

Koncept „Parkovacího systému města Prostějova“ (dále PSMP)

Výchozí premisa záměru :

Zabezpečit postupnými kroky směřujícími od středu města nárok na parkovací místo pro rezidenty města, dále uspokojit v přiměřené míře nároky dalších uživatelů systému (abonentů a návštěvníků města).

Tak jako neurony v mozku jsou v rámci systému spojeny synapsemi, tak by měl být postupně PSMP propojen v rámci města zónami s nastavenou úrovní regulace parkování podle konkrétních požadavků té které oblasti.

Zdroj financování systému :

Výnosy PSMP budou činit poplatky za parkování parkovacími automaty a příjmy z prodeje parkovacích karet.

Tyto výnosy budou cíleně a vázaně zpětně financovat investice do nových parkovacích míst postupně zapojovaných do PSMP. Pro transparentnost nakládání s příjmy z PSMP bude zřízen v rozpočtu města samostatný „**Fond klidové dopravy**“, jenž bude použit jen a pouze k financování rozvoje PSMP (investice do úprav komunikací s cílem vytvářet nová parkovací místa, případně příspěvek či dotace do parkovacích domů). Příjmem fondu bude rozdíel mezi příjmy a výdeji při provozování PSMP.

PSMP je založený na kolektivním příspěvku všech uživatelů stále více nedostatkového zboží a tím je parkovací místo.

System financování je relativně spravedlivě rozložen mezi všechny uživatele PSMP s tím, že zejména z výnosů krátkodobého parkování návštěvníků se vytváří postupně zdroje pro zabezpečení střednědobého parkování abonentů a dlouhodobého parkování rezidentů.

Metoda :

Zavedení regulace parkování na předem stanovených a k tomu určených plochách, důsledná kontrola účastníků systému, pozitivní motivace rezidentů a abonentů zapojit se do systému kvůli možnosti získání parkovacího místa.

Důsledné zachování principu nevyvádění peněz ze systému, než je skutečně nutné - proto provozovatelem má být pouze město na principu tzv. neziskového parkování.

Externí firmy budou zapojeny pouze do údržby ploch a technických prostředků přes veřejnou soutěž bez přímé vazby na výběr parkovního.

Návrh PSMP je doložen zejména těmito dokumenty:

A) Rozbor firmy UDIMO, spol. s.r.o. z dokumentu DOPRAVNÍ PRŮZKUM MĚSTA PROSTĚJOVA , A. Průzkumy, rozbor a analýza současné dopravní situace vypracovaný v červnu 2006 s těmito závěry pro centrum města :

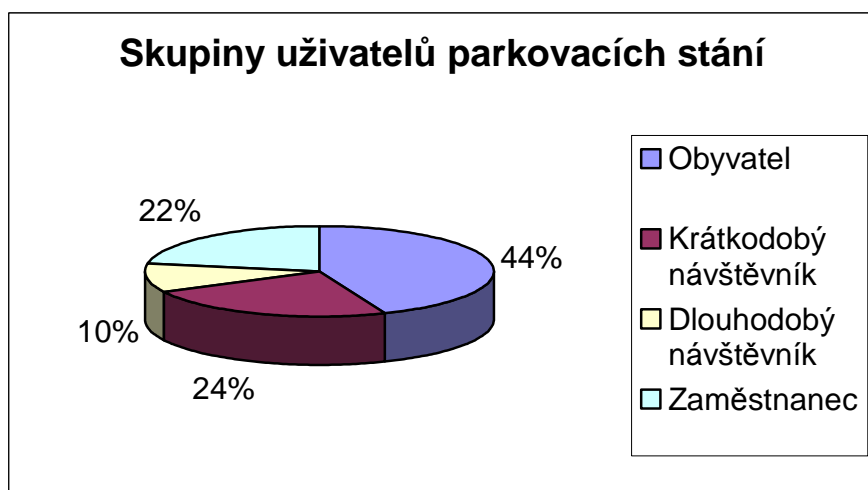
Doporučení z této analýzy:

Stávající řešení statické dopravy na území historického jádra města Prostějova je neuspokojivé. Vedle sebe zde stojí různé režimy parkování jako zpoplatněná parkovací místa s parkovacími automaty nebo s výběřčím, vyhrazené parkovací místa pro konkrétní uživatele, nezpoplatněné parkovací plochy a to vše v těsné blízkosti nebo přijatelné docházkové vzdálenosti ke středu historického jádra města.

