

# Parkování v Praze: problém zatím bez odpovědi

Author: SF / pb | Published: 19.03.2010

V Praze je registrováno více než tři čtvrtě milionu motorových vozidel, na jednu pražskou domácnost připadá 0,8 automobilu. A k této flotile je nutné připočítat tisíce dalších aut těch, kteří do metropole jezdí za prací. Všechny automobily potřebují někde parkovat - a nemají kde. Dnes už chronický pražský problém a jeho budoucnost se pokusilo zmapovat poslední [diskusní setkání Stavebního fóra „Jak budeme parkovat v Praze?“](#).

Praha zatím řeší nedostatek ploch pro parkování především zónami placeného stání, které už fungují v Praze 1, 2, 3 a 7. Pražský magistrát uvažuje o jejich rozšíření na Prahu 5, 6, 8 a 10, ale zatím jde právě jenom o úvahy. „Městské části mají jiné názory než město,“ definoval diplomatickým způsobem jednu z příčin příliš dlouhých úvah Libor Šíma z dopravního odboru magistrátu. Navíc je zřejmé, že poplatky za parkování nejsou příliš populární, ačkoli jsou pro rezidenty nízké (700 Kč ročně, zatímco nerezidenti mohou využít parkovací karty s taxou 60 Kč za hodinu).

Nejtěživější je ovšem problém parkování v centru města, kde už tento systém zaveden je, takže tamější radnice se musí ohlížet po jiném řešení. „Uvažujeme o vybudování pěti podzemních parkovišť s kapacitou nad 200 vozů, mimo jiné v horní části Václavského náměstí, na Senovážném náměstí či v Hradební ulici,“ řekl na setkání Filip Dvořák, starosta Prahy 1. Podle něj jejich výstavba předpokládá spolupráci města, které je obvykle vlastníkem vytipovaných pozemků, ovšem „město na tento problém počínaje rokem 2003 víceméně rezignovalo.“

V diskusi se objevily i návrhy na jiné řešení, které by samozřejmě připadalo do úvahy nejen pro pražské centrum. „V Praze schází parkovací domy, ty představují investičně i provozně levnější řešení,“ zkonstatoval Jiří Landa ze společnosti CityPlan. Ty stejně jako podzemní garáže ovšem musí v Praze vybudovat soukromý sektor, město pro takové projekty nemá potřebné kapacity. Pro podnikatele ovšem takové záměry za stávajících poměrů postrádají ekonomický smysl. „Pokud by se taxy pro rezidenty zvýšily na 4500 korun ročně a parkovné by dosahovalo 50 korun za hodinu, pak teprve by se dalo počítat s návratností investic do parkovacího domu za 15-20 let,“ říká David Kotajný ze společnosti KOMA. Nicméně i bez dosažení těchto tarifů by jejich výstavba byla možná, a to při spolupráci veřejného a soukromého sektoru v rámci PPP. Podle Kotajného ovšem špatné domácí zkušenosti právě se systémem PPP, respektive koncesními smlouvami tento způsob řešení problému s parkováním v Praze víceméně vylučují. „Je to škoda, právě na takových malých projektech by se s PPP daly získat potřebné zkušenosti,“ podotkl v reakci Tomáš Běhounek z advokátní kanceláře bnt pravda & partner.

---

19.03.2010 08:46, SF / pb