

**Navýšení parkovacích kapacit na území  
MČ Praha 10**

**-- Návrhová část --**

Praha, 14.2.2020

V1.1

**Informace o dokumentu**

**Dokument**

Navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10

**Zpracovala společnost**

INTENS Corporation s.r.o.

Vyskočilova 1481/4

140 00 Praha 4

IČ: 28435575

DIČ: CZ28435575

Zapsána dne 28. 7. 2008 Městským soudem v Praze  
oddíl C, vložka 141306

**pro**

Městská část Praha 10

Vršovická 1429/68

101 38 Praha 10

IČ: 00063941

DIČ: CZ00063941

**Zpracovatel:**

Ing. Jan Votoupal

Ing. Tomáš Stárek, PhD.

Datum vydání: 14.2.2020

---

Copyright ©2020 INTENS Corporation s.r.o.

Všechna práva vyhrazena. Tištěno v České republice.

## Obsah

<b>Obsah</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Úvodní informace</b> .....	<b>5</b>
1.1 Předmět a cíl řešení .....	5
1.2 Struktura dokumentu .....	5
<b>2 Stanovení doporučených lokalit</b> .....	<b>6</b>
2.1 Prověření lokalit s vyšším kapacitním potenciálem.....	6
2.2 Doplnění o další lokality.....	19
2.3 Výsledný přehled vytipovaných lokalit .....	26
2.4 Technologické možnosti navýšení kapacit.....	28
<b>3 Návrh podpůrných opatření</b> .....	<b>34</b>
3.1 Návrh úprav P+R .....	34
3.2 Vazba na systém MHD .....	35
3.3 Návrh naváděcího systému pro parkování .....	37
<b>4 Návrh provozního režimu</b> .....	<b>41</b>
4.1 Návrh režimu parkovacích objektů .....	41
4.2 Nastavení režimu s ohledem na ZPS .....	42
<b>5 Zajištění financování</b> .....	<b>46</b>
<b>6 Shrnutí a závěr</b> .....	<b>49</b>

## Seznam obrázků

obr. č.1	Polohy lokalit s vyšším kapacitním potenciálem.....	7
obr. č.2	Pohled na lokalitu č.3 – Sobotecká, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	10
obr. č.3	Pohled na lokalitu č.12 – Dřevčická - Káranská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	11
obr. č.4	Pohled na lokalitu č. 15 - Petrohradská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	12
obr. č.5	Pohled na lokalitu č. 18, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	13
obr. č.6	Pohled na lokalitu č. 22 - Kodaňská - Novorossijská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018).....	14
obr. č.7	Pohled na lokalitu č. 65 - Platanová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	15
obr. č.8	Pohled na lokalitu č. 66 - Práčská - Jasmínová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	16
obr. č.9	Lokalita R - Brigádníků, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	17
obr. č.10	Lokalita X - Jahodová, (zdroje: mapy.cz) .....	18
obr. č.11	Upravený přehled hlavních lokalit, (zdroje: mapy.cz) .....	18
obr. č.12	Časová dostupnost k lokalitám s vyšším kapacitním potenciálem .....	20
obr. č.13	Širší návrh doplňkových lokalit (vyznačeny modře) .....	20
obr. č.14	Lokalita č. 38, (zdroj: mapy.cz) .....	24
obr. č.15	Lokalita H, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	24
obr. č.16	Lokalita č.55 – Nučická – Krupská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	25
obr. č.17	Lokalita č.58 – Ostružinová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	25
obr. č.18	Lokalita č.46 – V Úžlabině – pod poliklinikou Malešice, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018) .....	26
obr. č.19	Přehled vytipovaných lokalit .....	26
obr. č.20	Parkovací systém se 3 úrovněmi a parkovací jámou, zdroj: Nussbaum .....	30
obr. č.21	Parkovací systém s naklánějícími se plošinami, zdroj: Nussbaum.....	30
obr. č.22	Parkovací systém s kombinací zdvižných a posuvných plošin, zdroj: Nussbaum .....	30
obr. č.23	Parkovací systém s jámou, zdroj: Nussbaum .....	31
obr. č.24	Zakládací systém parkovacího domu Kopečná - Brno, zdroj: BKOM .....	31
obr. č.25	Lokalita č. 3 – cca 150 metrů k tramvajové zastávce Perunova.....	35
obr. č.26	Lokalita č. 12 – cca 90 metrů k autobusové zastávce Malešické náměstí.....	35
obr. č.27	Lokalita č. 15 – cca 210 metrů k tramvajové a autobusové zastávce Bohemians .....	35
obr. č.28	Lokalita č. 18 – cca 170 metrů k autobusové zastávce Tolstého.....	35
obr. č.29	Lokalita č. 22 – cca 70 metrů k autobusové zastávce Kavkazská .....	36
obr. č.30	Lokalita č. 38 – cca 270 metrů na metro Strašnická .....	36
obr. č.31	Lokalita č. 46 - cca 70 metrů k autobusové zastávce Poliklinika Malešice.....	36
obr. č.32	Lokalita č. 55 – cca 130 metrů k tramvajové zastávce Radošovická .....	36
obr. č.33	Lokalita č. 58 - cca 350 metrů k autobusové zastávce Želivecká .....	36
obr. č.34	Lokalita č. X – cca 150 metrů k autobusové zastávce Centrum Zahradní město.....	36
obr. č.35	Lokalita H – cca 120 metrů k tramvajové zastávce Kubánské náměstí.....	37
obr. č.36	Lokalita R – cca 150 metrů k autobusové zastávce Dobročovická .....	37
obr. č.37	Návrh naváděcího systému pro lokality v oblasti Vršovic .....	38
obr. č.38	Návrh naváděcího systému pro lokality č. 12 a č. 46 .....	38
obr. č.39	Návrh naváděcího systému pro lokalitu č. 15 a lokalitu H .....	39
obr. č.40	Návrh naváděcího systému pro lokality č. 38 a R.....	39
obr. č.41	Návrh naváděcího systému pro lokalitu č. 55 .....	39
obr. č.42	Návrh naváděcího systému pro lokality č. 58 a č. X .....	40
obr. č.43	Příklad naváděcí tabule na parkování, zdroj: smart4cityspel .....	40

**Seznam tabulek**

tab. č.1	Lokality s nejvyšším kapacitním potenciálem v 1 úrovni .....	6
tab. č.2	Parametry lokalit .....	8
tab. č.3	Deficity parkovacích míst ve spádových oblastech lokalit .....	9
tab. č.4	Lokalita č.3 - Sobotecká.....	10
tab. č.5	Lokalita č.12 - Dřevčická - Káranská.....	11
tab. č.6	Lokalita č. 15 - Petrohradská .....	12
tab. č.7	Lokalita č. 18 .....	13
tab. č.8	Lokalita č. 22 - Kodaňská - Novorossijská .....	14
tab. č.9	Lokalita č. 65 - Platanová.....	15
tab. č.10	Lokalita č. 66 - Práčská - Jasmínová .....	16
tab. č.11	Lokalita R – Brigádníků.....	17
tab. č.12	Lokalita X – Jahodová .....	18
tab. č.13	Širší výběr doplňujících lokalit.....	22
tab. č.14	Identifikované doplňující lokality .....	23
tab. č.15	Přehled vytipovaných lokalit .....	27
tab. č.16	Přehled realizací parkovacích domů v ČR, zdroj dat: veřejné zdroje .....	32
tab. č.17	Rámcový odhad nákladů na parkovací místo, zdroj dat.....	32
tab. č.18	Rámcový odhad nákladů na parkovací místo, zdroj dat.....	33

**Seznam používaných zkratk**

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

# 1 Úvodní informace

## 1.1 Předmět a cíl řešení

Předmětem řešení je zmapovat reálné možnosti navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10. Tato prověřovací studie přímo navazuje na úvodní část díla, tzn. Analytickou část projektu „Navýšení parkovacích kapacit na území MČ Praha 10“. V analytické části došlo k posouzení a analytickému zpracování dat o dopravě v klidu s cílem identifikovat lokality vhodné pro vybudování nových parkovacích kapacit z pohledu nabídky a poptávky po parkovacích kapacitách. Předmětem této části je prověření identifikovaných lokalit z pohledu limitů daných vlastnictvím pozemků, územním plánem apod. Po posouzení kapacitního potenciálu identifikovaných perspektivních lokalit bude jejich seznam doplněn o další lokality s ohledem na potenciál uspokojení poptávky po parkování. Následně bude proveden návrh možností financování výstavby a provozu parkovacích kapacit. Ve vazbě na návrh podoby zón placeného stání budou formulována doporučení režimu provozu na lokalitách.

## 1.2 Struktura dokumentu

Tento dokument představuje plnění druhé fáze projektu, konkrétně jeho prověřovací a návrhovou část. Přímou tak navazuje na analytickou část zpracovanou v samostatném dokumentu.

Dokument je strukturován do 6 kapitol. První kapitola s úvodními informacemi obsahuje předmět a cíl tohoto dokumentu a přehled jeho struktury.

Následuje kapitola s názvem „Stanovení doporučených lokalit“, v které jsou prověřeny lokality vytipované v analytické části ve vztahu k limitům území daných vlastnictvím pozemků, ochranou území, vedením technických sítí a v neposlední řadě územním plánem. Výsledná sada lokalit s vyšším potenciálem kapacity byla následně doplněna o další lokality dle kritéria časové dostupnosti z oblastí s identifikovanými deficity. Kapitola rovněž obsahuje přehled technologických možností navýšení kapacit prostřednictvím automatizovaných zakladačových systémů.

Kapitola 3 je zaměřena na návrh podpůrných opatření pro řešení dopravy v klidu. Věnuje se návrhům úprav systému P+R, vazbě navržených parkovacích objektů na systém veřejné hromadné dopravy a návrhu naváděcího systému na vytipované lokality, včetně základních požadavků na technické řešení.

Kapitola 4 je zaměřena na návrh provozního režimu parkovacích objektů s identifikací specifik jednotlivých lokalit. Rámcový návrh vychází mj. z návrhu podoby ZPS na Praze 10.

Kapitola 5 obsahuje identifikované možnosti financování v jednotlivých etapách životního cyklu projektu parkovacího domu.

Závěrečná kapitola 6 shrnuje zjištěné poznatky analytické i návrhové části studie.

## 2 Stanovení doporučených lokalit

V rámci zpracování úvodní analytické části projektu byly identifikovány prioritní pozemky (lokality) k dalšímu prověřování a řešení. Ty byly vybrány z výchozího seznamu vytipovaných lokalit podkladové ADvK. Vybírány byly dle kritérií jejich kapacitního potenciálu a polohy vůči sídelním jednotkám s největšími převisy poptávky nad nabídkou parkování. Pozornost byla věnována časové dostupnosti (docházkové a dojezdové vzdálenosti v území) k více problematickým sídelním jednotkám najednou. Vytipované lokality představují pozemky pro potenciální vybudování parkovacích domů pro různé druhy uživatelů (rezidentní pro denní odstavování, rezidentní pro dlouhodobé parkování, návštěvnické apod.). Obecně lze konstatovat, že Praha 10 nedisponuje v dopravně problematických lokalitách územními rezervami bez využití pro výstavbu nových objektů. Z přehledu lokalit vytipovaných v rámci ADvK vyplývá, že jsou pozemky ve vlastnictví nebo správě MČ Prahy 10 využity pro občanskou vybavenost např. v podobě parků, sportovních a dětských hřišť, vnitrobloků apod. Případná výstavba parkovacích kapacit je v těchto místech spojena minimálně s časovým omezením těchto funkcí území.

V rámci prověřovací a návrhové fáze bude dalším navazujícím krokem posouzení limitů vyplývajících z územně plánovacích podkladů a stavebních možností na jednotlivých lokalitách. Výstupem bude seznam pozemků identifikovaných jako perspektivní pro vybudování parkovacích objektů s vyšší kapacitou pro parkování.

Následně budou tyto lokality doplněny dalšími vytipovanými pozemky s nižším kapacitním potenciálem, avšak s takovou spádovou oblastí, aby byly pokryty všechny základní sídelní jednotky s nejzásadnějšími deficity.

Tímto způsobem bude vytvořen plán „sítě“ parkovacích kapacit, které mohou řešit kritickou situaci dopravy v klidu v území.

### 2.1 Prověření lokalit s vyšším kapacitním potenciálem

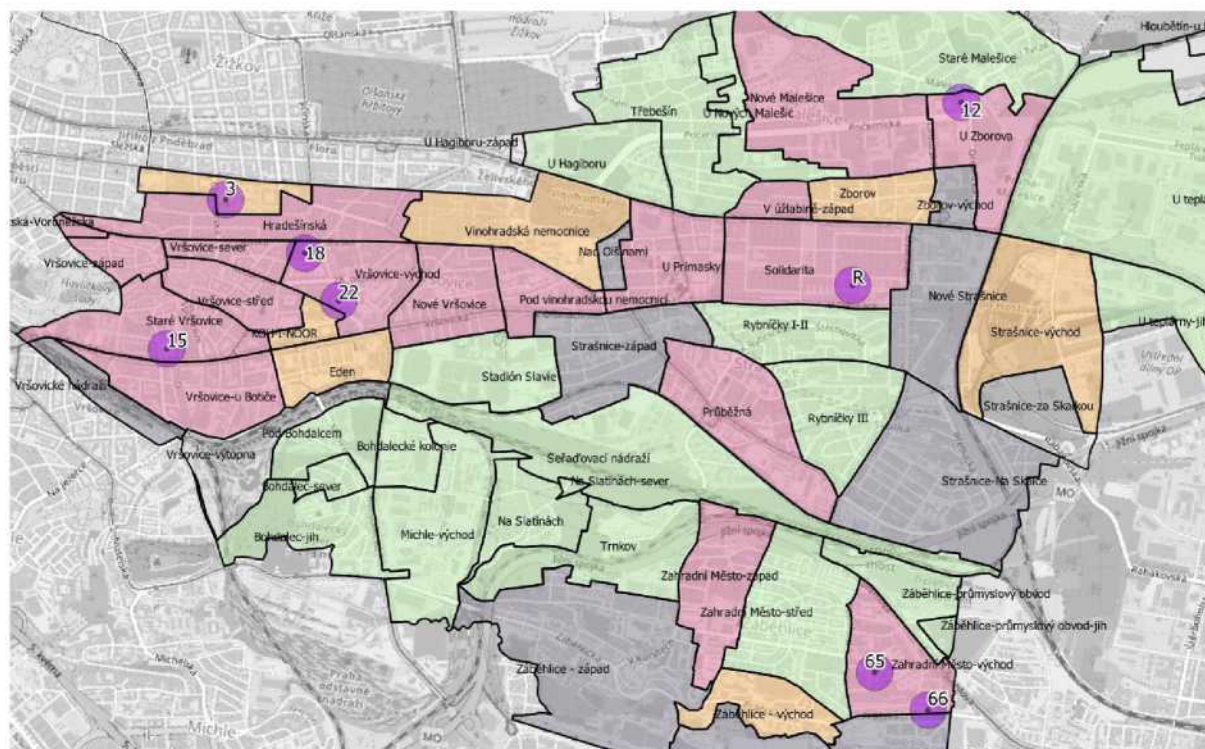
V rámci Analytické části byl identifikován soubor lokalit s vysokým kapacitním potenciálem. To znamená, že v případě výstavby parkovacího domu jsou dostupné pozemky dostatečně velké na vybudování více než 100 parkovacích míst v jedné výškové úrovni. Seznam těchto lokalit, které byly vytipovány také s ohledem na jejich kategorii (tzn. „A - k dalšímu rozpracování“ a „B - k hlubší analýze“), je uveden v následující tabulce.

č.	Oblast - Lokalita	m <sup>2</sup> využitelné plochy	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni
3	Sobotecká	4 890	160
12	Dřevčická - Káranská	3 445	115
15	Petrohradská	9 257	305
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičáncích - Ruská	3 951	130
22	Kodaňská - Novorossijská	3 911	130
65	Platanová	7 667	255
66	Práčská - Jasmínová	4 250	140
R	Brigádníků	6 803	225

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

*Pozn. Odhad počtu parkovacích míst vychází z průměrné plochy vyžadované pro parkovací místo včetně příjezdových pruhů. Vztahuje se tedy ke „klasickým“ parkovacím domům (bez automatického zakladačového systému).*

Polovina z uvedených lokalit se nachází v oblasti Vršovic, kde byl identifikován kritický nedostatek parkovacích míst téměř ve všech ZSJ. Jedna lokalita se nachází v oblasti Malešic a Strašnic. Dvě lokality s vysokým kapacitním potenciálem pak byly identifikovány v oblasti Zahradního města. Konkrétní polohy těchto lokalit jsou patrné na obrázku níže.



obr. č.1 Polohy lokalit s vyšším kapacitním potenciálem

Tato sada byla v návrhové fázi doplněna o lokalitu parkoviště Jahodová, která nebyla součástí podkladového seznamu lokalit (který byl odsouhlasen jako výchozí) a nevstupovala tedy do souhrnného hodnocení provedeného v analytické části studie. Tato lokalita se nachází v oblasti ZSJ Zahradní město-východ v blízkosti lokalit č. 65 a č. 66. Ve srovnání s těmito lokalitami má poloviční, respektive třetinový potenciál kapacity v 1 úrovni, avšak u pozemku nebyly zjištěny omezující podmínky a v současné době se na něm již nachází parkoviště.

Prioritně byly u těchto lokalit prověřeny jejich parametry z hlediska:

- Územního plánu
- Vlastnictví pozemků
- Kolizí s významnou technickou infrastrukturou
- Typu území (chráněné/nechráněné)
- Věcných břemen

Přehledová tabulka s těmito atributy je prezentována níže.