Jakékoli změny v systému statické dopravy musí především zajistit jednotnost včetně jasného uspořádání a funkce navazujícího území. Současně by město mělo zvážit v rámci své celkové dopravní strategie regulaci (omezení) nabídky na přijatelnou míru, která zajistí hlavní funkce historického jádra. Z výsledků průzkumu v oblastech A, B, C (historické jádro města) lze odvodit, že ve sledovaném období 7-19 hod. bylo evidováno celkem 3500 vozidel což představuje obousměrné zatížení na vstupech do území 7000 vozidel/12 hod.

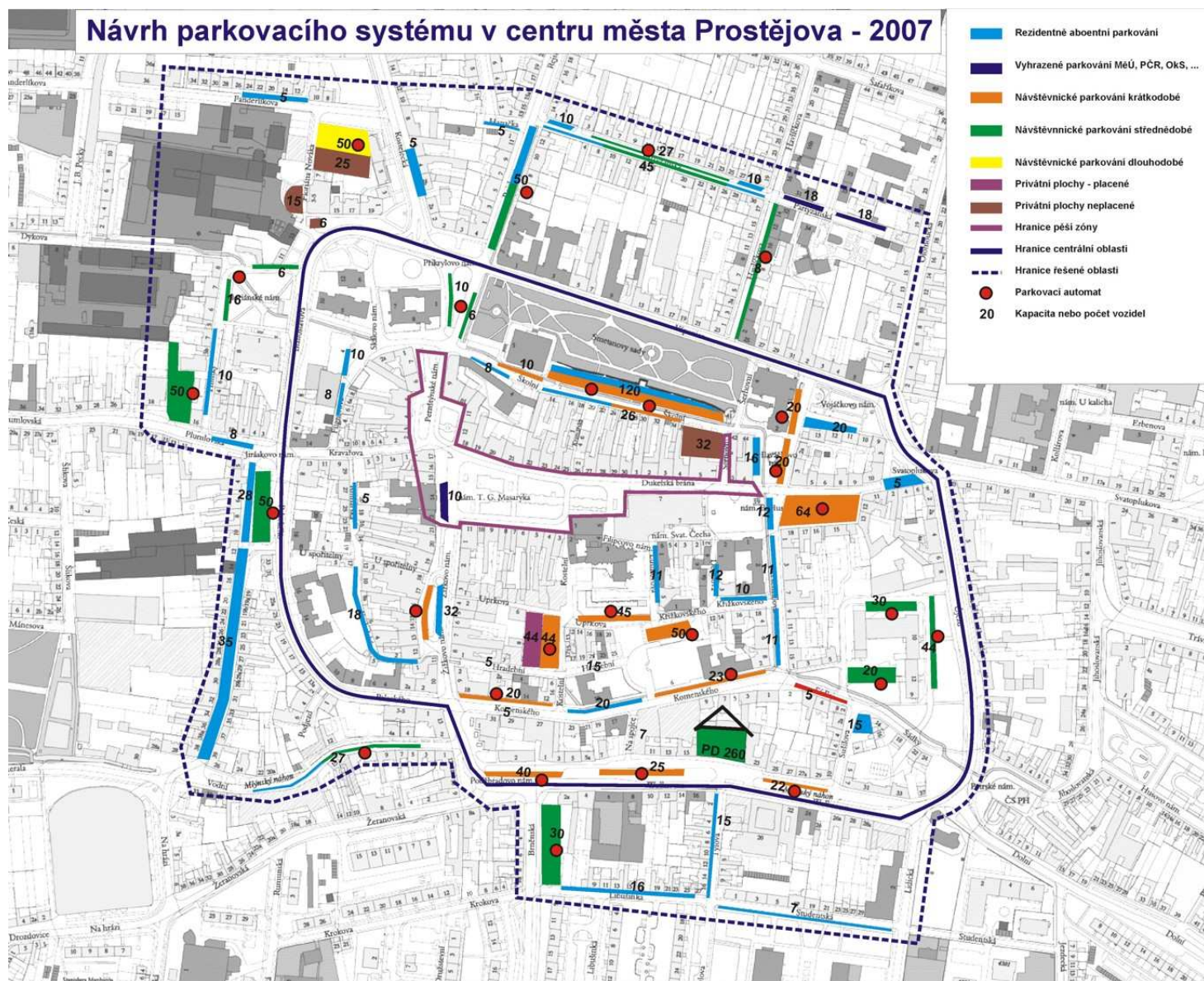
Vlastní systémové řešení (způsob a forma regulování) pak musí především zajistit parkování a odstavování vozidel pro největší skupinu uživatelů což jsou v současné době obyvatelé, dále je nezbytná významná orientace zejména na návštěvníky města, za potřebné také považujeme v přijatelné míře zajistit potřeby hospodářské dopravy (firmy a organizace). Poměrně vysoký podíl skupiny zaměstnanců (zhruba 22%) by měl být uspokojen jako poslední např. progresivní sazbou nebo vymístěním na okraj historického jádra na nezpoplatněná parkoviště v navazujícím území. Z tohoto důvodu je nezbytné do celkového systému statické dopravy zakomponovat také navazující území, které se může stát „nárazníkem“ jako důsledek systémové řešení statické dopravy.

