

# Problémy Parkování v Praze a jejich řešení podle Pirátů

Ondřej Profant      Mikuláš Ferjenčík  
Zastupitelský klub Pirátů Praha

## Úvod

Piráti prosazují paralelní fungování všech druhů dopravy v Praze, kde město zajišťuje kvalitní MHD, údržbu a výstavbu silnic a zlepšuje prostupnost města pro pěší i cyklisty. Nechceme lidem diktovat, jaký druh dopravy mají použít. Do teď bohužel Praha žila v představě, že čím více aut, tím větší blahobyt. Platili jsme extrémně drahé stavby jako tunel Blanka a na ostatní druhy dopravy zbylo méně peněz i dalších prostředků.

V tuto chvíli Praha bohužel vypadá jako jedno obří parkoviště. Kvůli ploše, kterou automobily zabírají, se do města jednoduše nevejde řada dalších aktivit, které by obyvatelé města rádi provozovali. Nevyhovuje to ani řidičům, kteří autem jezdit musejí. Tento stav bychom chtěli zlepšit řadou postupných kroků.

## Hlavní problémy

- 1) Ulice v Praze jsou přeplněné parkujícími auty, část z nich tvoří auta příležitostných řidičů (jezdí na víkend na chatu)
- 2) Do Prahy autem každý den dojíždějí statisíce lidí ze středních Čech, kteří razantně zvyšují poptávku po parkování v Praze
- 3) Stávající parkovací systém nereaguje na výkyvy počtu volných a poptávaných parkovacích míst (dlouhodobě, ani krátkodobě)
- 4) Na hranicích městských částí systém parkovacích zón často vytváří absurdní situace
- 5) Systém má několik správců a odlišně nastavené parametry
- 6) Parkovacích zón je mnoho typů a jsou uživatelsky nepřívětivé
- 7) Nefunguje propojení individuální dopravy a MHD
- 8) Příjmy města z parkování neodpovídají nákladům vynaloženým na zóny
- 9) Vykradení auta stojícího na ulici a krádeže kol jsou v Praze bohužel běžné
- 10) Informování Pražanů a Středočechů v této oblasti vážne

## Cílový stav

- 1) Méně aut parkujících v ulicích města, více v podzemí, v parkovacích domech a na odstavných parkovištích, případně P+R v Praze i mimo Prahu.
- 2) Část Středočechů dojíždících v současnosti do Prahy přejde na kolejovou veřejnou dopravu (vlaky, tramvaje, metro)
- 3) Praha ve spolupráci se Středočeským krajem nabízí systém P+R parkovišť napojených na metro, tramvaje a vlaky, které umožňují dojíždějícím dostat se do práce bez nutnosti jet do centra Prahy autem.
- 4) Zásady tarifní politiky:
  - Každý rezident by měl mít možnost parkování v blízkém okolí svého bydliště za rozumnou cenu
  - Cena parkovného reaguje na poptávku v daném místě
  - Platit je možné širokou paletou platebních prostředků
  - Příjmy z parkovného umožňují financování P+R, parkovacích domů a odstavných parkovišť
  - Platby se odvozují od oblastí, kde chce člověk parkovat
  - Cena poptávaných parkovacích míst v přeplněném centru je taková, aby mu mohly parkovací domy konkurovat
- 5) Systém parkovacích zón má jednoho správce, zón je méně druhů a v celém městě fungují stejně.
- 6) Individuální doprava je snadno kombinovatelná s MHD a příměstskými vlaky
- 7) Rezidenti mohou bezpečně zaparkovat svá vozidla na hlídaná odstavná parkoviště, či do parkovacích domů
- 8) Město dokáže dostatečně a srozumitelně představit občanům i návštěvníkům města, jak parkování v Praze funguje
- 9) Pravidla systému jsou vymahatelná a upřednostňují rychlé dobrovolné řešení před následnými postihy

## Řešení

### Realizovatelná rychleji

- 1) Celopražský systém zón, parkování je omezeno pouze v místech, kde lidem komplikuje život
- 2) Lidé si budou moci koupit právo parkovat po oblastech, které reálně potřebují využívat (např. okolí bydliště nebo okolí zaměstnání) nikoli podle hranic městské části.
- 3) Rezident dostane cenově výrazně zvýhodněné ulice v okolí svého bydliště, kdekoliv jinde (i ve stejné MČ) platí
- 4) Rezidenti by měli dostávat případně by měli mít možnost si dokoupit poukázky na parkování pro řemeslníky a návštěvy

- 5) Cena se odvíjí od dlouhodobého případně i krátkodobého vytížení daného místa (atraktivnější místa jsou dražší)
- 6) Pravidelné vyhodnocování obsazenosti zón a úprava parkovného podle poptávky (ideálně jednou ročně)
- 7) Motivovat příležitostné řidiče, kteří používají auto jen o víkendu, ať ho přes týden umístí na odstavné parkoviště.
- 8) Aby byla pravidla vymahatelná, bude vedle kontroly projíždějícími auty možnost zkontrolovat pomocí aplikace, zda auto parkuje oprávněně (stejně jako u vystavených kartiček). Neoprávněně parkující řidič musí místo do 10 minut opustit, jinak jeho jednání projedná město jako přestupek.
- 9) Řidič si bude moci aktivovat službu, aby dostal upozornění, že jeho auto parkuje nelegálně, s výzvou opustit místo do 10 minut.

### **Realizovatelná v delším horizontu**

- 1) Výstavba P+R včetně těch na území Středočeského kraje, hlídaných odstavných parkovišť a parkovacích domů z příjmů z parkovného - lze využít EU fondy a kofinancování
- 2) Stavba metra D a výstavba tramvajových tratí (na Dědinu, Bohnice, Praha 12)
- 3) Dostavba železnice na Kladno, zkapacitnění železničních tras v Praze a okolí (je nutné tlačit na SŽDC a poskytovat maximální součinnost), lepší integrace linek-S do PID, vysokorychlostní trať do Brna
- 4) Výše poplatku za parkování by se měla zvyšovat postupně, a to i u rezidentů, v návaznosti na nově parkovací kapacity - s cílem snížit zatížení života lidí automobilismem (např. v horizontu 20 let); ulice s uvolněnými pruhy by měly být revitalizovány podobně jako např. v Berlíně

### **Závěr**

Jsme si vědomi toho, že oblast individuální automobilové dopravy se v nadcházejících desetiletích pravděpodobně dočká velkých změn (rozmach sdílení aut, samořiditelná auta, možnost automatizované detekce volných parkovacích míst atp.). Historie je bohužel taková, že kdykoliv se Praha snažila předstihnout soukromý sektor v technologiích, skončilo to ekonomickou katastrofou (Opencard, SMS jízdenky, účetní systém). Proto navrhujeme úpravu stávajícího systému parkování tak, aby ho bylo možné ho realizovat se stávající infrastrukturou.