č.	Lokalita	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
3	Sobotecká	160	3092	Sport		x	x	sportoviště a rekreační plocha
12	Dřevčická - Káranská	115	806/327 (Hl.m.Praha)	Všeobecné obytné, zeleň městská a krajinná	x	x	x	ostatní komunikace
15	Petrohradská	305	1124, 1121/1 (Hl.m.Praha)	Zeleň městská a krajinná, všeobecné obytné		x		jiná plocha
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičáncích - Ruská	130	764	Čistě obytné		x		zeleň
22	Kodaňská - Novorossijská	130	část 828/8, 828/9 (Hl.m.Praha)	Veřejné vybavení	x	x	x	sportoviště a rekreační plocha
65	Platanová	255	2078/394 (Hl.m.Praha)	Veřejné vybavení				sportoviště a rekreační plocha
66	Práčská - Jasmínová	140	2078/393, 2078/310, 2078/305	Čistě obytné				zeleň, jiná plocha
R	Brigádníků	225	2794/1, 2794/485, 2794/472 (Hl.m.Praha)	Sport	x	x		ostatní komunikace, jiná plocha
X	Jahodová	75	2078/341	Všeobecně smíšené				zeleň

tab. č.2 Parametry lokalit

Tabulka uvádí limity jednotlivých lokalit:

- Z hlediska vlastnictví se lokality nacházejí na pozemcích ve vlastnictví hl.m. Prahy, nebo městské části Praha 10, což by nemělo představovat významné překážky v případě realizace parkovacích objektů.
- U poloviny lokalit není primární funkce případného parkovacího objektu plně v souladu s platným územním plánem. Při posuzování je uvažováno se stávajícím územním plánem bez možnosti změny zařazení území do jiné kategorie. Z toho vyplývá potřeba přizpůsobit podobu parkovacích domů typu území, v kterém se nachází. To znamená např. v případě území „Zeleň“ nebo „Sport“ navrhnout v těchto lokalitách podzemní parkoviště, nebo parkoviště s 1-2 patry, jehož střecha by sloužila funkcím daným územním plánem.
- Kolize s technickou infrastrukturou musí být řešeny v rámci dané lokality. Obecně je řešením:
  - o Vybudování objektu takovým způsobem, aby ke kolizi nedošlo (např. omezení zastavěné plochy, se související redukcí počtu parkovacích míst v 1 úrovni)
  - o Přeložkou sítí se související zvýšenou investiční náročností projektu
- Lokality v památkově chráněném území kladou zvýšené požadavky na podobu parkovacích kapacit, kdy již v procesu projektové přípravy musí být zohledněna stanoviska dotčených orgánů památkové péče
- Věcná břemena představují podle svého typu limit využití daných pozemků, avšak z hlediska výstavby parkovacích objektů nemusí nutně znamenat překážky

- Poslední sloupec uvádí způsob využití dotčených pozemků dle katastru nemovitostí

Pro porovnání kapacit s odhadovanými deficity parkovacích míst v jejich okolí byly využity isochrony časové dostupnosti tak, jak byly popsány v analytické části dokumentu. Cílem bylo rámcově stanovit deficit parkování ve spádové oblasti lokality. Výstupy této analýzy pro spádové oblasti s dostupností do 5, 10 a 15 minut jsou prezentovány v tabulce níže.

č.	Lokalita	Odhad max. počtu parkovacích míst v 1 úrovni	0 - 5 min	0 - 10 min	0 - 15 min
3	Sobotecká - pod DH	160	-400	-2 070	-4 300
12	Dřevčická - Káranská	115	-50	-1 830	-2 310
15	Petrohradská	305	-190	-670	-2 410
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičáncích - Ruská	130	-940	-2 790	-4 860
22	Kodaňská - Novorossijská	130	-1 120	-3 480	-5 200
65	Platanová	255	-820	-900	-1 140
66	Práčská - Jasmínová	140	-820	-900	-1 140
R	Brigádníků	225	-330	-810	-3 030
X	Jahodová	75	-820	-900	-1 140

tab. č.3 Deficity parkovacích míst ve spádových oblastech lokalit

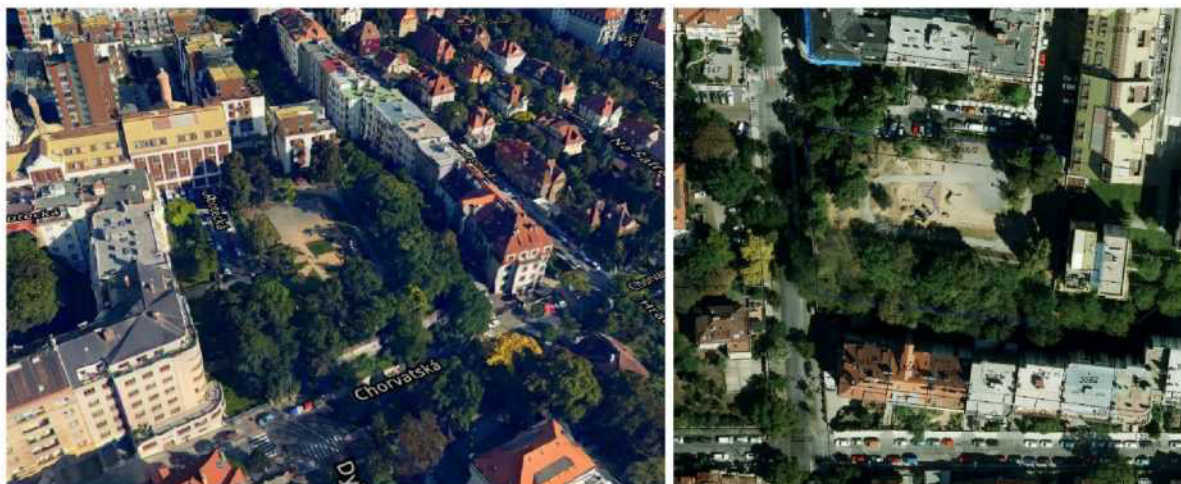
Z přehledu vyplývá značný převis poptávky po parkování nad nabídkou vyjádřenou odhadem počtu parkovacích míst v 1 úrovni. S výjimkou lokalit č.12 a č.15 tato nabídka nepokryje ani odhadovanou poptávku v 5-minutové oblasti dostupnosti. V širších spádových oblastech je v mnohých případech převis poptávky nad potenciální nabídkou nejen násobný, ale i řádový. Např. u lokality č. 22, která se nachází ve Vršovicích, je v širší oblasti s časovou dostupností 15 minut odhadovaný převis poptávky nad nabídkou vyšší než 5 000 parkovacích míst.

Z uvedeného vyplývá **potřeba výstavby vícepatrových objektů**. Současně je z hodnot poptávky v 10 a 15 minutových spádových oblastech zřejmé, že **nové parkovací kapacity mohou pokrýt poptávku pouze částečně**.

Níže jsou jednotlivé lokality blíže popsány s doprovodnou fotodokumentací.

### Lokalita č.3 – Sobotecká

Na lokalitě se v současné době nachází dětské hřiště s parkovou úpravou. Od ulice Chorvatská lokalitu dělí několik metrů vysoká opěrná zeď. Výstavba parkovacího objektu by ve vazbě na územní plán a ochranu území musela být řešena pravděpodobně formou podzemních garáží se souvisejícím vysokým objemem zemních prací. Aby lokalita pokryla poptávku po parkovacích místech v nejbližší 5 - minutové spádové oblasti, bylo by nutné vybudovat minimálně 3 patra.



obr. č.2 Pohled na lokalitu č.3 – Sobotecká, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Parkovací objekt by byl potenciálně dostupný z ulic Chorvatská nebo Sobotecká. Obě komunikace funkčně patří do třídy obslužných komunikací, čemuž odpovídá jejich šířkové uspořádání a omezená kapacita. Obě komunikace ústí na svém severním konci do radiální komunikace Korunní.

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
163	3092	Sport		ochr.pásma nem.kult.pam., pam.zóny, reze rvace, nem.nár.kult.pam; pam. zóna - budova, pozemek v památkové zóně	ANO Věcné břemeno (podle listiny)	sportoviště a rekreační plocha

tab. č.4 Lokalita č.3 - Sobotecká

### Lokalita č.12 – Dřevčická - Káranská

Na dotčeném pozemku se nachází nezastavěná plocha se zelení. Nejvýznamnějším limitem této lokality je vedení teplovodu se souvisejícími podzemními objekty (s tímto vedením je spjaté také existující věcné břemeno). Projekt parkovacích objektů by tuto skutečnost musel respektovat a řešit buď přeložkou sítí (která by pravděpodobně byla stavebně i finančně náročná), nebo návrhem objektů mimo osu vedení teplovodu. Tím by se snížila odhadovaná kapacita počtu parkovacích míst, která byla stanovena na 115. I v případě redukce počtu parkovacích míst by tato kapacita v 1 úrovni pravděpodobně vystačila na převis poptávky v nejbližší spádové oblasti s isochronou 5 minut, která je cca na úrovni 50 parkovacích míst. V 10-minutové spádové oblasti je pak již poptávka odhadována na úrovni 1800 parkovacích míst, což by odpovídalo parkovacímu domu s 18 patry, což je nereálný požadavek. Dle územního plánu je tato plocha do kategorií „všeobecně obytné, zeleň městská a krajinná“. Projekt parkovacího domu by musel uvedené zařazení respektovat, tzn. zachovat zeleň alespoň na části plochy např. ve zvýšené poloze 1. patra. Majorita parkovacích kapacit by pravděpodobně musela být řešena podzemním parkovištěm, případně nadzemním parkovacím domem s omezenou zastavěnou plochou.



obr. č.3 Pohled na lokalitu č.12 – Dřevčická - Káranská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Dopravně se lokalita nachází v sousedství kapacitních komunikací Počernická, Dřevčická (s vazbou na Černokosteleckou), které by z hlediska dopravního provozu neměly představovat limitující faktor pro dimenzování velikosti parkovacího objektu.

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
115	806/327 (Hl.m.Praha)	Všeobecné obytné, zeleň městská a krajinná	Kolektor - teplovod, podzemní objekty	památkově chráněné území	ANO - (podle listiny); Věcné břemeno zřizování a provozování vedení	ostatní komunikace

tab. č.5 Lokalita č.12 - Dřevčická - Káranská

### Lokalita č. 15 – Petrohradská

Tato lokalita se nachází v těsné blízkosti fotbalového stadionu Bohemians a v současné době slouží jako povrchové parkoviště. Dle odhadu nabízí cca 300 parkovacích míst v 1 úrovni, což by v kontextu 5-minutové spádové oblasti představovalo dostatečné navýšení (tzn. parkovací objekt s celkem 2 patry). K pokrytí poptávky ve spádové oblasti s horizontem 10 minut, tedy 670 parkovacích míst, by byl třeba parkovací dům minimálně s 3 úrovněmi. Úplné pokrytí poptávky v 15- minutové spádové oblasti s převisem poptávky cca 2400 parkovacích míst je již zcela mimo možnosti tohoto území.

Dotčené pozemky jsou památkově chráněné, což společně s jejich zařazením do kategorie „všeobecné obytné a zeleň městská a krajinná“ dle územního plánu s sebou nese požadavky na podobu parkovacího objektu. Nechá se tak mj. předpokládat výškové omezení parkovacího objektu.

Lokalita těsně sousedí s komunikací Vršovická, která by i přes svoji současnou zatíženost neměla limitovat dimenzování parkovacího objektu, pokud bude vhodně zvolen režim parkovacího domu (mix rezidentních a návštěvnických stání).



obr. č.4 Pohled na lokalitu č. 15 - Petrohradská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
305	1124, 1121/1 (Hl.m.Praha)	Zeleň městská a krajinná, všeobecné obytné		pam. zóna - budova, pozemek v památkové zóně; památkově chráněné území; nemovitá kulturní památka		jiná plocha

tab. č.6 Lokalita č. 15 - Petrohradská

#### Lokalita č. 18 – Bulharská - Tolstého - Na Mičánkách - Ruská

Tato lokalita se nachází ve vnitrobloku s odhadem potenciální kapacity na úrovni 130 parkovacích míst v 1 úrovni. Jen v nejbližší oblasti s 5-minutovou dostupností je neuspokojená poptávka přesahující 900 parkovacích míst. Parkovací objekt na lokalitě tak může pouze zmírnit kritický nedostatek parkovacích míst v nejbližším okolí. Vzhledem k umístění ve vnitrobloku typově připadá v úvahu podzemní garáž s redukovanou nadzemní částí (např. 1 patro na části pozemku). Pozemek se nachází v památkově chráněném území, což klade další požadavky na podobu potenciálního parkovacího objektu.

Lokalita je dopravně přístupná z obslužných komunikací „Tolstého“ a „Na Mičánkách“, které ústí do radiály Ruská. Vzhledem k charakteru oblasti by parkovací místa měla být určena primárně pro rezidenty.



obr. č.5 Pohled na lokalitu č. 18, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
130	764	Čistě obytné		pam. zóna - budova, pozemek v památkové zóně; památkově chráněné území		zeleň

tab. č.7 Lokalita č. 18

### Lokalita č. 22 - Kodaňská – Novorosijská

Na této lokalitě v současné době leží sportoviště přiléhající k základní škole. Také v územním plánu je tato oblast zařazena do skupiny „Veřejné vybavení“. Na dostupné ploše je odhadována kapacita na úrovni 130 míst v jedné úrovni. Poptávka po parkování v nejbližším okolí definovaném časovou dostupností 5 min přesahuje 1100 parkovacích míst, což významně přesahuje kapacitní potenciál této lokality. V případě budování parkovacího domu by pravděpodobně bylo žádoucí zachovat sportovní hřiště buď jejich realizací na přilehlých pozemcích nebo na střeše parkovacího objektu v úrovni okolního terénu.

Limity lokality jsou dány vedením technické infrastruktury (kabelovodu) v ploše, což by představovalo zvýšené investiční nároky v případě přeložky. Lokalita se nachází v památkově chráněném území, což podobně jako u ostatních lokalit, klade dodatečné požadavky na podobu parkovacího objektu.

Lokalita je dostupná z ulice Kodaňská, která v jihovýchodním směru ústí do kapacitní radiály Vršovická. Napojení na síť komunikací nepředstavuje významný limitující faktor pro dimenzování kapacity parkovacího objektu.



obr. č.6 Pohled na lokalitu č. 22 - Kodaňská - Novorossijská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
130	část 828/8, 828/9 (Hl.m.Praha)	Veřejné vybavení	Kabelovod, vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území	ANO (podle listiny)	sportoviště a rekreační plocha

tab. č.8 Lokalita č. 22 - Kodaňská - Novorossijská

### Lokalita č. 65 - Platanová

Na první z lokalit na Zahradním městě se nachází v současné době dopravní hřiště. Nejsou zde evidovány případné kolize se sítěmi technické infrastruktury, památková ochrana, věcná břemena nebo rozpor s územním plánem. V jedné úrovni je předpokládána kapacita cca 250 parkovacích míst. V nejbližší spádové oblasti dané izochronou 5 minut je poptávka parkovacích míst na úrovni 800 parkovacích míst, což odpovídá 4 podlažím. V případě parkovacího objektu s 5 podlažními by byla pokrytá celá poptávka v nejšířší uvažované 15-minutové spádové oblasti.

Lokalita je přístupná z obslužné ulice Platanová navazující přes ulici Kapraďová na kapacitnější komunikaci Topolová. Vzhledem k poloze lokality na okraji zástavby není předpoklad, že by se případné dopravní komplikace způsobené indukovanou dopravou dotkly větší části rezidentů v oblasti.

V oblasti Zahradního města se jako vhodnější z hlediska současného využití území a jeho limitů jeví jako vhodnější prioritně řešit oblast č. X – Jahodová.



obr. č.7 Pohled na lokalitu č. 65 - Platanová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
255	2078/394 (Hl.m.Praha)	Veřejné vybavení				sportoviště a rekreační plocha

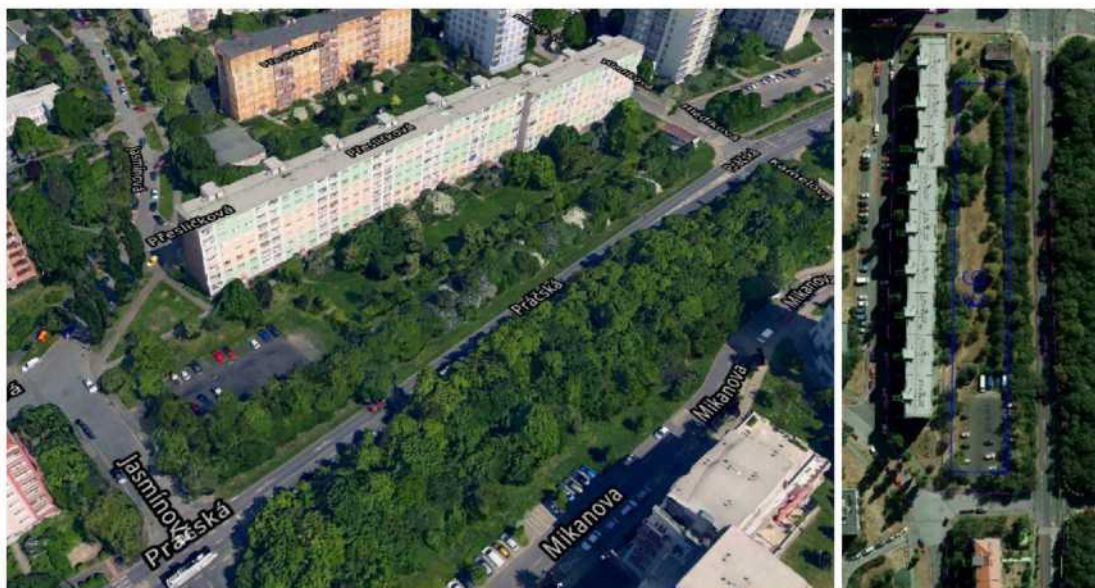
tab. č.9 Lokalita č. 65 - Platanová

### Lokalita č. 66 - Práčská – Jasmínová

Lokalita, na které se v současné době nachází parkovací plocha a zeleň, přímo přiléhá bytovému domu. Z tohoto důvodu lze uvažovat maximálně o 1 – 2 nadzemních podlažích. Kapacita plochy v 1 úrovni je odhadována na úrovni 140 parkovacích míst. Vzhledem k blízkosti s lokalitami č.65 (Platanová) a č. X (Jahodová), byly deficity parkovacích míst odhadnuty na obdobné úrovni, tzn. cca 800 míst v nejbližší spádové oblasti (5 minut). Z toho vyplývá, že by parkovací objekt musel pro pokrytí poptávky mít celkem 6 pater, což se v dané lokalitě jeví jako za hranicemi možností. S pozemky však nejsou spjaty limity v podobě vedení technické infrastruktury, památkové ochrany a věcných břemen.

