

Parkovací zóny na Spořilově (z pohledu Nového Spořilova, čili sídliště Spořilov či Spořilova II)

6.11.2021 verze 13

Níže uvedené je pokus o orientaci ve výše uvedeném tématu. Cílem je dosáhnout takové míry poznatků, abych mohl zaujmout osobní postoj k "zónám". Startovací úroveň poznatků je "tabula rasa". Termín pro podání připomínek MČ byl 5.11.2021, předpokládaná realizace "zón" je 7/2022.

Superstručně

Ani jedna z variant PRO - PROTI není z pohledu nezaujatého pozorovatele a v krátkodobém horizontu dobrá, obě jsou špatné, protože vždy budou nějací vítězové (kteří něco získají) a nějací poražení (kteří něco ztratí). Protože obě varianty jsou zatíženy nemalými riziky, může se dokonce stát, že budou jen poražení. Z pohledu zaujatého obyvatele Spořilova, který přijme oficiální pohled na fungování zón, tak každý takový jeden může volit čistě podle své situace a zájmů. Někteří budou v té komfortní situaci, že se jich zavedení "zón" dotkne minimálně (nebo si to alespoň myslí). Ti se pak mohou se "zónami" smířit a poplatek vzít jako solidární daň ve prospěch svých méně (situačně) šťastných sousedů. Nebo naopak "zóny" odmítnout jako výraz solidarity s obyvateli a duchem Starého Spořilova, který by byl "zónami" významně poznamenán. Z pohledu obyvatele Spořilova, který nepřijme oficiální pohled a váží rizika, je rozhodování mnohem těžší a postoj PROTI se může zdát menším zlem.

Stručně

Postoj k zavedení zón placeného stání na Spořilově ("zóny") je standardním bojem mezi zájmy jedné skupiny občanů (v tomto případě skupiny relativně malé) a jiné skupiny občanů (v tomto případě velké, řekněme výrazně převažující části celku). Ti s obtížemi parkující si od "zón" slibují zlepšení a pochopitelně se příliš netrápí dopady pro ostatní. Ti ostatní parkují přinejmenším jakž takž a lépe, čili žádný problém k řešení nemají. Naopak se brání - také zcela pochopitelně - vedlejším důsledkům "zón", které jim nový problém (problémy) přinesou.

To celé je navíc zasazené do kontextu celé Prahy, kdy se zóny šíří od centra směrem k jejím okrajům. V tomto kroku se připravují k realizaci 4x části Prahy 4 (Spořilov, Libuš, Krč, Modřany ???). Z okolních částí je ve fázi studie Jižní Město, zítřejší parkovací situace na Spořilově tedy může být výrazně odlišná od té dnešní. Proto je záhodno pečlivě zvážit nejen rizika plynoucí se zavedením, ale i rizika budoucího vývoje plynoucí z nezavedení, přičemž obojí je triková záležitost s řadou neznámých (viz například sekce "Úbytek parkovacích míst").

"Zóny" v současné podobě jsou tak ukázkovým příkladem regulace, která neřeší podstatu problému, ale jde cestou nejmenšího úsilí. Jako vedlejší efekt více problémů vyrobí, než kolik vyřeší. Způsob realizace (do značné míry "o Vás bez Vás"), nedostatek některých informací (neexistuje žádná důvodová zpráva, nikdo neviděl provedenou studii) a nekonistence celého systému "zón" pak nutně otvírají prostor pro konspirační teorie typu "chtějí z nás jen dostat další peníze".

Přestože se na "zóny" dívám pohledem Nového Spořilova, je dobré si uvědomit, že v procesu jsou Spořilovy oba. Situace Starého Spořilova je výrazně odlišná od té naší. Nepoměr mezi "trpícími nyní" a "trpícími po zavedení" je zde výrazně vyšší, nezamýšlené vedlejší efekty jsou výrazně bolestnější. Otázka je, zdali se mohou Nový i Starý Spořilov rozhodovat nezávisle a zdali rozhodnutí jednoho (ať už bude jakékoliv) neovlivní toho druhého. Pokud by odpověď byla NE & ANO, pak jsou bohužel v této věci Spořilovy postaveny proti sobě. Vypsání petice "Proti zónám" pokrývá Spořilovy oba a její autoři nevěří, že lze u MČ prosadit samostatná řešení pro každou část zvlášť. Faktické důvody, proč to není možné, nebyly MČ položeny na stůl, ale lze si snadno představit, že administrativně představuje každé drobení a nestandardnost práci a komplikace navíc. Například nevíme, jak moc "natvrdo" je stávající územní struktura Prahy nadráťovaná do SW, pokrývajících zóny.

Filozoficky

- Právo na veřejný prostor.

Otázka zní: má bydlící právo na část veřejného prostoru, aby si mohl zaparkovat?

Nevyřčený dojem převažující části veřejnosti je, že "ano".

Nicméně panují výrazné rozdíly v názoru na to "kdo" (rezident, vlastník, nájemník, ...),
kolik (jedno auto, dvě, tři) a v jakém režimu (dedikovaný, sdílený).

