Z analýzy dalších (nerealizovaných) projektů na výstavbu P+R parkovišť jednoznačně vyplývá, že nižší počet zainteresovaných stran, které se na realizaci podílejí, zvyšuje pravděpodobnost úspěšné realizace projektu.

Míra využití vybudované kapacity parkoviště postupně narůstá, přesto obvykle není zcela naplněna. Důvodem je podle odborníků mimo jiné fakt, že se dá v Praze (včetně vnitřní) i nadále poměrně snadno zaparkovat.

“*To parkoviště pořád není plné, nedávno ROPID naměřil obsazenost 560 z celkem 886 míst. Domnívám se, že v Praze se pořád dá zaparkovat relativně snadno a levně tam, kde je potřeba. Využitelnost by mohla narůst, pokud dojde ke zdražení parkovného.* [Respondent, expertní panel PO2]

Aktuálně vedení Prahy zdražení parkování řeší, shoda na navrhovaných změnách však mezi magistrátem a jednotlivými městskými částmi nepadá.

7. Faktory (ne)úspěchů v oblasti podpory P+R

Přestože z pohledu implementace byla podpora výstavby P+R kapacit úspěšná a indikátor byl po revizi cílové hodnoty naplněn⁴, k cíli snížit dopravní zatížení hlavního města se příliš přispět nepodařilo. Důvodem byly nejen problémy s přípravou projektů parkovišť ve vytipovaných lokalitách (např. výkup pozemků, nevole občanů kvůli koncentraci automobilů), ale také neochota některých městských částí stavět P+R na jejich území, finanční náročnost budování velkých P+R a stále poměrně dobré podmínky pro parkování v centru města. Městské části obvykle preferovaly výstavbu kapacit P+R mimo své území, ideálně mimo území Prahy. Mezi respondenty převažoval názor, že by většina kapacit záchytných parkovišť P+R měla být vystavěna na území Středočeského kraje. Někteří respondenti považovali celý návrh na realizaci jednotlivých parkovišť, který Magistrát zpracoval ve spolupráci s IPR, za přežitý.

Návrh obsahoval desítky projektů, většina z nich byla pouze ve stádiu úvah, tedy bez zahájené projektové přípravy. Více rozpracovány (kromě Černého Mostu) byly záměry P+R parkovišť na Zličíně, Opatově a Chodově. Celkově mělo na těchto nově plánovaných parkovištích vzniknout přes 5 000 parkovacích míst.

“*Nejlepší P+R jsou levná parkoviště, klidně jen plácek přesypaný štěrkem. Platit milion na jedno parkovací místo je nesmysl.* [Respondent, expertní panel PO2]

Klíčové faktory úspěchu projektu P+R Černý Most byly především (i) Magistrát hlavního města Prahy jako žadatel a vlastník většiny pozemků, (ii) existence plošného P+R parkoviště na místě budoucího objektového parkoviště, (iii) připravenost projektu včetně dokumentace, (iv) neobydlená lokalita a (v) podpora spolupráce s konzultační společností. Tyto faktory sehrály klíčovou roli v úspěšném dokončení projektu a dosažení stanovených cílů, a to navzdory různým výzvám a problémům, které se i během této realizace objevily. Z uvedeného však vyplývá, že tyto faktory úspěchu jsou jen obtížně přenositelné na další obdobné projekty.

Vzhledem ke komplexitě problému tak pravděpodobně není vhodné řešit problematiku z fondů EU. Projekty P+R parkovišť jsou dlouhodobé, obtížně realizovatelné. Zkušenost

⁴ K revizi cílové hodnoty došlo na základě nezájmu žadatelů. Nevyužité prostředky z přidělené alokace na intervenci byly přesunuty do Specifického cíle 2.3.

ukazuje, že programové období nemusí být pro takové projekty dostatečně dlouhé. Proto je výhodnější tyto projekty realizovat z jiných zdrojů.