Napojení lokality na síť komunikací je možné do ulice Práčská, která ve východním směru ústí do sběrné komunikace Švehlova.

V oblasti Zahradního města se jako vhodnější z hlediska současného využití území jeví jako vhodnější prioritně řešit oblast č. X – Jahodová.



obr. č.8 Pohled na lokalitu č. 66 - Práčská - Jasmínová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
140	2078/393, 2078/310, 2078/305	Čistě obytné				zeleň, jiná plocha

tab. č.10 Lokalita č. 66 - Práčská - Jasmínová

### Lokalita R - Brigádníků

Tato lokalita představuje potenciál cca 220 parkovacích míst v jedné úrovni. V případě realizace povrchového stání by tak uspokojila cca 2/3 poptávky z 5-minutové spádové oblasti. Pro pokrytí poptávky v širší spádové oblasti s dostupností do 10 minut by bylo třeba vybudovat 4 podlažní objekt, který by pro přilehlou komunikační síť znamenal podstatné zvýšení dopravní zátěže. V nejširší spádové oblasti s dostupností do 15-minut je odhadován převis poptávky nad nabídkou na úrovni 3000 parkovacích míst. Tento převis může nová parkovací kapacita pouze zmírnit.

V ploše jsou vedeny sítě technické infrastruktury (konkrétně kanalizace), kterou by v případě realizace parkovacího objektu bylo nutné přeložit. V současné době se na pozemku nachází fotbalové hřiště – pokud by bylo snahou ho zachovat, musel by být parkovací objekt řešen jako podzemní s max. 1 nadzemním patrem navazujícím na okolní terén.

Lokalita je přístupná z obslužné komunikace Brigádníků, která ve východním směru ústí do sběrné komunikace Úvalská.



obr. č.9 Lokalita R - Brigádníků, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
225	2794/1, 2794/485, 2794/472 (Hl.m.Praha)	Sport	Vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území		ostatní komunikace, jiná plocha

tab. č.11 Lokalita R – Brigádníků

### Lokalita X – Jahodová

Tato lokalita s relativně nižším potenciálem kapacity cca 75 parkovacích míst v 1 úrovni se nachází v blízkosti OC Cíl a v současné době je využívána jako povrchové parkoviště.

Nejsou zde evidovány případné kolize se sítěmi technické infrastruktury, památková ochrana, věcná břemena nebo rozpor s územním plánem. V nejbližší spádové oblasti dané izochronou 5 minut je poptávka odhadována na úrovni 800 parkovacích míst, což by odpovídalo objektu s cca 10 podlažními. Přestože má tato lokalita relativně nižší potenciál kapacity v 1 úrovni (vzhledem k dalším vytipovaným lokalitám v její blízkosti - č. 65 a č. 66), ve sledovaných parametrech nebyly zjištěny omezující podmínky. Z hlediska charakteru přilehlého území se v okolí nachází panelové výškové bytové domy s 11, respektive 14 patry.

Dopravně je lokalita dostupná z obslužné komunikace Jahodová, která se ve východním směru po 200 metrech napojuje na kapacitní sběrnou komunikaci Švehlova.

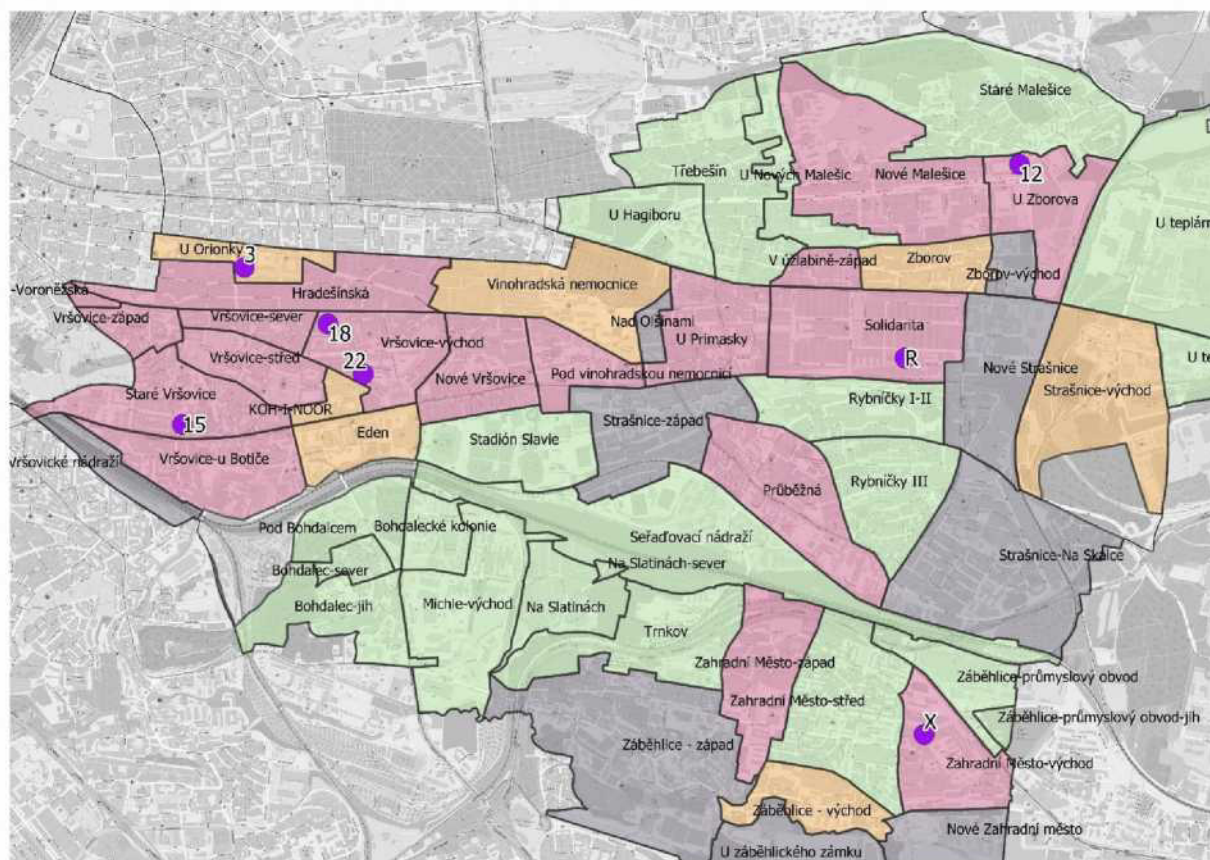


obr. č.10 Lokalita X - Jahodová, (zdroje: mapy.cz)

Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
75	2078/341	Všeobecně smíšené				zeleň

tab. č.12 Lokalita X – Jahodová

### 2.1.1 Upravený přehled lokalit



obr. č.11 Upravený přehled hlavních lokalit, (zdroje: mapy.cz)

Vzhledem k alternativním lokalitám v rámci lokality Zahradního města (konkrétně č. 65, č. 66 a č. X) byl stanoven výsledný přehled tzv. hlavních lokalit, který je prezentován na obrázku níže.

### 2.1.2 Omezení kapacity vyplývající z napojení na dopravní síť

Z uvedeného přehledu lokalit s vyšším kapacitním potenciálem vyplývají limity a omezení jednotlivých lokalit. Návrh podoby parkovacích objektů je obecně limitován nejen stavebními možnostmi v dané lokalitě, územním plánem, památkovou ochranou a vedením sítí technické infrastruktury, ale i sítí pozemních komunikací, které budou využívány po příjezd a odjezd z objektu.

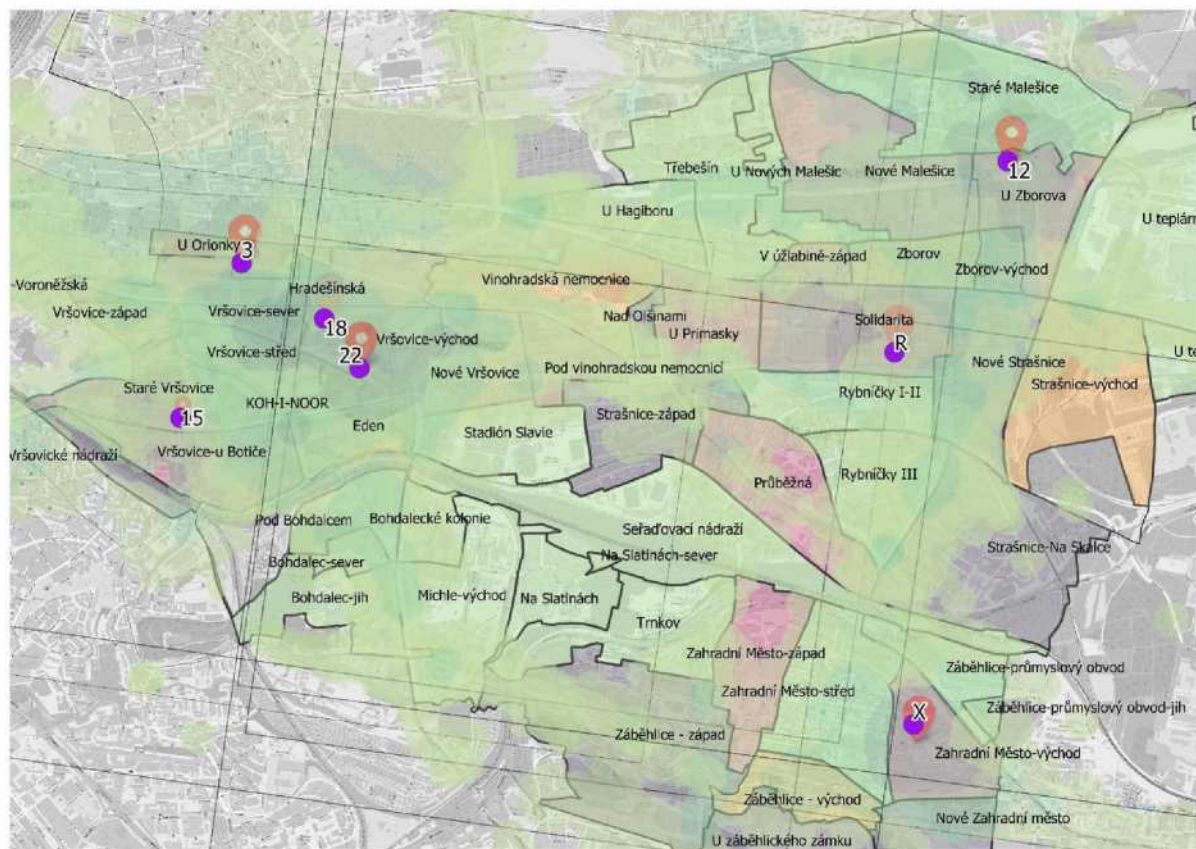
Z dopravního hlediska je doporučeno zohlednit stávající intenzity provozu na komunikacích v okolí a již v rámci projektové přípravy parkovacích domů kvantifikovat předpokládané dopady na přilehlou síť komunikací. V blízkosti centra města by tak měl být kladen důraz na řešení centralizovaných parkovacích objektů s ohledem na širší dopravní vazby tak, aby nedocházelo k neúměrné zátěži přilehlých komunikací.

Z hlediska napojení na síť komunikací je doporučeno v okolí těchto lokalit provést dopravní průzkumy zaměřené na intenzity dopravy. Stupeň saturace místních komunikací může představovat limit pro návrh kapacity parkovacího objektu.

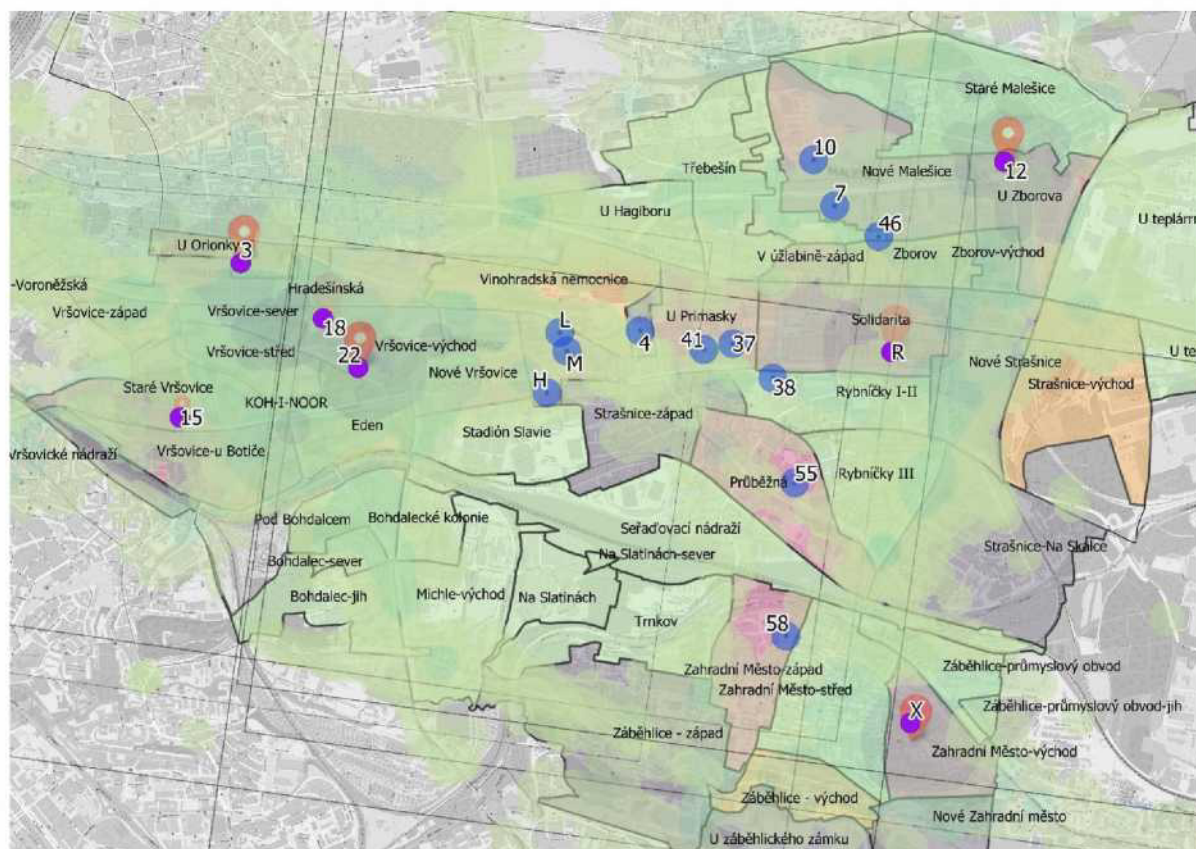
Indukované intenzity dopravy však mohou být regulovány i vhodným stanovením režimu provozu parkovacího domu se zvýhodněným dlouhodobým parkováním a omezením počtu míst pro vysokoobrátková parkovací místa pro návštěvníky (s krátkodobým stáním).

## 2.2 Doplnění o další lokality

Z geoprostorového hlediska byla v dalším kroku pozornost zaměřena na doplnění lokalit s vyšším kapacitním potenciálem o další parkovací objekty tak, aby časová dostupnost k novým parkovacím kapacitám byla akceptovatelná pro všechny rezidenty oblastí s kritickým a výrazným deficitem parkovacích míst. Jinými slovy byla kritériem výběru poloha těchto lokalit vzhledem ke spádovým oblastem lokalit vtipovaných v předchozí kapitole. Podle tohoto klíče byla nejdříve byla vtipována širší sada lokalit, která je znázorněna modrými body na druhém obrázku.



obr. č.12 Časová dostupnost k lokalitám s vyšším kapacitním potenciálem



obr. č.13 Širší návrh doplňkových lokalit (vyznačeny modře)

Na základě tohoto kritéria bylo identifikováno 12 lokalit uvedených v následující tabulce, u kterých byl prověřen aktuální stav ve vztahu k vlastnictví pozemků, věcných břemen a památkové ochrany.

č.	Oblast - Lokalita	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
38	V Olšínách u OD Billa	310	2808/4, 2809/40, 2809/22, 2809/17 (Hl.m. Praha), 2809/45, 2809/47, 2809/49, 2809/21, 2809/20	plochy a zařízení veřejné dopravy, Parkoviště P+R; parky, historické zahrady a hřbitovy	Vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území	Věcné břemeno užívání	dráha, ostatní komunikace, jiná plocha, zeleň
H	Kubánské nám. - Na Hroudě - Na Stezce - vnitroblok	135	1701/1, 1689/2, 1686/3	čistě obytné, všeobecné obytné		památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň
55	Nučická - Krupská	85	3115/1	čistě obytné	Teplovod v severní části	památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny); Věcné břemeno zřizování a provozování vedení	zeleň
7	Nad Úžlabinou	80	806/289	čistě obytné	Teplovod, četné vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň
58	Ostružinová	75	2225/97 (Hl.m.Praha)	čistě obytné	Kolektory (teplovod), vedení sítí TI v ploše		Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň
4	Nad primaskou - Vilová	65	4060/2 (ČR - Ministerstvo obrany)	čistě obytné	Teplovod, vedení sítí TI v ploše	ochr.pásma nem.kult.pam., pam.zóny, rezervace, nem.nár.kult.pam		zeleň
46	V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice	65	2244/150	veřejné vybavení		památkově chráněné území	Věcné břemeno zřizování a provozování vedení	jiná plocha
L	Omská	45	1602/5, 1615/7, 1619/5, 1620/2, 1620/3, 1619/9, 1619/7, 1620/1, 1621/20, 1621/1	čistě obytné, všeobecné obytné	Vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území	Věcné břemeno zřizování a provozování vedení; Věcné břemeno užívání; Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň, manipulační plocha, ostatní komunikace
M	Bajkalská	40	1623/1 a 1623/9	všeobecné obytné	Teplovod	památkově chráněné území		manipulační plocha
37	Věšínova - Mrštíkova - vnitroblok	40	1019/1, 1019/25 (duplicitní zápis vlastnictví, soukromá osoba), 1019/26 (Hl.m.Praha, soukromá osoba)	všeobecné obytné		památkově chráněné území		společný dvůr
41	Mrštíkova - u metra Starostrašnická	20	997/1 (Hl. m. Praha)	parky, historické zahrady a hřbitovy		památkově chráněné území		jiná plocha

č.	Oblast - Lokalita	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	Chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
10	Skřivanská	15	806/488	čisté obytné	(Teplovod, vedení sítě TI v ploše mezi objekty)	památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň

tab. č.13 Širší výběr doplňujících lokalit

Do seznamu byla zařazena lokalita H, která svou rozlohou spadá do skupiny lokalit s vyšším kapacitním potenciálem, avšak nalézá se na hranici bloku ZSJ kde nebyl evidován nedostatek parkovacích míst. Z tohoto důvodu byla zařazena do doplňkových lokalit.