Rozdělení na skupiny uživatelů v historickém jádru města (oblasti A, B, C)



B) Druhým vstupním údajem pro tento návrh PSMP je návrh řešení parkovacího systému vypracovaný firmou ACTIV v roce 2006, který řešil parkování ve středu města určením konkrétních ploch pro uspokojení potřeb určitých skupin uživatelů.

Původní koncept počítá podle mne správně s přesahem parkovacího systému už v době jeho vzniku mimo oblast středu města ohraničenou vnitřním dopravním okruhem.



Tento systém spolu se zapojením původně plánovaného parkovacího domu v oblasti identifikoval v řešené oblasti na cca 1841 parkovacích míst. Tato místa byla navržena k rozdělení do několika kategorií uživatelů. V tomto systému byl zapojen původně navrhovaný Parkovací dům pro 260 aut. Zejména způsob financování Parkovacího domu a dlouhodobost smluvního vztahu (de facto na 21 let) nakonec vedly k odmítnutí tohoto návrhu.

Nic to ovšem nemění na tom, že navržený systém ACTIV logicky stále odpovídá požadavkům řešení potřeb města a rozhodně bych z něj nadále vycházel.

Původní koncept ACTIV určoval rozdělení parkovacích míst pro jednotlivé účastníky se zapojením parkovacího domu podle uživatelských skupin takto :

| | | vyjádřeno v % |
|-----------------------------|-------------|---------------|
| rezident - krátkodobé | 505 | 27% |
| návštěvník - krátkodobé | 477 | 26% |
| návštěvník - dlouhodobé | 50 | 3% |
| návštěvník - střednědobé | 641 | 35% |
| vyhrazené měu, pdr | 46 | 2% |
| privát neplacené | 78 | 4% |
| privát - placené | 44 | 2% |
| celkem rozpad skupin | 1841 | |

Původní rozdělení skupin

| | | vyjádřeno v % |
|-----------------------------|-------------|---------------|
| rezident - krátkodobé | 505 | 32% |
| návštěvník - krátkodobé | 477 | 30% |
| návštěvník - dlouhodobé | 50 | 3% |
| návštěvník - střednědobé | 381 | 24% |
| vyhrazené měu, pdr | 46 | 3% |
| privát neplacené | 78 | 5% |
| privát - placené | 44 | 3% |
| celkem rozpad skupin | 1581 | |

Rozdělení skupin bez parkovacího domu (-260 míst)

Tedy původní koncept ACTIV rozvrhuje potřeby uživatelů na dostatečně velké ploše tak, aby všechny skupiny uživatelů byly přiměřeně uspokojeny. V tomto záměru je tedy dále plně použitelný i pro řešení naší situace.

Z veřejně dostupných informací je zřejmé, že město v současné době zpracovává opět koncept parkování ve městě.

Tento nově zpracovávaný a zatím skutečně jen minimalizovaný koncept odpovídá zatím jen a pouze cca 899 řešeným parkovacím místům a je proti původnímu návrhu firmy ACTIV poloviční a hlavně na potřeby financování projektu nedostatečný.

Koncept počítá nadále s provozem 9 stávajících městem provozovaných parkovišť a se zapojením ulic města pouze v rámci plochy ohraničené vnitřním okruhem.

Mimo tuto plochu tento koncept další plochy neřeší.