Odborníci se navíc shodují, že v Praze neexistuje kontinuální strategie v oblasti dopravy, priority se mění, chybí kontinuita politického vedení. V oblasti parkování se dá za úspěch považovat zavedení parkovacích zón, které zajistily ve většině městských částí dostupné parkování pro rezidenty. Přesto je ale vjezd do města i nadále velmi snadný a parkování relativně dostupné, a to i ve vnitřní Praze.

Trendem je postupně zastavovat automobily, které do Prahy přijíždějí (nejčastěji ze Středočeského kraje) mimo území hlavního města, tj. stavět parkovací místa a případná P+R u dopravních terminálů ve Středočeském kraji. To však vyžaduje zásadní koncepční změnu a koordinaci dvou krajů, která se jeví jako velmi obtížná.

“ V Praze je 57 městských částí a 1 územní plán, Středočeský kraj má těch plánů 1144 pro každou z 1144 obcí. Proto je vyjednávání a sjednocení velmi obtížné, vždycky se najde někdo, kdo bude proti. [Respondent, expertní panel PO2] ”

Cílem Prahy, ale i Středočeského kraje by tak mělo být usnadnění dojíždění do Prahy alternativními způsoby dopravy. Tedy zkapacitnit jak vlaky a příměstské autobusy, tak navazující MHD. Druhým krokem je pak významně zdražit parkování v Praze, aby se stalo na denní bázi nedostupným.

“ Je to o silném rozhodnutí ve stylu „tady auta nebudou“. Ale chce to odvalu a politickou vůli k takovému kroku přistoupit. Ze zahraničí víme, že to rozhodně možné je, jde jen o přístup. [Respondent, zástupce městské části] ”

Celkově by se na základě šetření daly faktory, které jsou pro realizaci projektů P+R parkovišť zásadní, shrnout takto:

Soulad s celkovou strategií dopravy

- ▶ P+R parkoviště jsou jedním z mnoha prvků v oblasti dopravy na území Prahy včetně její aglomerace.
- ▶ Pro realizaci jednotlivých opatření v dopravě je důležitá dlouhodobá koncepce a prioritizace alternativních způsobů dopravy. Nezbytná je také spolupráce se Středočeským krajem.

Připravenost příjemce

- ▶ Projekty jsou náročné na realizaci, vyžadují obvykle výkup pozemků, důslednou přípravu projektové dokumentace i koordinaci vysokého počtu aktérů. Připravenost projektu je tak pro jeho úspěšnou realizaci zásadní.

Podpora projektu

- ▶ Objekty P+R parkovišť nejsou dobře přijímány občany dané lokality (městské části), slouží jiné skupině, než rezidentům.
- ▶ Na realizaci se podílí řada stakeholderů, kteří musí být v souladu se záměrem.
- ▶ Pokud tento soulad neexistuje, záměr je nerealizovatelný.



Zdroje financování

- ▶ Výstavba P+R parkovišť může být finančně velmi náročná. Cena stání v parkovacím domě se pohybuje okolo 1 mil. Kč.
- ▶ Financování projektů P+R parkovišť z fondů EU je vzhledem k jejich náročnosti nevhodné.



Informace o EY

EY je předním celosvětovým poskytovatelem odborných poradenských služeb v oblasti auditu, daní, transakčního a podnikového poradenství. Znalost problematiky a kvalita služeb, které poskytujeme, přispívají k posilování důvěry v kapitálové trhy i v ekonomiky celého světa. Výjimečný lidský a odborný potenciál nám umožňuje hrát významnou roli při vytváření lepšího prostředí pro naše zaměstnance, klienty i pro širší společnost.

Název EY zahrnuje celosvětovou organizaci a může zahrnovat jednu či více členských firem Ernst & Young Global Limited, z nichž každá je samostatnou právníkou osobou. Ernst & Young Global Limited, britská společnost s ručením omezeným garancí, služby klientům neposkytuje. Pro podrobnější informace o naší organizaci navštivte prosím naše webové stránky ey.com.

© 2024 Ernst & Young, s.r.o. | Ernst & Young Audit, s.r.o. | E & Y Valuations s.r.o.
Všechna práva vyhrazena.

ey.com