Do tohoto výběru byla zařazena také lokalita č. 38 - V Olšínách u OD Billa, kde je oproti podkladové analýze uvažováno její rozšíření na další pozemky. Lokalita se katastrálně nachází v ZSJ Rybníčky I-II, kde nebyl identifikován nedostatek parkovacích míst. Svoji spádovou oblastí ovšem může pokrýt významnou část ZSJ U Primasky, Solidarita a také Průběžná, které jsou poměrně vzdáleny od ostatních vtipovaných lokalit s vyšší kapacitou.

Lokality jsou seřazeny dle jejich kapacitního potenciálu od největší po nejmenší. Z dalšího posuzování byly na základě zjištěných limitů vyňaty následující dvě lokality:

- Lokalita č. 37 - Věšínova - Mrštíkova – vnitroblok, z důvodu spoluvlastnictví pozemků soukromými osobami
- Lokalita č. 41 - Mrštíkova - u metra Strašnická, z důvodu malé kapacity a zařazení pozemku v územním plánu do kategorie „parky, historické zahrady a hřbitovy“

Některé z lokalit představují vzájemné alternativy. Jedná se např. o lokality č. 7 (Nad Úžlabinou) a č. 46 (V Úžlabině – pod poliklinikou Malešice), které se nacházejí v ZSJ Nové Malešice. Oba pozemky jsou zatíženy věcným břemenem (dle listiny) a památkovou ochranou území. Přestože lokalita č. 7 disponuje větší plochou, je na pozemku veden teplovod a četné sítě technické infrastruktury. Jako preferovaná byla z těchto dvou zvolena lokalita č. 46.

Další skupinu tvoří lokality H (Kubánské nám.), M (Bajkalská), L (Omská), č. 4 (Nad Primaskou – Vilová) a č. 38 (V Olšínách u OD Billa). Nevýhodou lokality č. 4 je její poloha vzhledem k okolnímu zastavěnému území, kdy její nejbližší spádová oblast zahrnuje zejména vilové čtvrti ZSJ „U Primasky“ a areál Vinohradské nemocnice. Při porovnávání zbylých 3 lokalit v blízkosti Kubánského náměstí je výhodou lokality H její násobně vyšší kapacitní potenciál a skutečnost, že tu nejsou evidovány kolize s významnými sítěmi technické infrastruktury. Na východním konci posuzovaného výběru se nachází lokalita č. 38, jejíž výhodou je vysoký kapacitní potenciál. Jako preferované byly z těchto lokalit zvoleny lokality H a č. 38.

Výsledný seznam doporučených doplňkových lokalit je uveden v seznamu níže.

č.	Oblast - Lokalita	Odhad počtu parkovacích míst v 1 úrovni	Pozemky parc. č. (ve správě či vlast. MČ Praha 10, Hl. m. Praha)	Platný Územní plán SÚ HMP	Kolize s významnou tech. infrastrukturou	chráněné území	Věcné břemeno	Způsob využití
38	V Olšínách u OD Billa	310	2808/4, 2809/40, 2809/22, 2809/17 (Hl.m. Praha), 2809/45, 2809/47, 2809/49, 2809/21, 2809/20	plochy a zařízení veřejné dopravy, Parkoviště P+R; parky, historické zahrady a hřbitovy	Vedení sítí TI v ploše	památkově chráněné území	Věcné břemeno užívání	dráha, ostatní komunikace, jiná plocha, zeleň
H	Kubánské nám. - Na Hroudě - Na Stezce - vnitroblok	136	1701/1, 1689/2, 1686/3	čisté obytné, všeobecné obytné		památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň
55	Nučická - Krupská	86	3115/1	čisté obytné	Teplovod v severní části	památkově chráněné území	Věcné břemeno (podle listiny); Věcné břemeno zřizování a provozování vedení	zeleň
58	Ostružinová	78	2225/97 (Hl.m.Praha)	čisté obytné	Kolektory (teplovod), vedení sítí TI v ploše		Věcné břemeno (podle listiny)	zeleň
46	V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice	66	2244/150	veřejné vybavení		památkově chráněné území	Věcné břemeno zřizování a provozování vedení	jiná plocha

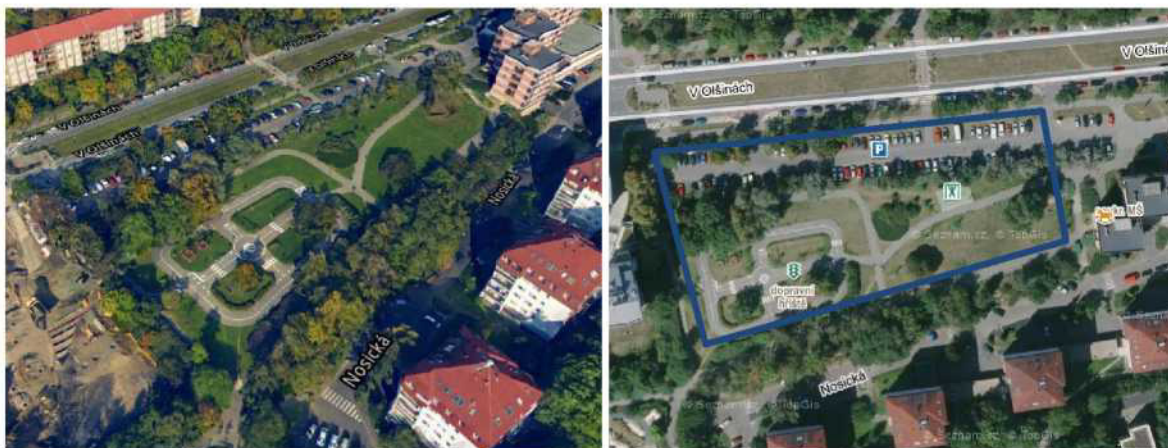
tab. č.14 Identifikované doplňující lokality

Z tabulky je patrné, že všechny lokality jsou zatíženy věcnými břemeny. S výjimkou lokality č.46 pozemky v současné době plní funkci městské zeleně. Následuje bližší popis jednotlivých doplňkových lokalit.

#### Lokalita č. 38 – V Olšínách u OD Billa

Kapacitní potenciál lokality se pohybuje na úrovni 300 parkovacích míst v 1 úrovni. V současné době se na dotčených pozemcích nachází povrchové parkoviště s kapacitou cca 110 parkovacích míst, které částečně využívají návštěvníci blízkého supermarketu. Na zbytku pozemků je dopravní hřiště a městská zeleň.

Lokalita přiléhá ke kapacitní sběrné radiále „V Olšínách“. S uvažovanou navýšenou kapacitou představuje tato lokalita i možnou alternativu k lokalitě R – Brigádníků.

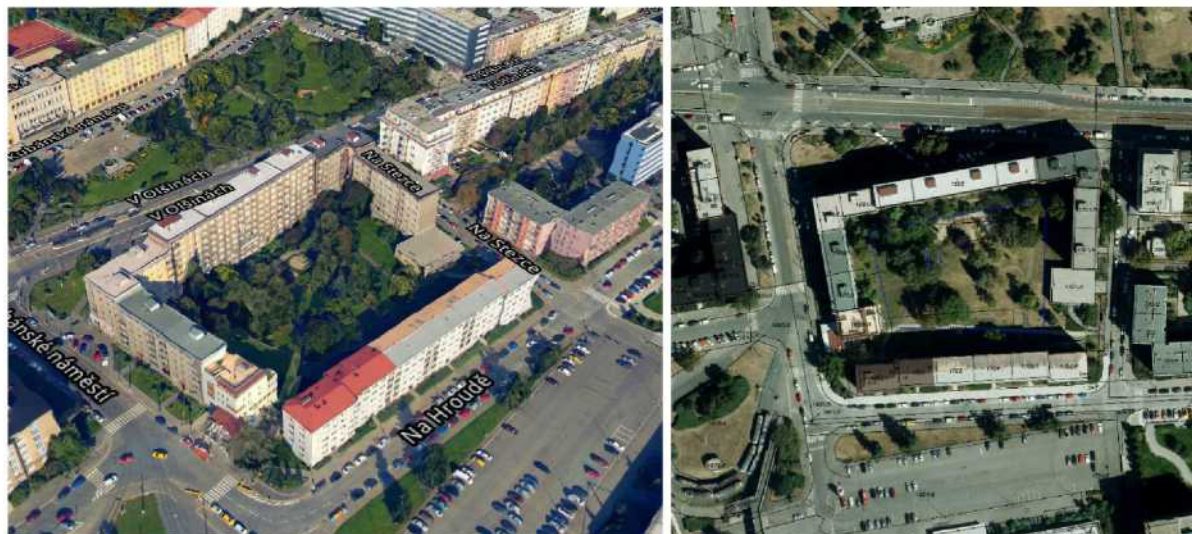


obr. č.14 Lokalita č. 38, (zdroj: mapy.cz)

### Lokalita H – Kubánské nám. – Na Hroudě – Na Stezce – vnitroblok

Rozloha pozemků má kapacitní potenciál cca 135 parkovacích míst v 1 úrovni. Na této lokalitě, která leží ve vnitrobloku, se v současné době nachází dětské hřiště s parkem. Parkovací objekt by pro zachování tohoto prostoru musel být řešen jako podzemní garáž.

V širším okolí se nacházejí četné placené parkovací plochy pro návštěvníky sportovních areálů a edenského stadionu. Z hlediska dopravního napojení se lokalita nachází v těsné blízkosti kapacitní sběrné komunikace „V Olšinách“.



obr. č.15 Lokalita H, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

### Lokalita č.55 – Nučická – Krupská

Tato lokalita se nachází mezi 5 patrovými obytnými domy na pozemcích se vzrostlou zelení. Kapacitní potenciál území dosahuje cca 80 parkovacích míst v 1 úrovni.

Příjezd do parkovacího objektu by byl pravděpodobně realizován z obslužné komunikace Nučická, která je vzhledem k šířkovému uspořádání a parkování vozidel po obou stranách řešena jako jednosměrná. Dimenzování parkovacího objektu by nad rámec limitů daných dotčenými pozemky muselo zohlednit kapacitu příjezdové (a současně odjezdové) komunikace.



obr. č.16 Lokalita č.55 – Nučická – Krupská, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

### Lokalita č.58 – Ostružinová

Tato lokalita se nachází na zahradním městě v blízkosti Jižní spojky. Pozemek je v současné době pokryt zelení a ze 2 stran přiléhá k 7 patrovým panelovým domům. Potenciál parkovací kapacity v 1 úrovni je téměř 80 parkovacích míst.

Příjezd do parkovacího objektu přichází v úvahu z obslužné komunikace Ostružinová.



obr. č.17 Lokalita č.58 – Ostružinová, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

### Lokalita č.46 – V Úžlabině – pod poliklinikou Malešice

Lokalita z jihu přiléhá k poliklinice Malešice. Potenciál parkovací kapacity v 1 úrovni dosahuje cca 65 parkovacích míst. Pozemek se nachází ve svahu, takže v případě budování zahluobeného parkovacího objektu by byl omezen objem zemních prací a současně by střecha objektu mohla být řešena v úrovni s 0. patrem přiléhající polikliniky.

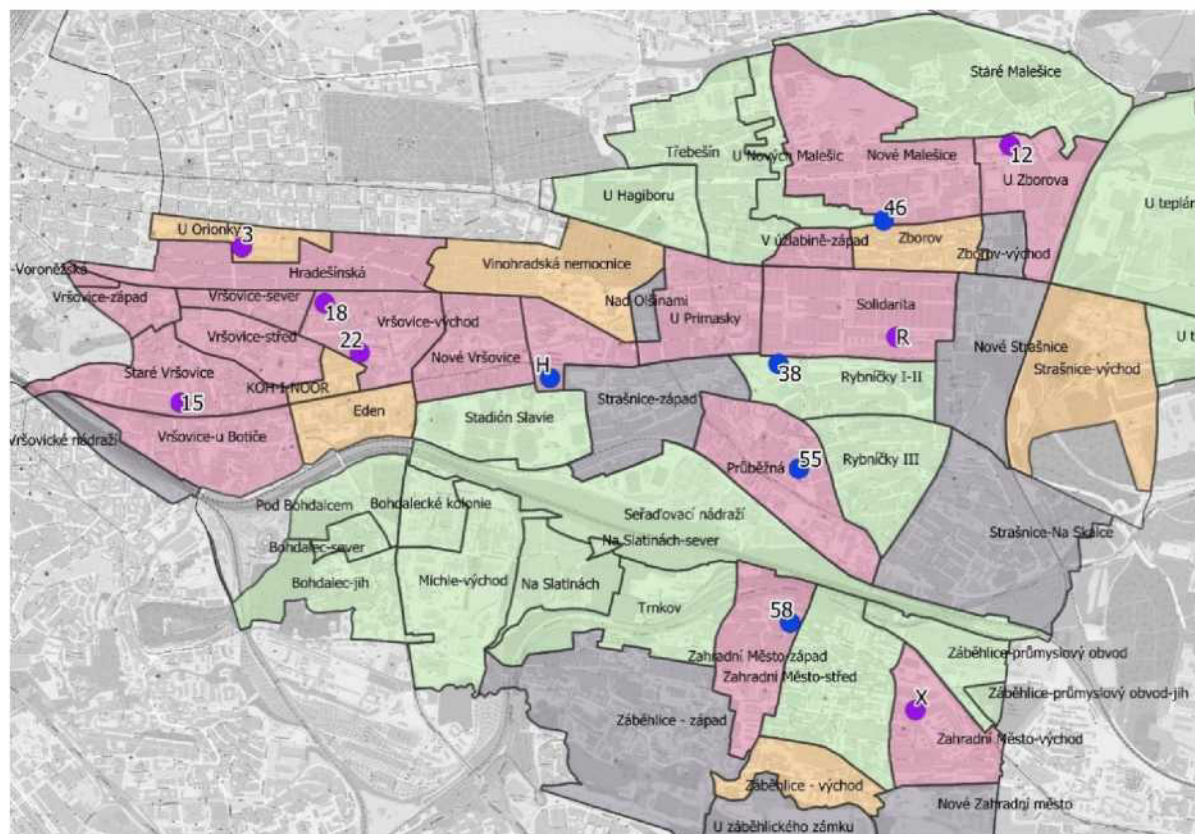
Napojení na síť komunikací by bylo řešeno pravděpodobně do ulice V Úžlabině. Obslužná komunikace v Úžlabině se nachází mezi sběrnými komunikacemi Černokostelecká a Počernická.



obr. č.18 Lokalita č.46 – V Úžlabině – pod poliklinikou Malešice, (zdroje: mapy.cz, ADvK 2018)

### 2.3 Výsledný přehled vytipovaných lokalit

Lokality vytipované pro parkovací objekty jsou souhrnně prezentovány nad mapovým podkladem níže. Lokality s vyšším potenciálem parkovacích kapacit jsou znázorněny fialově, doplňkové lokality modrou barvou.



obr. č.19 Přehled vytipovaných lokalit

Následuje tabulka se seznamem těchto lokalit s uvedením klíčových dopravně-inženýrských parametrů. Tento soubor lokalit je seřazen dle rámcového odhadu kapacity v 1 úrovni, v dělení na lokality s vyšším potenciálem a doplňkové lokality. Vzhledem k řadě limitů spojených s pozemky lze v této fázi obtížně stanovit potenciál celkové kapacity jednotlivých lokalit. Důvodem je zejména pravděpodobná potřeba zachování funkčního využití území občanskou vybaveností (sport, odpočinek) a z toho vyplývající požadavek na řešení majority parkování v podzemních patrech objektů (kde se počet pater odvíjí od stavebních možností, typu podloží a mnoha dalších parametrů závisících na konkrétní lokalitě). Celková kapacita objektů musí být také dimenzována s ohledem na okolní dopravní síť tak, aby jí uživatelé parkovacích domů neúměrně nezatěžovali. Součástí projektové přípravy by tak měly být mj. dopravní průzkumy. U všech lokalit je v tabulce uvedena také poptávka ve spádové oblasti s 5 - minutovou časovou dostupností.