Menší část veřejnosti a její politická reprezentace činí kroky, jako že "ne".

Nicméně pokud takto položená otázka prošla řádnou veřejnou diskuzí, pak mne to minulo
a nezaregistroval jsem jednoznačnou odpověď, například následujícím způsobem:

"Žádný takový nárok nemáte a chcete-li parkovat, musíte si prostor od města zakoupit.

Pokud se Vám to nelíbí, odstěhujte se na ves nebo změňte své dopravní zvyklosti."

nebo

"Každý bydlící má nárok na veřejný prostor pro potřeby parkování".

Stejně tak jsem nezaregistroval, že by takto formulovaná odpověď někdy prošla volbami, čili nemá
dostatečně silnou politickou podporu a její případná realizace tedy nemá legitimitu.

(což neznamená, že to nemůže být požadavek podporovaný významnou částí městské populace,
jen ho ještě nikdo nezvednul)

- Chce Praha mimopražské pracovníky nebo nechce?

Současná verze "zón" jim jemně naznačuje: pracujte tu pilně jako včeličky, ale rozhodně nám sem
nejezděte autem.

- Deklarovaný cíl "zón" a zvolené prostředky.

(Zvolené prostředky se mohou zdát sami o sobě nedeklarovanými cíli.)

Deklarovaný cíl:

Účelem zavedení ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ v Praze je regulace parkování (dopravy v klidu) tak, aby obyvatelé exponovaných lokalit měli možnost zaparkovat svůj vůz v docházkové vzdálenosti od svého bydliště, případně nemovitosti či provozovny.

Dále pak motivovat návštěvníky, aby se v lokalitě zdržovali se svým vozidlem po dobu jen nezbytně nutnou a uvolnili tím parkovací místo dalším řidičům.

Nedeklarované cíle:

- vytlačit dojíždějící za prací mimo lokalitu;
- vytlačit ty parkující rezidenty, kteří zde nemají trvalé bydliště;
- donutit rezidenty bez trvalého bydliště k "legalizaci" jejich pobytu;
- penalizovat právnické osoby (provozovny) vyššími poplatky;
- omezit počet parkovacích míst;
- vyvinout tlak na minimalizaci počtu vozů na domácnost;
- zajistit příjem pro obecní pokladnu.

Několik příkladů logické nekonzistence:

(Různým cílům by měly odpovídat různé modely zón a různé poplatkové strategie.)

- pokud chci minimalizovat parkohodiny návštěvníků, pak i návštěvníků z té samé zóny;
 - pokud jako 4-kový rezident jedu na nákupy nebo do kina byt jen pár km daleko, už jsem logicky návštěvník
 - a parkováním konkuruji místním; neměl bych tedy mít nějaká privilegia jenom proto, že shodou okolností bydlím taky někde na čtyřce;
 - z toho důvodu konstruuji zóny co nejmenší, aby pokrývaly jen nejbližší okolí mého bydliště;
- pokud chci naopak zajistit rezidentům parkovací "komfort", měla by být celá Praha jedna velká zóna;
- pokud chci zajistit parkování rezidentům a nic jiného, nebudu penalizovat vyššími poplatky počet vozů na domácnost;
- pokud chci zajistit parkování i podnikajícím rezidentům a nic jiného, nebudu je penalizovat vyššími poplatky;
- pokud chci ulehčit parkování rezidentům, měl bych "vyrábět" co nejvíce parkovacích míst a ne v místě zón aplikovat předpisy, které naopak místa ubírají (minimální šířka vozidla, chodníky, garážové vjezdy atd.);
- pokud chci optimalizovat výši poplatku pro rezidenta, nemohu mít model s fixními cenami bez ohledu na náklady;
- pokud chci optimalizovat výši poplatku pro rezidenta, nemohu finanční přebytky investovat do jiných činností
 - a měl bych je platícím vrátit zpátky ve formě sníženého poplatku.

Přínosy "zón"

(Na základě oficiální verze "zón", která s riziky nepočítá.)

Z pohledu rezidentů, jejichž bydliště je zaplaveno ne-rezidenty, lze na zóny pohlížet jako na službu, jejíž obsahem je "zvýšená pravděpodobnost až jistota zaparkování", což lze považovat (kdyby tomu tak bylo) za seriózní nabídku.

Z pohledu rezidentů, jejichž bydliště není zaplaveno ne-rezidenty a takový stav ani při obklíčení zónami nehrozí, lze na poplatek hledět jako solidární daň, doplněnou případnými bonusy jako je snížení počtu parkovacích míst (viz sekce 'Úbytek parkovacích míst'), komplikace s řemeslníky a hlídáním dětí, les dalších dopravních značek, uklidňující geometrické obrazce pod nohama a možnost parkovat beztréstně po celé 4-ce (to je tentokrát míněno zcela bez ironie).

Z pohledu rezidentů, jejichž bydliště není zaplaveno ne-rezidenty, ale takový stav při obklíčení zónami hrozí, lze na zóny pohlížet jako na rozumnou eliminaci budoucího rizika, že budou zaplaveni.