Je to podle mne škoda, protože aby šlo o skutečný start PSMP, musíme bezpodmínečně uvažovat o zapojení ulic dnes jednoznačně zapojených do parkování ve středu města (mám tím na mysli zejména ulici Rejskova, Kostelecká, Havlíčkova, Partyzánská, Mlýnská či třeba Studentská či Libušínka), což jsou ulice velice vhodné zejména pro abonentní či rezidentní parkování či pro kombinaci tohoto režimu.

Čím více ve skutečnosti zúžíme prvotní plochu řešení, tím více se budou lidé nově přispívající do systému parkování ozývat, proč právě oni ANO a proč tisíce lidí NE.

Východiskem z tohoto „řešení“ či spíše „neřešení situace“ je férová nabídka : zapojte se s námi do PSMP s požadavkem na rezidentní či abonentní parkování, pomozte nám financovat tento systém a my Vám jako město budeme garantovat , že Vy či Vaše firma budete mít k dispozici parkovací místo.

Navržená cenová politika PSMP :

V roce 2006 a v roce 2007 byly těsně v době před komunálními volbami rozbroje kvůli ceně parkování při návrhu jejího zvýšení ze sazby 10 Kč na 20 Kč á 1 hodinu.

Bohužel cenová strategie držící se stále toho, že je něco levného nezaručuje rozvoj parkování zejména pro rezidenty a to je právě ta nejdůležitější skupina uživatelů.

Od roku 2006 se prokazatelně zvýšily jak příjmy obyvatel, tak současně náklady města na budování infrastruktury a cenová politika města kolem parkování by toto zvýšení měla reflektovat.

Navrhovaným řešením je tedy stanovení základní ceny pro krátkodobé návštěvnické parkování v částce 10 Kč á 30 minut u nejméně využívaných parkovišť pro krátkodobé parkování umístěných ve středu města – to pak zpětně pomůže financovat zejména parkování rezidentní.

Cenová politika okolních měst jako jsou Přerov (<http://www.tsmpr.cz/?page=01-parkovaci-system>) či Olomouce (http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/33_3357/poplatky-na-parkovistich.cs.pdf) se dnes běžně pohybují právě v těchto částkách.

Případně je možno postupovat na našich městech vlastněných parkovištních strategií dvojích cen jako u parkovišť v Olomouci.

Toho by se pak dalo využít při konstrukci ceny takto :

hlavní parkoviště přímo navázaná na střed města (ta jsou nyní všechna nově rekonstruovaná a hlavně lehce dostupná) **navrhují dát do dražšího režimu** s tím, že **zbytek parkovišť by byl ve stávajícím cenovém režimu.**

Reálně by došlo tedy ke zdražení na menšině ploch obsluhovaných stávajícími parkovišti s tím, že většina parkování by zůstala v nižší ceně. Nastalo by ale důležité oddělení „prémiového parkování“ v nejtěsnější blízkosti od středu města od zbytku ploch.

Konkrétní návrh: parkoviště pro krátkodobé parkování návštěvníků Školní, Nám. Husserla, Hlaváčkovo a Vojáčkovo náměstí dát v režimu 10 Kč á 30 minut, ostatní parkoviště 10Kč á 1 hodina.

Jen pro připomenutí – 10 Kč stojí jedna zmrzlina na náměstí či jedna čokoláda Kofila a třeba obyčejný párek v rohlíku tam stojí 16 Kč .

Podvarianta : do systému dražšího parkovného dejme jen a pouze parkoviště Školní s tím, že zde oproti zdražení vymezíme nějakou nutnou dobu zdarma pro obsluhu úřadu – variantní cenový návrh tedy zní : parkovné 20 Kč á hod. s tím, že 1. půlhodina je zdarma a důsledně dbejme na správnost platby při odjezdu z parkoviště.

Střednědobé parkování (zaměstnanci či návštěvy města)

Pro zjednodušení a hlavně zpružnění systému režimu parkování pro kategorii střednědobé by stálo pro určitou skupinu uživatelů umožnit na všech parkovištích přímo zadat parkování v režimu na 4 hodiny v jednotné cenové hladině 50 Kč a případně celodenní 80 Kč bez vymezování této plochy jako samostatné. Tato volba by defacto umožnila legalizovat stání těm, co dobu parkování přesahují.