č.	Lokalita	Rámcový odhad kapacity v 1 úrovni	Poptávka v oblasti 0 - 5 min	Napojení na dopravní síť	Kategorie
15	Petrohradská	305	-190	kapacitní	B
R	Brigádníků	225	-330	nízkokapacitní	B
3	Sobotecká - pod DH	160	-400	nízkokapacitní	B
22	Kodaňská - Novorossijská	130	-1 120	kapacitní	B
18	Bulharská - Tolstého - Na Mičánkách - Ruská	130	-940	nízkokapacitní	A
12	Dřevčická - Káranská	115	-50	kapacitní	B
X	Jahodová	75	-820	kapacitní	A
38	V Olšínách u OD Billa	310	-160	kapacitní	B
H	Kubánské nám. - Na Hroudě - Na Stezce - vnitroblok	135	-300	kapacitní	A
55	Nučická - Krupská	85	-50	nízkokapacitní	B
58	Ostružinová	75	-240	kapacitní	B
46	V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice	65	-460	kapacitní	A

tab. č.15 Přehled vytipovaných lokalit

Vzhledem k identifikovaným deficitům parkovacích míst byla pozornost zaměřena na parkovací objekty s takovým kapacitním potenciálem, který by do značné míry dokázal řešit převis poptávky po parkování alespoň v blízké spádové lokalitě. Parkovací objekty s nízkou kapacitou v řádu jednotek, nebo nízkých jednotek desítek parkovacích míst mohou řešit problémy jen velmi omezeně (např. v rámci ulice) s tím, že bude pravděpodobně docházet k přelivu vozidel z nejbližšího okolí do řešené ulice. Zlepšení stavu po realizaci takových parkovacích kapacit bude pravděpodobně obtížně pozorovatelné. Přesto je vhodné zvážit budování těchto objektů na nevyužitých pozemcích (tzn. tam kde parkovací kapacity nevzniknou na úkor občanské vybavenosti). Zejména v oblastech s kritickým a výrazným deficitem by takové objekty mohly doplňovat nabídku parkovacích míst – zohledněna by měla být primárně situace dopravy v klidu v konkrétní ulici.

## 2.4 Technologické možnosti navýšení kapacit

Způsob výběru územních rezerv pro nové kapacity dopravy v klidu reagoval na identifikovaný převis poptávky nad nabídkou v oblastech Prahy 10. Pozornost tedy byla primárně zaměřena na vytipování dostatečně rozlehlých lokalit pro kapacitní parkovací objekty, které mohou zlepšit situaci dopravy v klidu nejen v bezprostředním ale i v širším okolí. V oblastech s kritickými deficity parkovacích míst je však možné uliční síti lokálně „odlehčit“ i realizací nových parkovacích objektů s nízkou kapacitou.

Možným řešením je realizace lokálních automatických parkovacích systémů, jejichž nároky na velikost zastavěné plochy jsou v porovnání s klasickými parkovacími domy výrazně nižší. Volba konkrétního typu zakladačového systému je závislá na prostoru, který je k dispozici a na provozním začlenění parkovacího objektu v urbanistickém a architektonickém ztvárnění dané lokality.

Systémy automatických zakladačů jsou škálovatelné od jednotek parkovacích míst až po parkovací domy se zakladačovým systémem pro desítky (nižší stovky) vozidel. Jsou tedy potenciálně použitelné i pro vytipované lokality. U objektů s vyššími kapacitami ovšem existuje riziko delších čekacích časů pro uložení/vydání vozidla a s tím spojené snížení uživatelského komfortu. Výhodou je naopak výrazně vyšší kapacita v daném prostoru oproti klasickým parkovacím domům. V ČR existují příklady úspěšné výstavby automatických parkovacích domů (např. Brno – ul. Kopečná, 88 parkovacích míst) i neúspěšné projekty (např. Slaný, 149 parkovacích míst, uzavřen po 6 letech provozu provázených řadou technických problémů – mj. neúměrně dlouhé čekací časy).<sup>1</sup> V případě záměru vybudovat parkovací dům se zakladačovým systémem je doporučeno věnovat zvýšenou pozornost definici technických požadavků na tento systém.

### 2.4.1 Automatizované parkovací systémy<sup>2</sup>

Automatický parkovací systém je zařízení, které bez přítomnosti řidiče zaparkuje vozidlo s vypnutým motorem v hromadné garáži. Řidič opustí vozidlo po příjezdu na odbavovací místo a proces vlastního zaparkování vozidla řídí počítačový program, ovládající potřebné mechanické prvky (výtahy, posuvny, dopravníky, hydraulické ovladače a další) a provozně-bezpečnostní zařízení. Systém je možné prostorově i kapacitně přizpůsobit místním podmínkám (využití stávajících budov pro parkování vozidel, stísněných prostor mezi budovami apod.). Automatický systém je prostorově méně náročný než klasická hromadná garáž s rampami.

Zakladačové systémy využívající principy mechanického ukládání vozidel na parkovací místo lze principiálně rozdělit na:

- **Automatické** - V garáži využívající automatický parkovací systém předá řidič vozidlo do

<sup>1</sup> Automatizovaný parkovací dům ve Slaném končí. Auta si odvezte co nejdříve! - Kladenský deník. *Kladenský deník* [online]. Copyright © [cit. 22.11.2019]. Dostupné z: [https://kladensky.denik.cz/zpravy\\_region/automatizovany-parkovaci-dum-ve-slanem-konci-auta-si-odvezte-co-nejdrive-20190919.html](https://kladensky.denik.cz/zpravy_region/automatizovany-parkovaci-dum-ve-slanem-konci-auta-si-odvezte-co-nejdrive-20190919.html)

<sup>2</sup> Zdroj informací: Automatické parkovací systémy (APS), Ing. Bohumír Číhal, 2015, [online]. Dostupné z: <https://www.stavebniklub.cz/33/automaticke-parkovaci-systemy-aps-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Eju20Cq8haXeyGWw3PX8Zh2w9PBWuC7BmQ/>

parkovacího systému ve vstupním terminálu. Vše ostatní probíhá prostřednictvím automatizovaného uspořádání parkujících vozidel v garážovém prostoru. Do prostoru parkovaných vozidel nemá nikdo z uživatelů přístup.

- **Poloautomatické** - řidič ovládá zařízení sám, od povolení přístupu (klíčkem, kartou), umístění vozidla v určeném místě, až po vyzvednutí vozidla

Z hlediska rozvržení parkovacích prostor se automatické parkovací systémy dělí na vertikální a horizontální, které mohou být uspořádány sériově nebo paralelně, případně kruhově.

#### **Výhody**

- Vyšší počet parkovacích míst v daném prostoru
- Při zaparkování vozidla není třeba hledat parkovací místo a k zajištění do volného místa provádět složité nájezdy a zatáčky.
- V garážích, kde funguje automatický systém, je téměř vyloučená možnost nehody a existuje minimální riziko poškození vozidla (při dodržení provozního řádu systému).
- Systémy zabraňují přístupu cizím osobám k uloženému vozu. Přístup k vozidlu má jen osoba s oprávněním (prostřednictvím parkovací karty, elektronického kódu) v předávacím místě garáže. Eliminuje se tím tak počet krádeží a poškození vandaly.
- Ve srovnání s tradičními parkovacími domy je uváděna nižší stavební náročnost

#### **Nevýhody**

- Hlavní nevýhodou automatických parkovacích systémů je nutnost jejich pravidelné údržby a náročnost na elektrickou energii a s tím spojené náklady na provoz a opravy
- Zpravidla vyšší čekací doba na založení/vyzvednutí vozidla
- Provoz systému je závislý na elektrické energii - součástí garáže musí být náhradní elektrický zdroj pro případy, kdy je vypnutý přísun elektrické energie (nebylo by možné odjet s vozidlem)
- Nemožnost vydání vozidla v případě poruchy systému

### **2.4.2 Přehled parkovacích systémů**

Jak již bylo uvedeno, typy parkovacích systémů se mohou lišit způsobem zakládání, konstrukcí, závislostí parkování a v neposlední řadě kapacitou.

Z pohledu MČ Praha 10, tedy poskytnutí parkovacích míst pro veřejnost, je jednoznačně preferováno tzv. nezávislé parkování, tzn. že vozidlo je možné zaparkovat a odparkovat nezávisle na naplněnosti parkoviště (tzn. nedochází k blokování).

Stavebně a konstrukčně se pak systémy jednotlivých výrobců mohou lišit podle kapacity, rozměru vozidel a konstrukčního řešení (např. s parkovací jámou, pouze nadzemní garáž apod.). Níže je uveden ilustrační přehled některých typů se zaměřením na parkovací systémy s nižší kapacitou. Ty by mohly být realizovány na prostorově omezených lokalitách, případně by na vhodných místech mohly nahradit povrchová stání.



obr. č.20 Parkovací systém se 3 úrovněmi a parkovací jámou, zdroj: Nussbaum



obr. č.21 Parkovací systém s naklánějícími se plošinami, zdroj: Nussbaum

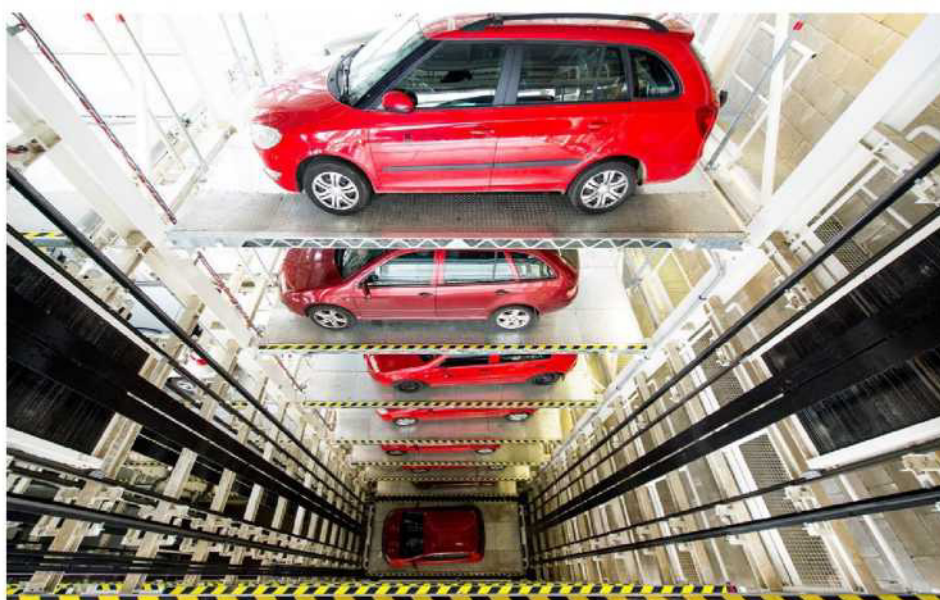


obr. č.22 Parkovací systém s kombinací zdvižných a posuvných plošin, zdroj: Nussbaum



obr. č.23 Parkovací systém s jámou, zdroj: Nussbaum

Vedle uvedených systémů existují komplexní automatizované zakladačové systémy nasazované do parkovacích domů, které využívají jak posuvné plošiny, tak výtahy pro plošiny. Tyto systémy jsou navrhovány na klíč.



obr. č.24 Zakladačový systém parkovacího domu Kopečná - Brno, zdroj: BKOM

### 2.4.3 Investiční nákladovost parkovacích domů v ČR

Pro účely indikativního přehledu o projektech parkovacích domů a jejich nákladovosti byla provedena rešerše akcí v rámci ČR se zaměřením na projekty z posledních let. Níže je prezentována tabulka uvádějící kapacitu, rámcové náklady a přepočtené náklady na 1 parkovací místo. Přehled kromě realizovaných projektů obsahuje i 3 projekty, které jsou v současné době v přípravě. Uvedené náklady je tedy nutno považovat za orientační.

Finanční nákladovost přepočtená na 1 parkovací místo v parkovacím domě se pohybuje v rozmezí od 290 000 Kč do 2 260 000 Kč mj. v závislosti na typech parkovacích domů a jejich celkové kapacitě.

	Název	Město	Rok realizace	Doba výstavby	Typ domu	Kapacita	Náklady (mil. Kč)	Náklady na 1 parkovací místo (Kč)	Poznámka
1	Rychtářka	Plzeň	2011	2	klasický	377	250	660 000	
2	Parkovací dům	Slaný	2013	2	automatický	150	90	600 000	
3	Janáčkovovo divadlo	Brno	2013	1	podzemní	400	300	750 000	2 podzemní patra
4	Kopečná	Brno	2014	1,5	automatický	88	65,5	740 000	
5	Domini park	Brno	2016	2	klasický	361	250	690 000	
6	Prosek	Praha	2019	2	klasický	378	110	290 000	Podpora hl. m. Prahy 19 mil
7	PD Jana Gayera	Hradec Králové	2019	-	klasický	284	135	480 000	
8	Štěpánská ulice	Praha	2019	2	částečně podzemní	62	140	2 260 000	Vnitroblok
9	Smetanova Galerie	Vsetín	2019	1	podzemní	53	60	1 130 000	část parkoviště se 157 místy
10	Hostivař P+R	Praha	v přípravě	-	klasický	671	360	540 000	
11	U Domu kultury	Ostrava	v přípravě	1,5	klasický	600	300-350	500 000 - 580 000	Architektonická soutěž 2 mil Kč
12	Černý most	Praha	v přípravě	2	klasický	880	604	690 000	

tab. č.16 Přehled realizací parkovacích domů v ČR, zdroj dat: veřejné zdroje

Z tabulek je zřejmé, že není možné paušálně prohlásit jeden z typů domů za cenově výhodnější. Kromě vlastní technologie hrají vždy roli místní podmínky a další faktory, což dokládá i rozsah přepočítaných nákladů na nadzemní parkovací domy v tab. č.16, který se pohybuje od 290 tisíc do 690 tisíc Kč.

V následující tabulce je uvedeno srovnání nákladů na parkovací místo automatického a klasického parkovacího domu v závislosti na jejich podzemní/nadzemní variantě. Z tabulky vyplývá, že zatímco nadzemní varianta vychází pro sledovaný parametr přepočtu nákladů na 1 parkovací místo lépe pro klasický parkovací dům, v podzemní variantě vychází z tohoto srovnání výhodněji automatický parkovací dům.

Typ parkovacího domu	Podzemní varianta	Nadzemní varianta
<b>Automatický</b>	600 000 Kč	450 000 Kč
<b>Klasický</b>	900 000 Kč	350 000 Kč

tab. č.17 Rámcový odhad nákladů na parkovací místo, zdroj dat<sup>3</sup>

V investičních nákladech hraje důležitou roli také cena pozemků. V tomto pohledu představují výhodu automatické parkovací domy, u kterých je možné dosáhnout vyšší hustoty zaparkovaných vozidel

<sup>3</sup> Bakalářská práce Studie automatizovaných parkovacích systémů, Pavel Peprník, 2010; Pozn. Nominální hodnoty uvedené v tabulce je třeba vnímat vzhledem ke stáří informačního zdroje (2010).

v daném prostoru. Jinými slovy je možné stejný počet vozidel odstavit v objektu s menším územním záborem.

Ze zahraničních zdrojů byla zjištěna data, která jsou prezentovaná v následující tabulce. Jedná se o rámcové cenové rozsahy vztažené k investicím na 1 parkovací místo dle typu parkovacího domu.

Typ parkovacího domu	Náklady na 1 parkovací místo
Parkovací dům	450 000 Kč – 650 000 Kč
Podzemní garáž	650 000 Kč – 2 000 000 Kč
Automatizovaný systém	450 000 Kč

tab. č.18 Rámcový odhad nákladů na parkovací místo, zdroj dat<sup>4</sup>

Prezentované tabulky uvádějí rámcový rozsah investičních nákladů přepočítaných na parkovací místo. Pro zvýšení objektivity uvedených přehledů bylo čerpáno z několika zdrojů. Vzhledem k poměrně velkým finančním rozsahům pro jednotlivé typy domů je obtížné obecně identifikovat preferovanou (výhodnější) variantu.

---

<sup>4</sup> „To Build or Not to Build Parking: Automated Parking Lifts Have Changed the Rules“, 2016, dostupné z: <https://cityliftparking.com/build-not-build-parking-automated-parking-lifts-changed-rules>

## 3 Návrh podpůrných opatření

Tato kapitola se zabývá pohledem na vytipované parkovací lokalit v souvislosti s dopravou v pohybu. Konkrétně je pozornost věnována systému P+R v oblasti a návaznosti vytipovaných lokalit na linky městské hromadné dopravy.

### 3.1 Návrh úprav P+R

Majorita vytipovaných lokalit přiléhá k obslužným nebo sběrným komunikacím poměrně blízko centra Prahy. Z pohledu záchytných parkovišť typu P+R dává smysl umístění těchto parkovacích kapacit v těsné blízkosti páteřní linky MHD, což je v kontextu Prahy metro, případně příměstský vlak. Rušené P+R Švehlova v těsné blízkosti tramvajové zastávky dokazuje, že záchytná parkoviště musí být dostatečně atraktivní pro řidiče, tzn. musí jim ušetřit zejména čas při cestě do centra města. Návazné linky MHD tedy musí jezdit v dostatečném taktu a s přijatelnou časovou dostupností do centra.

Na řidiči nevyužívaném parkovišti P+R Švehlova je plánována tramvajová smyčka – projekt by mohl uvažovat se zachováním parkoviště typu P+R s omezenou kapacitou pro odstavování vozidel, pokud to bude prostorové uspořádání tramvajové smyčky dovolovat. Význam této odstavné plochy vzroste v okamžiku dokončení realizace vlakové zastávky Praha – Zahradní město. Atraktivnost spojení však bude záviset na taktu vlakových spojů – spojení by muselo být konkurenceschopnou alternativou pro blízké P+R Skalka a Depo Hostivař, které se nacházejí v blízkosti metra.

Další z vlakových zastávek plánovaných v rámci probíhající optimalizací traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n. je zastávka Praha – Eden. Z dopravně-urbanistického hlediska se však nachází poměrně hluboko v centru města a budovat zde záchytné parkoviště se nejeví jako koncepční řešení.

V souvislosti s rozvojem příměstské vlakové dopravy se uvažuje o zřízení nových linek a vybudování nových vlakových zastávek na tratích, které jsou v současné době využívány primárně pro nákladní dopravu. V současné době se uvažuje o zřízení vlakové linky S61 vedoucí ze Smíchova přes Vršovice do Běchovic. V této souvislosti je uvažován vznik nové zastávky Depo Hostivař. V oblasti se v současné době již nachází parkoviště P+R s vazbou na stanici metra linky A. U tohoto parkoviště lze v případě realizace zastávky očekávat zvýšení poptávky po parkování. Odhad jejího objemu je možný až v návaznosti na znalost taktu a kapacity nové vlakové linky (v současně uvažovaném taktu 30 min lze vyvolané zvýšení poptávky po P+R odhadovat jako nevýznamné).

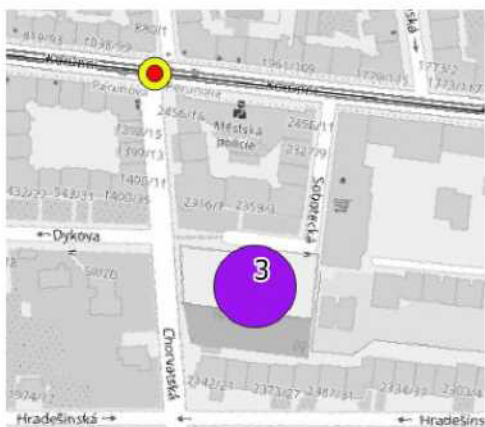
V omezeném režimu by bylo možné uvažovat s režimem P+R na lokalitě č. 12 – Dřevčická – Káranská (ve vyhrazené části z celkové kapacity parkovacího objektu). Podmínkou zavedení tohoto režimu je uvažované prodloužení tramvajové linky do ulice Počernická společně s vybudováním zastávky v těsné blízkosti parkovacího objektu. Tím by došlo k napojení parkoviště na městskou kolejovou dopravu, která představuje vyšší úroveň kvality než autobusové spojení.

### 3.2 Vazba na systém MHD

Všechny vytipované lokality se nacházejí v relativně dobré dosažitelnosti systémem pražské hromadné dopravy. Z přehledu níže je zřejmé, že s výjimkou lokalit č. 58 a č. 38 se nejbližší zastávka MHD nachází vždy ve vzdálenosti do cca 200 metrů, což odpovídá času chůze cca 3 minuty.

Vzdálenosti byly měřeny vždy vzdušnou čarou od středu uvažovaného parkovacího objektu k nejbližší zastávce. V případě jednosměrných zastávek byla měřena vzdálenost k jejich „geometrickému“ středu.

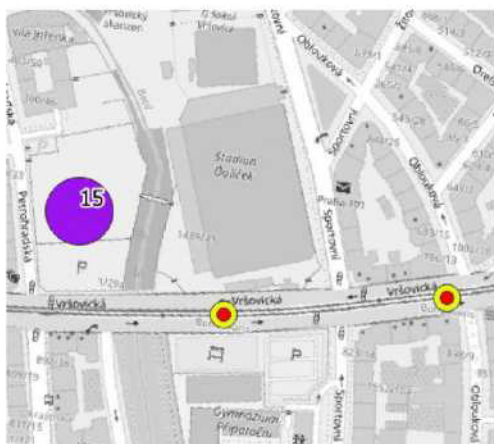
Současné vedení linek MHD a polohy zastávek se obvykle nacházejí v blízkosti vytipovaných lokalit. Výjimku tvoří lokalita č. 58, kde se autobusové zastávky nacházejí ve vzdálenosti cca 350 metrů, což lze považovat za hraniční vzdálenost vzhledem k faktu, že se jedná o zastávku městského autobusu. V případě lokality č. 38 je větší vzdálenost (cca 270 metrů) kompenzována faktem, že se jedná o dostupnost ke stanici metra, jehož soupravy jezdí v rozmezí minut. V případě realizace doplňkové lokality č. 58 je doporučeno prověřit možnosti změny linkového vedení autobusů, které v současné době obsluhují zastávku Želivecká.



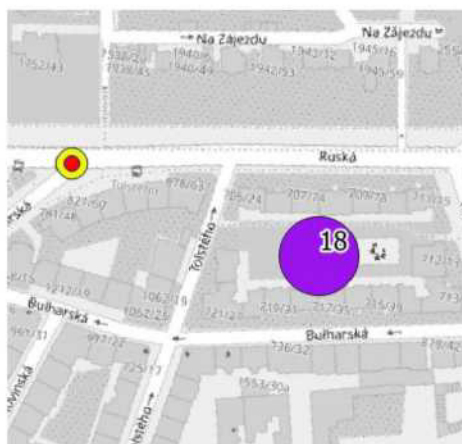
obr. č.25 Lokalita č. 3 – cca 150 metrů k tramvajové zastávce Perunova



obr. č.26 Lokalita č. 12 – cca 90 metrů k autobusové zastávce Malešické náměstí



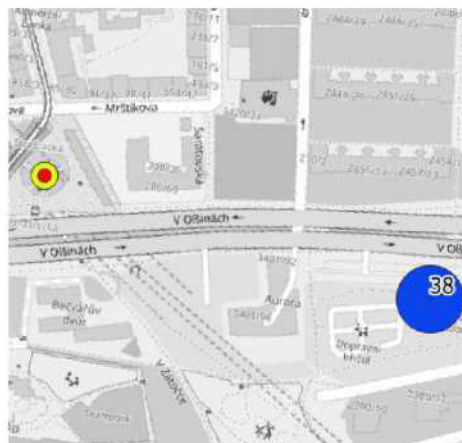
obr. č.27 Lokalita č. 15 – cca 210 metrů k tramvajové a autobusové zastávce Bohemians



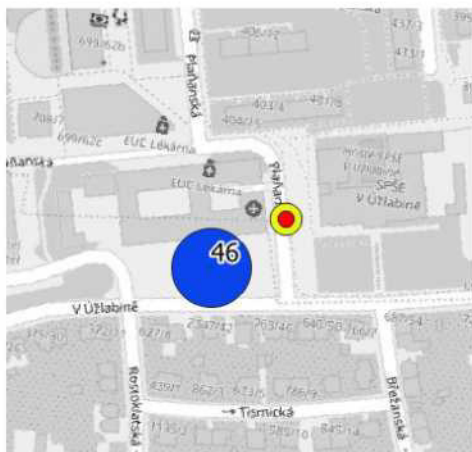
obr. č.28 Lokalita č. 18 – cca 170 metrů k autobusové zastávce Tolstého



obr. č.29 Lokalita č. 22 – cca 70 metrů k autobusové zastávce Kavkazská



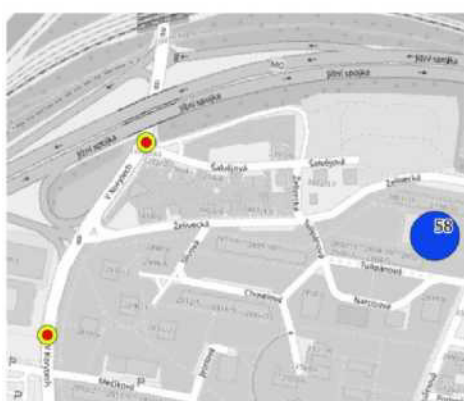
obr. č.30 Lokalita č. 38 – cca 270 metrů na metro Strašnická



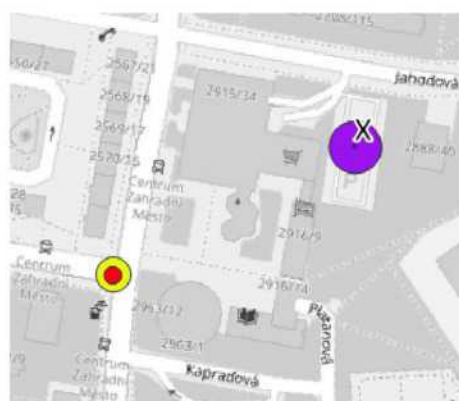
obr. č.31 Lokalita č. 46 - cca 70 metrů k autobusové zastávce Poliklinika Malešice



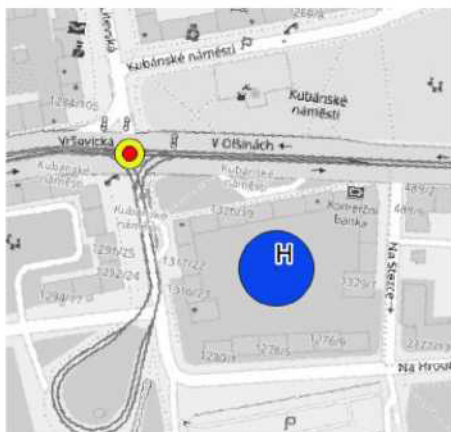
obr. č.32 Lokalita č. 55 – cca 130 metrů k tramvajové zastávce Radošovická



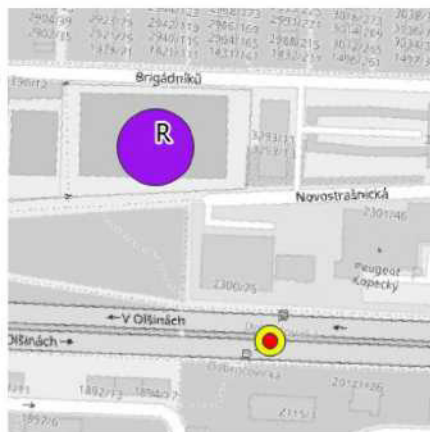
obr. č.33 Lokalita č. 58 - cca 350 metrů k autobusové zastávce Želivecká



obr. č.34 Lokalita č. X – cca 150 metrů k autobusové zastávce Centrum Zahradní město



obr. č.35 Lokalita H – cca 120 metrů k tramvajové zastávce Kubánské náměstí



obr. č.36 Lokalita R – cca 150 metrů k autobusové zastávce Dobročovická

### 3.3 Návrh naváděcího systému pro parkování

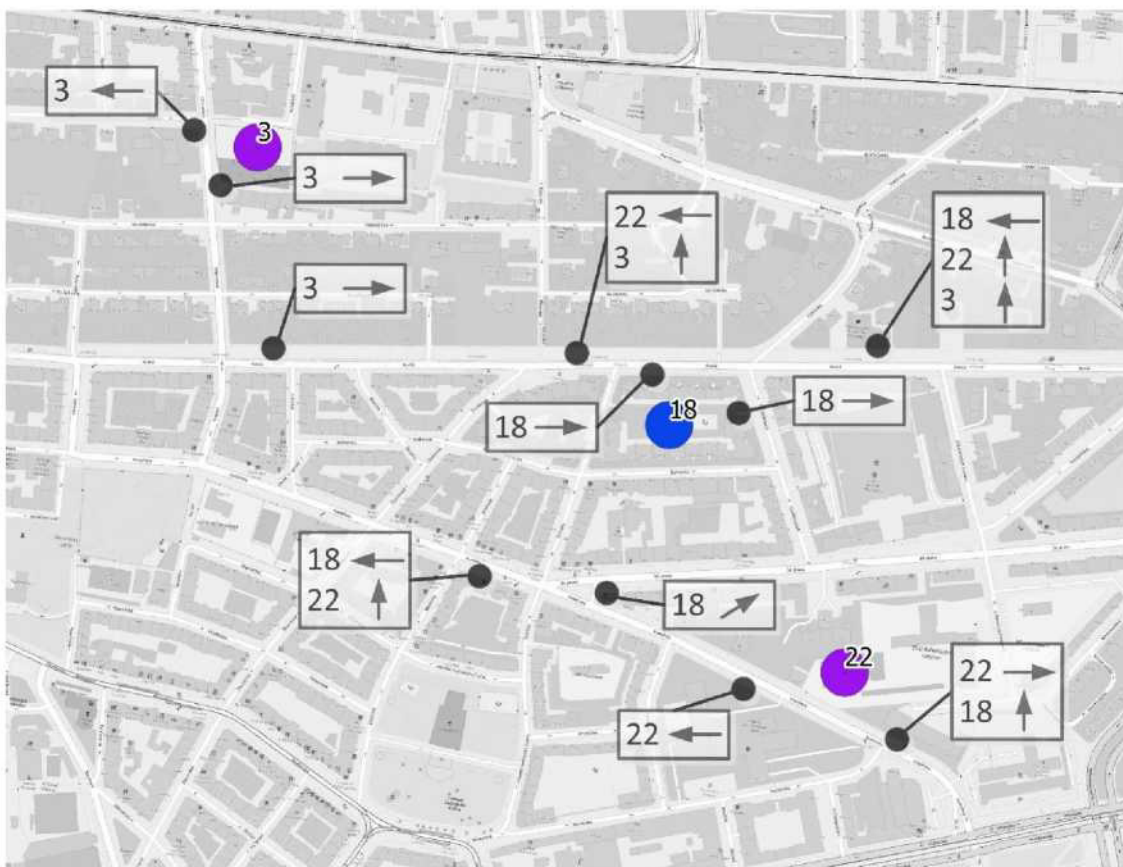
Návrh naváděcího systému se do značné míry odvíjí od režimu parkovacích objektů, konkrétně typu uživatelů, kterým budou sloužit.

Vytipované lokality pro parkovací objekty v majoritě případů v současné době slouží rezidentům v oblasti, ať již v podobě míst pro odpočinek (městská zeleň, parky, dětská hřiště) nebo pro sport (sportovní hřiště). Stavba parkovacích objektů omezí nebo odstraní tuto občanskou vybavenost se souvisejícím negativním dopadem na obyvatelstvo v okolí (minimálně po dobu stavby). Z pohledu MČ Prahy 10 by mělo být cílem tyto dopady kompenzovat vyhrazením části parkovacích míst pro rezidenty s atraktivně nastaveným tarifem a podmínkami.

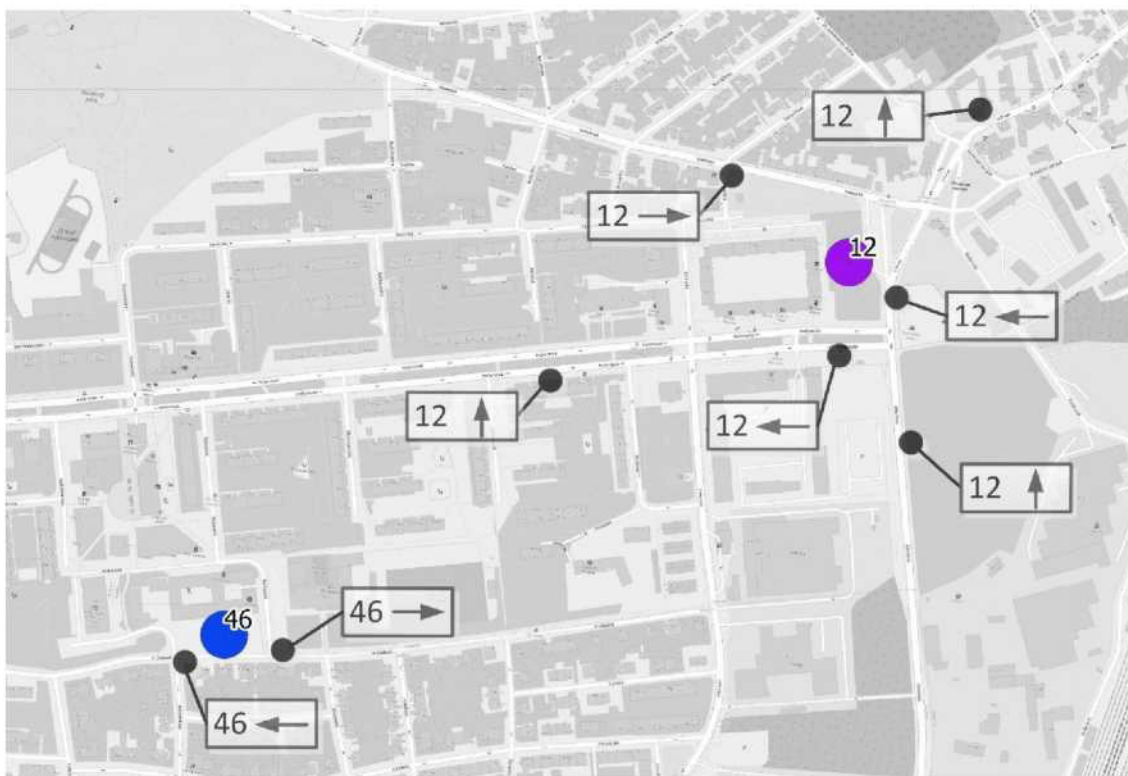
Naváděcí systém by měl toto zaměření parkovacích objektů respektovat a nenavádět do nich dopravu z příjezdových radiál z okraje Prahy. Koncepce návrhu navigačního systému tak vychází z potřeby navádět na parkoviště řidiče ve spádové oblasti parkovacích objektů. Jako kritérium pro umístění konkrétních tabulí je uvažována spádová oblast cca 5 minut. Návrh respektuje dopravní význam pozemních komunikací v okolí a organizaci provozu (jednosměrné ulice). Snahou bylo umístit naváděcí tabule na klíčová místa tak, aby informovaly o obsazenosti parkovacích objektů řidiče, kteří hledají parkovací místo v blízkosti lokality. Rozmístění a počty cedulí tedy byly voleny spíše konzervativně.

U většiny lokalit jsou tak navrženy tabule prezentují obsazenost k jednomu objektu. V případě lokalit ve Vršovicích (č. 3, č.18 a č. 22) byly vzhledem k jejich vzájemné blízkosti navrženy tabule s více segmenty informující řidiče o alternativních parkovacích domech.