Obsluha parkovišť

Zásadní návrh : naše největší parkoviště Školní střed (102 parkovacích míst) navrhuji změnit z „parkoviště s platebním automatem bez obsluhy“ na „režim dohledu a výběru parkovného s obsluhou“ kontrolující parkovací lístek při výjezdu z parkoviště.

Konkrétní propočet pro Parkoviště školní :

102 parkovacích míst, cena 10 Kč/hod , doba provozu týdně 48 hodin x 52 týdnů .

Maximálně realizovatelný výnos je tedy cca 2546 tis. Kč ročně. Skutečně realizovaný výnos v roce 2010 činil pouhých 864 tis. Kč. Tedy obsazenost parkoviště podle přepočtu přes tržby činila cca 34 %. Kdo toto parkoviště zná ví, že je prokazatelně denně obsazené určitě o mnohem více jak z 1/3.

Zvýšení výnosnosti o pouhých 10% znamená městu roční přínos do „Fondu klidové dopravy“ částku 255 tis. Kč což umožňuje jeho další rozšiřování i při stávající úrovni 10Kč á hodinu, kterou ale nepovažuji pro toto parkoviště jako adekvátní. Je-li parkoviště dennodenně skoro plné, měla by na tuto skutečnost cenová strategie reagovat.

Roční náklad na nutnou obsluhu zaměstnance s odvody při tomto počtu hodin (48 týdně * 52 týdnů) činí při sazbě 60 Kč na hodinu hrubou mzdu 150 tis. Kč, což s odvody činí celkový roční náklad cca 200 tis. Kč.

Z tohoto propočtu je jasné, že zvýšení efektivity výběru parkovného o 8% vede z úhradě nákladů s tím spojených. Navíc v případě, kdy se v praxi skutečně ukáže, jaká je horní výše obsazenosti, je možné lidskou obsluhu nahradit technickým řešením bez náročnosti na lidskou obsluhu.

Možné návrhy nastavení ceny za parkování v režimu parkovacích karet:

Mně známý návrh města zatím pracuje s cenami parkovacích karet takto :

| Typ parkování | Rezidentní karta | Abonentní karta |
|---|------------------|-----------------|
| Rezidentně abonentní – 1. karta | 3 000 Kč / rok | 5 000 Kč / rok |
| Rezidentně abonentní – 2. a další karta | 10 000 Kč / rok | 10 000 Kč / rok |

Pro **příklad přikládám řešení města Přerov** (nám asi nejbližšího možného subjektu k porovnání) :

* (1) Pro stání silničních motorových vozidel dle čl.1 bod 1 písm.

c) Nařízení prostřednictvím parkovací karty vydané Technickými službami města Přerova, s.r.o. se stanovují tyto ceny:

* - pro **fyzické osoby s trvalým pobytem** nebo vlastníci ve vymezené oblasti nemovitost

* **480 Kč / rok za první kartu** vydanou osobě

* 2400 Kč / rok za každou další kartu vydanou osobě

* (2) Pro stání silničních motorových vozidel dle čl.1 bod 1 písm. b) Nařízení prostřednictvím parkovací karty vydané Technickými službami města Přerova, s.r.o. se stanovují tyto ceny:

* - **pro fyzické a právnické osoby** se sídlem, místem podnikání či provozovnou ve vymezené oblasti

* **3000 Kč / rok pro první kartu** vázanou přenosně na jméno firmy

- 6000 Kč / rok pro každou další kartu vázanou přenosně na jméno firmy

Doporučil bych stanovit ceny parkovacích karet pro REZIDENTY na úrovni ceny Přerova, to zejména kvůli motivaci zapojení do systému a hlavně nevytváření vstupní averze vůči něčemu novému a nepoznanému. Cílem je zapojení lidí do systému s tím, že v dalších letech bude možné cenu po drobných krocích navýšit.