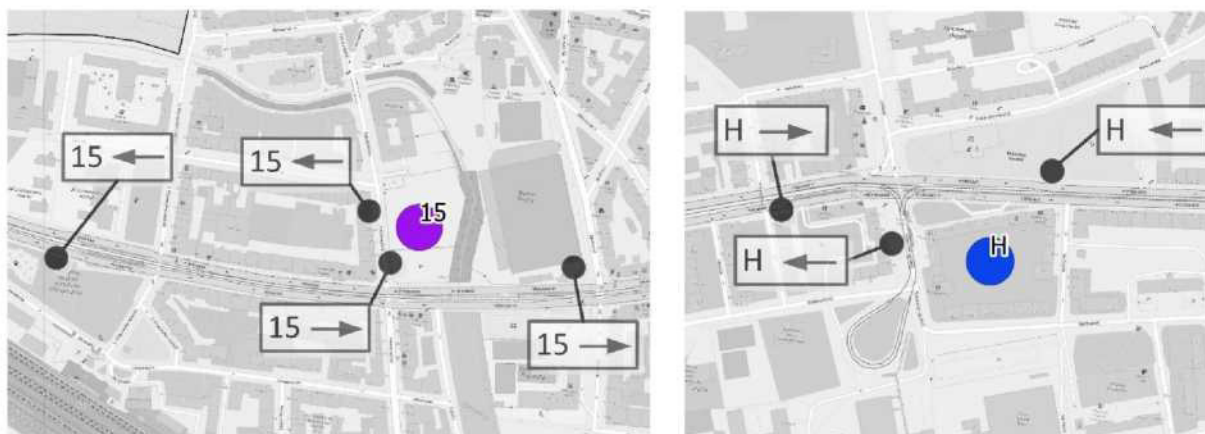
Návrhy rozmístění jsou prezentovány níže. Černý puntík reprezentuje vždy polohu konkrétní cedule podle směru jízdy (body byly umísťovány napravo a nalevo od osy komunikace). Schematické znázornění cedule pak označuje číslo parkovacího domu a směrovou šipku tak, jak by jí viděl řidič přijíždějící po pozemní komunikaci.



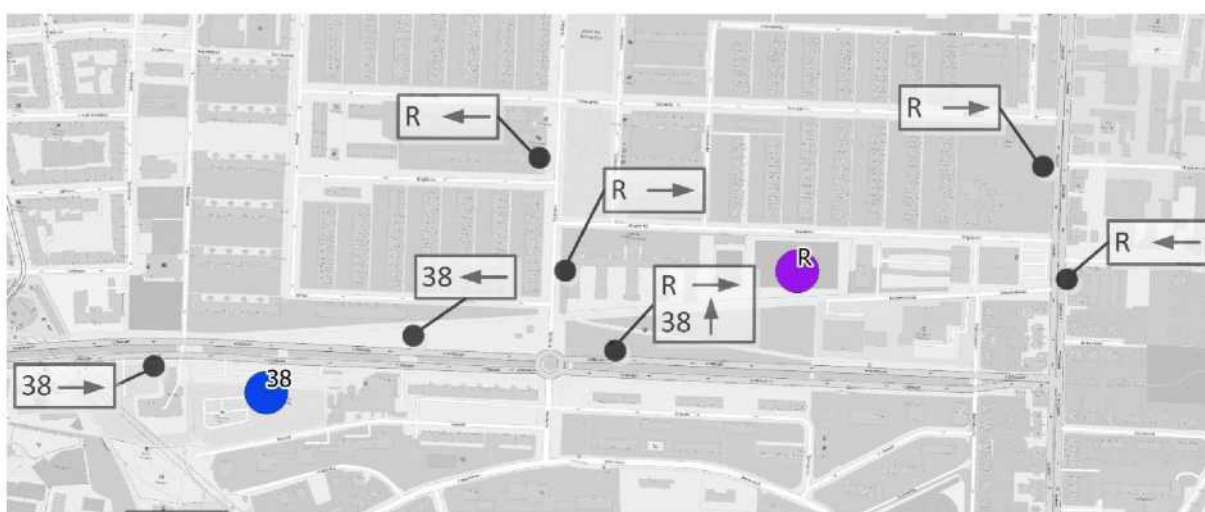
obr. č.37 Návrh naváděcího systému pro lokality v oblasti Vršovic



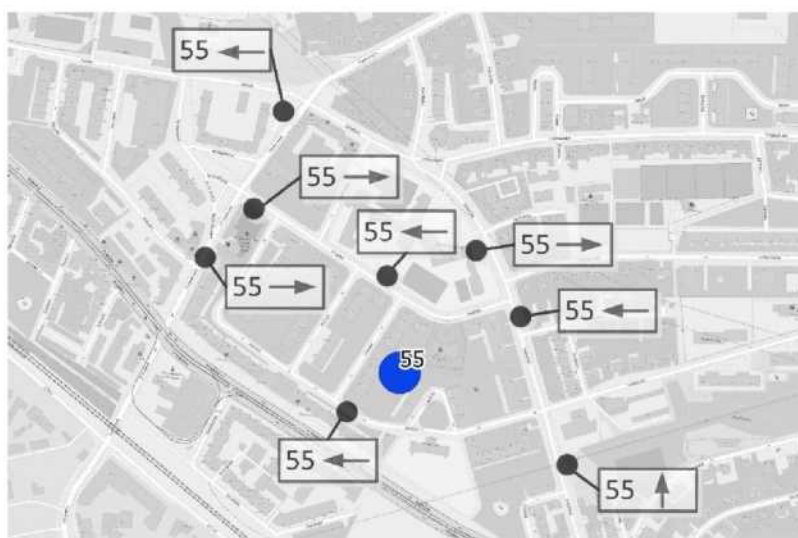
obr. č.38 Návrh naváděcího systému pro lokality č. 12 a č. 46



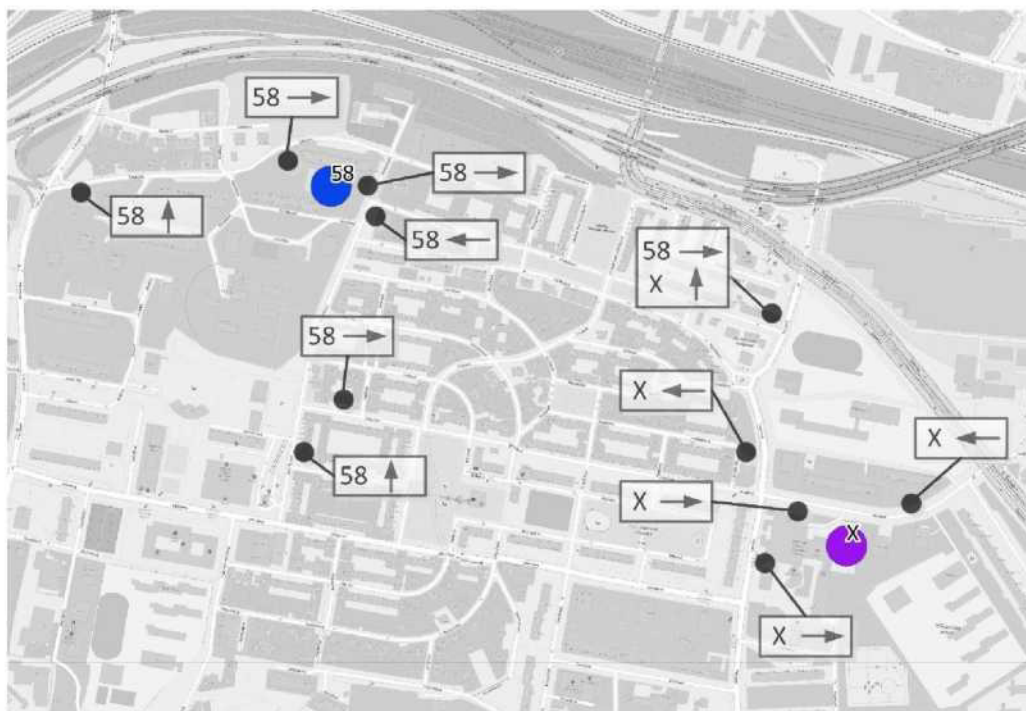
obr. č.39 Návrh naváděcího systému pro lokalitu č. 15 a lokalitu H



obr. č.40 Návrh naváděcího systému pro lokality č. 38 a R



obr. č.41 Návrh naváděcího systému pro lokalitu č. 55



obr. č.42 Návrh naváděcího systému pro lokality č. 58 a č. X

### 3.3.1 Technické požadavky

Naváděcí systém by měl uvádět počet volných parkovacích míst, což klade požadavek na vybavení parkovacích domů monitoringem obsazenosti. Informace o obsazenosti by měly být dostupné v reálném čase a zobrazovány na naváděcích cedulích. Současně by mělo být zřízeno komunikační rozhraní s protokolem vycházejícím z DATEX II, prostřednictvím kterého bude možné informace o obsazenosti zasílat do dopravních informačních center, systémům 3. stran apod.

Požadavky je možné shrnout do následujících bodů:

- Vybavení parkovacích objektů monitoringem obsazenosti v reálném čase
- Naváděcí LED tabule s dynamicky se měnícími informacemi o obsazenosti
- Systémové komunikační rozhraní pro předávání dat dopravním informačním centřům a dalším stranám (DATEX II)

Vlastní cedule by měla kromě informace o vzdálenosti parkovacího domu (v metrech) informovat o aktuálním počtu volných parkovacích míst v objektu. Příklad možného typového řešení je uveden na obrázku níže.



obr. č.43 Příklad naváděcí tabule na parkování, zdroj: smart4cityspel

## 4 Návrh provozního režimu

### 4.1 Návrh režimu parkovacích objektů

Návrhy režimů pro jednotlivé lokality představují rámcová doporučení pro výchozí alokaci parkovací kapacity pro jednotlivé uživatelské skupiny. V souvislosti se změnami v území, které mohou být vyvolány zavedením ZPS, se může situace dopravy v klidu v území změnit s dopadem na potřeby uživatelů. Nastavení pravidel, tarifů a režimu obecně by tedy nemělo být rigidní, ale mělo by reagovat na aktuální situaci v oblasti s cílem dosáhnout efektivního využití parkovacího objektu. Tzn. nastavit podmínky takovým způsobem, aby se objekt blížil plné obsazenosti. V případě vzniku více parkovacích domů v oblasti Vršovic je pak vhodné jejich režimy koordinovat tak, aby bylo parkování v oblasti dostupné všem typům uživatelů.

Principiálně může režim do určité míry kopírovat režim přilehlých zón placeného stání. Obvykle bývá cena parkování v parkovacích domech pro návštěvníky zvýhodněna oproti uličnímu stání tak, aby byli návštěvníci motivováni odstavit vozidlo v parkovacím objektu. Naopak režim pro rezidenty je třeba nastavit cenově citlivě tak, aby pro ně byl parkovací dům atraktivní alternativou ke stání před domem. Cena pro rezidenty by tak měla odpovídat zvýšení jejich komfortu představovaného ušetřením času při hledání parkovacího místa a služby v podobě zastřešeného, případně hlídaného stání.

Poptávka po parkování je ze strany rezidentů a návštěvníků proměnlivá v čase. Na tento fakt reaguje např. nastavení tarifního systému ZPS v Praze, kdy je parkování přes den umožněno návštěvníkům, zatímco přes noc jsou upřednostňováni rezidenti. Tento mechanismus může být obecně nastaven striktně (např. vyhrazení míst v noci pouze pro rezidenty) nebo regulačně prostřednictvím výše tarifu pro jednotlivé skupiny uživatelů (např. rezidenti v noci bez poplatku, návštěvníci vysoký poplatek).

Dalším důležitým parametrem je okolní síť pozemních komunikací, která může limitovat objem dopravy do/z parkovacího objektu. Po nadimenzování parkovací kapacity objektu (v případě vytipovaných lokalit dáno limity území, protože převis poptávky je enormní) je vhodné nastavit poměr pro dlouhodobá a krátkodobá parkování s ohledem na okolní dopravní síť tak, aby nedocházelo k neúměrnému zatěžování komunikací vzhledem k jejich dopravnímu významu (komunikace sběrné, obslužné).

Pro parkovací domy na vytipovaných lokalitách by měly být ze strany MČ definovány minimální požadavky na alokaci stání pro rezidenty. Tzn., že část parkovacího objektu by fungovala v režimu daném MČ a na zbytku parkovacích míst by bylo stanovení režimu a souvisejících tarifů na konkrétním provozovateli.

Parkovací objekty by měly být vybaveny systémem, který umožní monitoring vytěžování parkovacího domu jednotlivými typy uživatelů (návštěvníci, rezidenti) pro možnost následné adaptace režimu/pravidel.

Specifická doporučení pro jednotlivé vytipované lokality jsou uvedena v následující podkapitole ve vazbě na návrh ZPS.

## 4.2 Nastavení režimu s ohledem na ZPS

Provozní režim parkovacího objektu by měl být pro každou lokalitu přizpůsoben s ohledem na režim zón placeného stání v přílehlé oblasti. Jak již bylo řečeno, vzhledem k charakteru území a míry převisu poptávky nad nabídkou by v nových parkovacích objektech měly být vyhrazeny dostatečné kapacity pro rezidentní parkování.

Současná situace dopravy v klidu ve sledovaných lokalitách je natolik kritická, že nová parkovací místa budou pravděpodobně atraktivní pro všechny typy uživatelů, tzn.

- rezidenty s dlouhodobě odstaveným vozidlem,
- rezidenty denně odjíždějící (dlouhodobé parkování noc a dny pracovního klidu)
- návštěvníky dojíždějící za prací (dlouhodobé parkování pracovní den)
- návštěvníky dojíždějícími za službami (krátkodobé parkování).

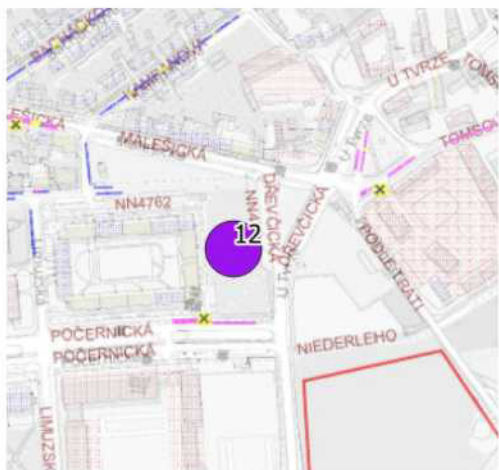
Zejména u rezidentů, kteří vozidlo nepoužívají denně lze očekávat zvýšenou ochotu odstavovat svůj vůz v parkovacím domě, přestože se jim tím zvýší docházková vzdálenost. Tímto přesunem by došlo ke snížení poptávky po uličním parkování ve prospěch krátkodoběji parkujících vozidel.

Návrh podoby ZPS na Praze 10 byl v době zpracování tohoto dokumentu k dispozici v pracovní verzi pro I. etapu, tzn. v oblasti ležící severně od vlakové tratě Praha hl.n. – Praha Hostivař. Vazba na ZPS tak byla posouzena pro navržené lokality mimo oblast Zahradního města (č. 58 a č. X).



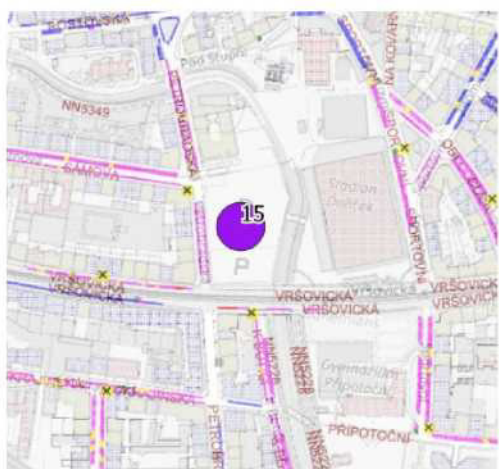
V okolí lokality č.3 – „Sobotecká“ jsou plánovány jak ulice s rezidentním parkováním (jižně), tak se smíšeným (severně). Rezidentní parkování severně od ulice Korunní již spadají do MČ Praha 3.

- Návštěvníká stání v rámci objektu by sloužila nejen pro návštěvníky Prahy 10, ale i Prahy 3
- Alokovaná stání pro rezidenty by měla být poskytována primárně rezidentům Prahy 10, měla by tvořit majoritu kapacity
- Vzhledem k blízkosti lokality k hranicím s Prahou 3 je doporučeno prověřit možnosti spolupráce s touto MČ ať již v rámci výstavby nebo samotného provozního režimu parkovacího objektu



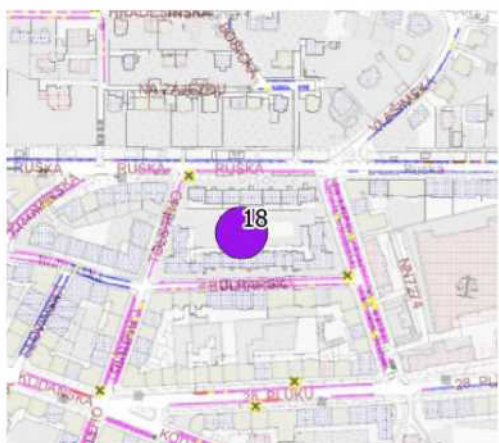
Lokalita č. 12 – „Dřevčická – Káranská“ se nachází na východním okraji Prahy 10. V její blízkosti je navrženo jak rezidentní, tak návštěvnické uliční stání v omezené kapacitě.

- Napojení na kapacitní komunikaci umožňuje vyhradit větší počet míst pro víceobrátkové krátkodobé parkování (pro návštěvníky)



V blízkosti lokality č. 15 – „Petrohradská“ jsou navrženy převážně smíšené zóny. Na lokalitě, která sousedí s fotbalovým stadionem Bohemians se v současné době nachází povrchové parkoviště.

- Lokalita by měla poskytovat dostatečný počet stání pro návštěvníky zejména z důvodu pokrytí zvýšené poptávky v době sportovních utkání
- Skupina rezidentů i návštěvníků je na této lokalitě srovnatelně významná



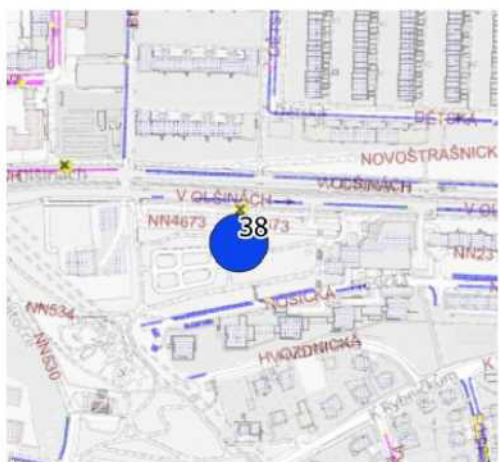
V bezprostřední blízkosti lokality č. 18 „Bulharská - Tolstého - Na Mičáncích - Ruská“ jsou navrženy smíšené zóny.