Závěr k návrhu principů zřízení a provozování PSMP

- a) **určitě od počátku udělat ihned širší systém s přesahem mimo centrum města** (minimálně dle původního návrhu ACTIV) tak, aby pokryl vyšší oblast – musíme mít chuť a elán problém řešit a ne ho odkládat do dalších let, další fáze rozšiřování by měly postupně nabíhat po cca ½ roku po sednutí si počtu a zájmu uživatelů. Navíc je krátce po začátku volebního období a nepopulární kroky pro některé občany by se měly udělat ihned, aby po zavedení systému PSMP generoval výsledky – tedy uspokojení poptávky uživatelů systému po parkovacím místě. Čím vyšší bude podíl ploch zapojených do systému PSMP, tím více bude zdrojů pro investice do nových parkovacích míst a lidé uvidí jednoznačnou vazbu mezi vloženými penězi a staven parkování aut.
- b) **městem vlastněná parkoviště rozdělit určitě v nějaké dohodnuté míře na kategorie I. a II. .** Parkoviště skupiny I. s přímým vztah k centru (Školní, Nám. Husserla, Hlaváčkovo a Vojáčkovo náměstí) musí být odlišeny cenově od ostatních II. skupiny . Každá parkoviště plní svou roli a je jasné, že parkování na Mlýnské či Hliníky je zásadně odlišné od parkování na náměstí E.Husserla či u Národního domu u naší nedrahocennější památky. Tedy princip nastavení jiné cenové hladiny u skupiny I. povede k nenápadnému tlaku na regulaci počtu aut vjíždějících do centra města a povede například k tlaku na zvážení efektivity takového kroku pro řidiče. Jako město máme velký problém s dopravní zátěží aut zejména ve středu města a toto bude jedním z regulačních prvků.
- c) důležitý princip je **zachování spoluúčasti všech uživatelů PSMP na naplňování „Fondu klidové dopravy“**. Platí princip, že všichni uživatelé automobilů přispívají de facto sami sobě na možnost parkování, pomáháme tím tedy výrazně odstraňovat mentální problém například kolarů či vyznavačů „zdravého životního stylu bez aut“, proč zrovna oni mají přispívat svými daněmi na parkování aut. Tady si do projektu PSMP na rozšiřování možnosti parkování přispívají právě ti, co tato místa potřebují a užívají a tedy zbylé prostředky města mohou jít na jiné účely
- d) **důsledná kontrola výběru parkovného**, zejména na Školní, kde je cca 1/3 současné plochy stávajících parkovišť a kde je nejvyšší potenciál výběru příspěvku. To pro uživatele charakteru rezidentů a abonentů zabezpečí, že maximum efektivního výběru poplatku za parkování se bude vracet do systému a omezí se „černí pasažéři“ kanibalizující na neschopnosti zabezpečit efektivní výběr parkovného
- e) **sazby krátkodobého návštěvnického parkovného musí reflektovat vývoj nákladů spojených s výstavbou a údržbou parkovacích ploch**, proto je někde částka 10 Kč á 30 minut nutná jako výchozí zdroj , navíc okolní nám neblíží města to také takto mají stanoveno. **Ceny parkového placeného formou parkovací karty (rezidenti a abonentí) navrhuji pro 2 roky v motivační výši sazeb města Přerov s tím, že cílem je nyní zapojení lidí do systému. Není cílem tento projekt zhatit nepřiměřenými cenovými požadavky, cílem je naučit lidi postupnými kroky tomu, že vše má svoji cenu – tedy i pro spoustu lidí nyní automatická možnost najít místo k parkování**
- f) **princip neziskovosti systému** – provozovatelem PSMS bude město a to zabezpečí, aby ze systému poplatků byly hrazeny pouze a jen nutné výdaje charakteru investic do nových parkovacích míst a výdaje na nutnou údržbu ploch a technického zařízení.
- g) **legislativní řešení vzniku parkovacích zón** – příklad si můžeme vzít ze sousedního Přerova s jeho vyhláškou http://www.tsmpr.cz/narizeni_2.12.2010.pdf či řešení města Olomouce http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/33_/3357/narizeni-c8-2007.cs.pdf a zde http://www.olomouc.eu/administrace/repository/gallery/articles/33_/3357/narizeni-c8-2007-priloha.cs.pdf
- h) **jako technického provozovatele parkovacích karet navrhuji Městskou policii** – půjde ve skutečnosti při startu systému o jednorázové zvládnutí agendy vydání parkovacích karet maximálně pro 1000 držitelů v době jejich vydávání +-2 měsíce. Dá se předpokládat, že v případě realizace například „širšího“ řešení původně navrženou firmou ACTIV, bude v režimu PSMP něco přes 1500 parkovacích míst bez parkovacího domu s tím, že cca 500 parkovacích míst by bylo obsluhováno parkovacími automaty.