- Vzhledem k charakteru blízké zástavby a uliční síti s omezeným počtem parkovacích míst je doporučeno alokovat majoritu parkovacích stání pro rezidenty.



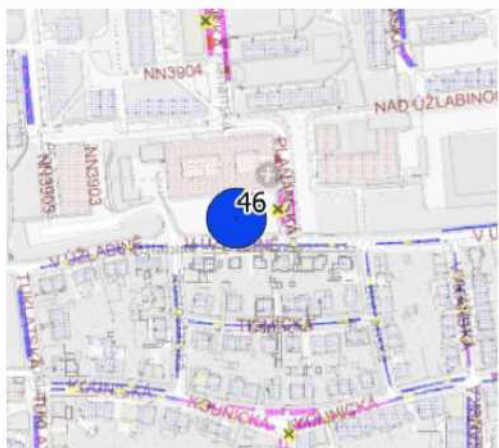
V blízkosti lokality č. 22 „Kodaňská – Novorossijská“ jsou navrženy převážně smíšené zóny.

- Vzhledem ke své poloze v rámci MČ a charakteru blízké zástavby by větší část parkovacího objektu měla sloužit rezidentům



V okolí lokalita č. 38 „V Olšínách u OD Billa“ jsou navrženy zóny rezidentního stání. Na dotčených pozemcích se v současné době nachází povrchové parkoviště, které slouží mj. návštěvníkům blízkého supermarketu.

- Pro návštěvníky supermarketu zachovat návštěvnícká stání (podmínky je vhodné řešit ve spolupráci s provozovatelem supermarketu)
- Zbytek kapacity objektu by měl sloužit rezidentům

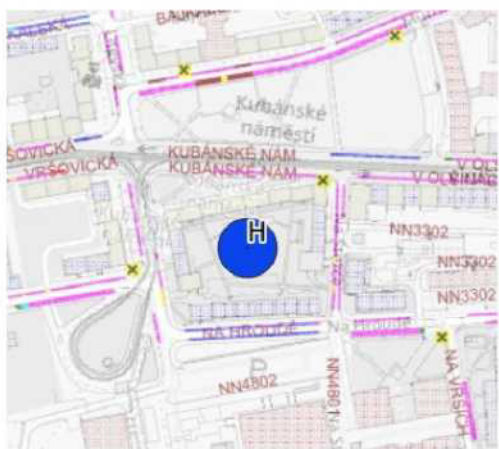


V blízkosti lokality č. 46 „V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice“ jsou navržena převážně stání pro rezidenty. Vzhledem k blízkosti polikliniky je vhodné alokovat také stání pro návštěvníky nemocnice.



Lokalita č. 55 „Nučická – Krupská“ se nachází uvnitř obytné zástavby s navrženými rezidentními zónami.

- Vzhledem k charakteru zástavby a přilehlých komunikací je doporučeno vyhradit tento objekt pro rezidentní stání (tzn. bez zatížení oblasti provozem vozidel návštěvníků)



V blízkosti lokality H „Kubánské nám. - Na Hroudě - Na Stezce – vnitroblok“ jsou navrženy jak rezidentní, tak smíšené zóny.

- Vzhledem k poloze v rámci vnitrobloku by většina kapacity měla být alokována pro rezidenty
- Část kapacity je vhodné vyhradit pro návštěvníká stání



V okolí lokality R „Brigádníků“ jsou navrženy zóny rezidentního i návštěvníckého parkování. Napojení objektu na komunikační síť je předpokládáno do ulice Brigádníků.

- Vzhledem k charakteru zástavby a vedení příjezdových tras přes obslužné komunikace je doporučeno vyhradit objekt pro rezidentní stání. Tzn. bez vyvolání zdroj-cílové dopravy způsobené návštěvníckým parkováním
- V případě realizace příjezdu do objektu z kapacitní komunikace „V Olšínách“, případně „Novostrasnická“ by dopad na síť obslužných komunikací byl minimální a v objektu by mohla být alokovány kapacity pro návštěvníky

## 5 Zajištění financování

Kapitola zajištění financování je rozdělena do tří částí odpovídajících životnímu cyklu projektu. Jedná se o zajištění projektové přípravy, vlastní výstavby parkovacího domu a následného provozu. Pro každou z těchto částí byly identifikovány možné způsoby jejich financování.

### Projektová příprava

Pro výstavbu parkovacího domu je třeba zpracování projektové dokumentace, která zejména u objektu s podzemními patry může být časově i finančně náročná.

#### Dokumentace

Přípravu dokumentace je možné financovat buď z vlastních zdrojů MČ Praha 10, případně zažádáním o poskytnutí prostředků z rozpočtu Magistrátu hl. m. Prahy.

#### Výběrové řízení

V dostatečném časovém předstihu před plánovanou výstavbou objektu je třeba zahájit přípravu výběrového řízení na zhotovení stavby. Zejména v případě realizace formou PPP s následným provozem na straně soukromého sektoru je třeba již v této fázi definovat smluvní podmínky ošetřující nejen technické požadavky na parametry objektu, ale i podmínky následného provozu.

### Výstavba

Zajištění investiční fáze je možné buď

- a) ze strany MČ Praha 10, jakožto investora,
- b) nebo s přímou účastí soukromého sektoru.

Ad a)

Vzhledem k očekávané finanční náročnosti výstavby kapacitního parkovacího domu je z pohledu MČ Praha 10 žádoucí využití zdrojů financování mimo rozpočet MČ.

#### Operační programy

V současné době končí programová období operačních programů a nové programové období je v přípravné fázi, kdy není definováno jejich zaměření, globální ani specifické cíle. V tuto chvíli tedy není možné odhadnout, zda budou výzvy těchto programů aplikovatelné pro výstavbu parkovacích domů v intravilánu. Obdobná situace je u nástroje ITI (integrované územní investice). Relevantní výzvy mohou být potenciálně vypsány v příštím programovém období v rámci<sup>5</sup>:

- Operačního programu doprava, kde je jednou z navržených oblastí podpory „Rozvoj a zkvalitnění liniové dopravní infrastruktury (vč. měst a jejich zázemí)“
- Integrovaný regionální operační program s navrženou oblastí podpory „Zkvalitňování

<sup>5</sup> Zdroj: Priority financování v České republice 21-27

#### veřejných prostranství v obcích a městech včetně zelené infrastruktury“

S přihlédnutím k minulému programovému období a globálním cílům EU v dopravě (zaměření na snížení ekologické zátěže v dopravě, podpora multimodální a veřejné hromadné dopravy) lze konstatovat, že možnosti čerpání financí pro výstavbu parkovacích domů v intravilánu (mimo P+R) budou pravděpodobně velmi omezené.

Vzhledem k faktu, že budoucí programové období se v současné době nachází v přípravné fázi, je doporučeno pokusit se prostřednictvím Magistrátu hl. m. Prahy začlenit téma parkovacích domů v intravilánu do oblastí Operačního programu doprava, který je připravován. V tomto směru by měly být akcentovány skutečnosti, že se jedná o řešení momentálního kritického stavu dopravy v klidu, který má negativní dopady zejména na přirozený pohyb udržitelných forem dopravy jako je pěší a cyklistická doprava. Dále může mít nelegální parkování negativní dopad na plynulý pohyb vozidel MHD (např. krátkodobá zastavení vozidel v zastávkách) a vozidla IZS (problematické průjezdy v oblastech s odstavenými vozidly zasahujícími do jízdních pruhů). Podobné problémy nenastávají pouze na území Prahy 10, ale i v dalších městských částech, respektive dalších velkých městech, což by mohlo být důvodem pro zařazení tohoto tématu do operačního programu.

#### **Prostředky hl. m. Prahy**

Vzhledem k předpokládané výši investice, která přesahuje běžné investiční výdaje MČ Praha 10 je další možností čerpání prostředků žádost na Magistrát hl. m. Prahy. U parkovacích domů v blízkosti dalších městských částí (konkrétně lokality č. 3 Sobotecká), je potenciálně vyšší šance na využití prostředků poskytnutých hl. m. Praha. Důvodem je skutečnost, že případnou výstavbou tohoto objektu bude řešena doprava v klidu s přesahem do sousední městské části, čímž projekt svým významem přesahuje území Prahy 10.

Ad b)

#### **PPP (Public Private Partnership)**

PPP je obecný pojem pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru vzniklé za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. U PPP projektů existuje několik možných schémat, k nejběžněji používaným patří tzv. DBFO (Design-build-finance-operate tzn. navrhni, postav, financuj, provozuj). Soukromý sektor v tomto případě zajišťuje jak výstavbu, tak financování a následný provoz. Platebním mechanismem je v případě parkovacího domu primárně výnos z parkovného (případně také platby veřejného sektoru na provoz). Výhodou z pohledu veřejného sektoru je v tomto případě finanční nenáročnost v investiční fázi projektu.

Přes četné snahy veřejného sektoru realizovat projekty dopravní infrastruktury formou PPP není s touto formou realizace (a následného provozu) mnoho úspěšných projektů, z kterých by se nechaly čerpat zkušenosti, jak takový projekt v českém prostředí adekvátně připravit. Úspěšným příkladem je parkovací dům Rychtářka v Plzni, který je v provozu od roku 2011 a je současně uváděn jako první úspěšně realizovaný PPP projekt v ČR.

## Možnosti financování provozu

Způsob financování provozu přímo souvisí se stanovením režimů provozu v parkovacích objektech, viz kap. 4. Ze strany MČ Praha 10 by měl být závazně stanoven režim minimálně pro část parkovací kapacity, která by sloužila pro parkování rezidentů. Vlastní model financování potom závisí na konkrétním rozdělení těchto kapacit (princiálně může být řešeno buď trvalým nebo časově závislým vyhrazením parkovacích míst pro rezidenty/specifikou skupinu řidičů).

Provoz je obecně možné zajistit následujícími způsoby:

- **PPP** – podoba zajištění provozu je úzce spjata s podmínkami investiční fáze, viz výše. Provoz zajišťuje soukromý subjekt, který zajišťoval již investiční fázi projektu.
- **Soukromý subjekt** – po výstavbě parkovacího domu se provozovatelem stane vítěz veřejného výběrového řízení. Obdobně jako v případě PPP je provoz obvykle financován z výnosu poplatků za parkování s případnými dalšími finančními toky ve vztahu k vlastníku objektu.
- **TSK hl. m. Prahy** – provoz parkovacího domu je možné zajistit firmou, která je ve vlastnictví města. Namísto zakládání nového subjektu je doporučenou variantou využít již existující subjekt. V prostředí hl. m. Prahy je tímto subjektem TSK hl. m. Prahy, které v současné době již provozuje např. parkoviště typu P+R. Má tedy s provozem podobných objektů již zkušenosti. Nevýhodou tohoto řešení je nižší motivace ze strany provozovatele pečovat o kvalitu služeb pro zákazníky a snaha o efektivní využívání objektu, jelikož oproti soukromému sektoru není do takové míry motivován finanční stránkou provozu.

## Dílčí shrnutí

MČ Praha 10 by prioritně měla prověřit možnosti čerpání prostředků na projektovou přípravu od Magistrátu hl. m. Prahy. Současně by se měla pokusit jeho prostřednictvím začlenit téma parkovacích domů v intravilánu velkých měst (tedy ne P+R) do operačních programů, které jsou v současné době v přípravě (zejména Operační program doprava).

Jako alternativa ke shánění investičních finančních prostředků z dotačních titulů a z prostředků Magistrátu hl. m. Prahy existuje forma zajištění jak financování, tak následného provozu formou PPP projektu, který je však třeba pečlivě připravit. Příklad parkovacího domu Rychtářka v Plzni dokazuje, že tato forma může být úspěšná. V případě PPP zajišťuje majoritu činností soukromý subjekt jak v rámci výstavby tak provozu, což MČ sníží procesní náročnost celého projektu.

## 6 Shrnutí a závěr

V rámci studie bylo vytipováno celkem 12 lokalit pro výstavbu nových parkovacích kapacit. Sledovanými kritérii byly limity dané územím (územní plán, síť technické infrastruktury, vlastnictví pozemků), časová dostupnost k oblastem s nedostatky parkovacích míst a potenciál kapacity vyplývající z rozlohy pozemků na lokalitě. Tímto způsobem byly vytipovány následující lokality v rozdělení na hlavní a doplňkové lokality:

- č. 15 – Petrohradská
- R – Brigádníků
- č. 3 – Sobotecká
- č. 22 – Kodaňská – Novorossijská
- č. 18 – Bulharská – Tolstého – Na Mičánkách – Ruská
- č. 12 – Dřevčická – Káranská
- č. X – Jahodová
  
- č. 38 – V Olšínách u OD Billa
- H – Kubánské náměstí- Na Hroudě - Na Stezce - vnitroblok
- č. 55 – Nučická – Krupská
- č. 58 – Ostružinová
- č. 46 – V Úžlabině - pod poliklinikou Malešice

Při porovnání potenciálních kapacit parkovacích míst (v jedné úrovni) s poptávkou po parkování ve spádových oblastech lokalit (5, 10, 15 minut) vyplývá **potřeba výstavby vícepatrových objektů**. Současně je z hodnot potenciální poptávky v 10 a 15 minutových spádových oblastech zřejmé, že **nové parkovací kapacity mohou pokrýt poptávku pouze částečně**. Současně je nutné vzít v potaz současné funkční využití území potenciálních parkovacích lokalit a zohlednit jej v budoucích projektových návrzích.

**Návrh podoby a kapacity parkovacích objektů** je obecně limitován nejen stavebními možnostmi v dané lokalitě, územním plánem, památkovou ochranou a vedením sítí technické infrastruktury, ale i sítí pozemních komunikací, které budou využívány po příjezd a odjezd z objektu. V rámci projektové přípravy je tak nezbytné **věnovat pozornost charakteru místních komunikací** v okolí parkovacího objektu a **rezervě jejich kapacity**.

Ze stavebního hlediska je parkovací domy možné řešit buď „tradičním“ způsobem, nebo s využitím **technologií zakladačových systémů**. Jejich hlavní výhodou je vysoká koncentrace zaparkovaných vozidel na daném prostoru, uváděna je jejich nižší stavební náročnost. Nevýhodou automatizovaných systémů je pak vyšší čekací doba na vydání vozidla, nutnost údržby systému a závislost na zdroji energie. Automatizované systémy jsou použitelné jak pro vytipované lokality **pro parkovací domy** s vyšší kapacitou, tak pro **lokální řešení** s využitím systémů pro jednotky až nízké desítky parkovacích míst. Využitím zakladačových systémů může být lokálně zlepšen stav dopravy v klidu v místech s omezeným prostorem nebo navýšena kapacita na lokalitách, kde se v současné době nachází povrchové parkoviště.

Investiční náklady na výstavbu parkovacích domů se v českém prostředí v přepočtu na 1 parkovací místo pohybují nejčastěji na úrovni cca 700 000 Kč. Cenová úroveň je však silně závislá na parametrech domu a okolních podmínkách, což reprezentuje zjištěný rozptyl 290 tis. Kč – 2,26 mil. Kč za parkovací místo.

Všechny **vytipované lokality** mají poměrně **dobrou vazbu na zastávky MHD**. Vzhledem k poloze většiny vytipovaných lokalit poměrně hluboko v centru města a jejich poloze vůči významným pražským komunikacím byla identifikována **případná možnost** zařazení do **omezeného režimu P+R pouze lokality č. 12 – Dřevčická – Káranská**.

Pro všechny vytipované lokality byl navržen **naváděcí systém** v podobě dopravních tabulí s informací o počtu volných míst. V oblasti Vršovic byly navrženy vícesegmentové tabule informující o situaci ve více parkovacích domech v okolí. Koncept rozmístění tabulí se řídil záměrem **informovat o volných místech** řidiče, kteří mají cíl své cesty v blízkosti parkovacích objektů a **nenavádět projíždějící řidiče** z dopravně významných komunikací.

Vzhledem k faktu, že v době zpracování studie byl k dispozici pouze pracovní návrh podoby ZPS na území MČ Prahy 10, byl provozní režim lokalit navržen pouze v obecné rovině. Doporučeno je regulativně **vyhradit část** parkovacích **kapacit pro rezidenty**, ať ji časovým rezervováním nebo nastavením cen. Nezávisle na subjektu zajišťujícím provoz by ze strany MČ měl být definován a smluvně zajištěn specifický režim pro rezidenty na stanovené části parkovacích kapacit. **Nastavení tarifů** pro jednotlivé skupiny uživatelů (návštěvníci, rezidenti; krátkodobé, dlouhodobé parkování) by nemělo být nastaveno rigidně, ale **s cílem efektivního využívání parkovacího domu**. Pro každou vytipovanou lokalitu byly uvedeny její specifika a doporučení na rámcový podíl návštěvnických a rezidentních stání (s ohledem na navržený režim ZPS v blízkém okolí). Konkrétní nastavení provozního režimu by mělo být provedeno v těsné spojitosti s konečnou verzí návrhu ZPS.

V závěru studie byly identifikovány možnosti financování projektu výstavby parkovacího domu. Možné zdroje mimo rozpočet MČ Prahy 10 byly identifikovány pro jednotlivé fáze projektu, tzn. projektovou přípravu, výstavbu a provoz. MČ Praha 10 by **prioritně** měla prověřit **možnosti čerpání** prostředků na **projektovou přípravu od Magistrátu hl. m. Prahy**. Současně by se měla pokusit **jeho prostřednictvím začlenit téma parkovacích domů do připravovaného Operačního programu doprava**. Alternativou je zajištění financování výstavby následného provozu parkovacího domu formou **PPP projektu**, který je však třeba **pečlivě připravit**. Příklad parkovacího domu Rychtářka v Plzni dokazuje, že tato forma může být úspěšná. V případě **PPP** zajišťuje **majoritu činností soukromý subjekt** jak v rámci výstavby, tak provozu, což MČ **sníží finanční a procesní náročnost** celého projektu.