Z pohledu ne-rezidentů, ale fakticky zde bydlících, lze na "zóny" pohlížet jako na tlak, aby svůj pobyt legalizovali. Nevidím důvod, proč by tak nemohli učinit (pokud ovšem cilevědomě neobcházejí nějaké jiné pravidlo).

Rizika "zón"

(Oficiální verze "zón" s riziky vůbec nepočítá)

Z nepřijetí zón:

- postupně se k nám budou stahovat ti vytlačení z jiných nových zón;
- stav bez zón se může stát stavem trvalým;
(řešit samostatně zbylý malý ostrůvek totiž nemusí být pro MČ ekonomické či režijně únosné)
- vybouchnou časované bomby typu "ruina Zeman" a "hřiště Postupická" a rázem zmizí desítky parkovacích míst bez kompenzací typu "vytlačení ne-rezidentů";
- budou zde vybudovány další zdroje parkovacích potřeb (např. domov důchodců či bytový dům Choceradská);

Z přijetí zón:

- úbytek parkovacích míst (viz sekce "Úbytek parkovacích míst");
- parkovací místa budou obsazovat dojíždějící za prací, ovšem bydlící také někde na Praze 4;
- policie začne postihovat parkující mimo namalované modré chlívky;
- bude zaplavené parkoviště u Alberta a Penny;
(pokud vlastník nezareaguje závorou, s autem už nenakoupíme)
- objeví se nové skutečnosti pramenící z provozu zón, které nebylo lze předvídat;
zkušenosti odjinud ukazují, že jakákoliv změna v už rozjetých "zónách" je obtížná, neřkuli takřka nemožná;
- neexistuje plán "B" (jak se vrátit zpět), pokud se ukáže nefunkčnost zón;
- na nová uvolněná parkovací místa "trh" zareaguje novou poptávkou a budeme zase tam, odkud jsme vyšli.

Úbytek parkovacích míst

Současná faktická parkovací místa jsou často neformální. Parkuje se i tam, kde by se "nemělo" nebo dokonce tam, kde se to "nesmí". Hranice mezi "smí se", "nemělo by se" a "nesmí" je často rozostřená.

V okamžiku zavedení zón se ovšem narýsuje jasná dělící čára mezi "může se" a "nesmí se".

Řada neformálních parkovacích míst nesplní podmínky pro formální místa a "zmizí".

Jiný příklad ztráty míst: zavedou se zóny. Ne-rezidenti se přestěhují na parkoviště obchodů a tím znemožní jeho využívání pro původní účel. Vlastník obchodů zareaguje instalací závoru a přechodem do placeného režimu. Placený režim vypudí z parkoviště nejen ne-rezidenty, ale i ty rezidenty, kteří dříve používali parkoviště z důvodu nedostatku jiných míst.

Jiný příklad postupné ztráty míst: zavedou se zóny. Přibudou dočasně parkovací místa zde bydlících, ale bez trvalého pobytu. Zde bydlící ne-rezidenti ovšem svůj pobyt zlegalizují, dosáhnou na zvýhodněnou parkovací kartu a "vezmou" si svá místa zpět.

Počet plánovaně zrušených parkovacích míst: 450 ze současných 2900.

(Počet obyvatel Starého a Nového Spořilova je 5 000 + 9 000 = 14 000)

Procesní tok

Rozhořčení neparkující občané ->

-> stížnosti na MČ ->

-> projednání stížností na odboru dopravy ->

-> funkcionář zodpovědný za dopravu ke pověření přípravou zón ??? kdo ho pověřil ??? kdo je vlastníkem akce ???

-> hlasování a odsouhlasení "zón" na Radě MČ ->

-> žádost MÚ P4 na magistrát o zapojení do "zón" ->

-> výzva MÚ P4 k občanům, aby podaly připomínky ->

-> realizace.

Nikdo se tedy občanů Spořilova neptal, zda-li "zóny" ano či ne, MČ pouze dává prostor pro jemné ladění parametrů v rámci pevného rámce.

Jedná se nyní o druhý pokus o prosazení "zón", předchozí (leden 2016) neprošel.

V ideálním světě by postup byl následující: chcete zóny? ... prostor pro argumentaci a lobbying, veřejně dostupné podklady ... rozhodnutí Ano / Ne ... a pak teprve ladění parametrů.

Neexistuje veřejně dostupný dokument typu "důvodová zpráva", "projektový záměr" nebo "otázky a odpovědi". Pokud nějaký občan / občanská aktivita touží po informacích, pracovníci MČ musí po tisíci a prvé odpovídat na ty samé otázky.

Na 'www.parkujvklidu.cz' jsou uživatelské informace pro už existující zóny, včetně rozsáhlé Q&A sekce.

Na:

https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/parkovaci-zony-modre-fialove-parkovani-p-r-praha.A191114_084734_automoto_fdv

("idnes.cz modre zony vynesly") jsou popsány některé okolnosti a motivy kolen zón.

Základní organizační a technické okolnosti

- "Zóny" provozuje Magistrát, nikoliv městské části.
- Základní provozní model je tedy pevně dán a je v něm pro MČ velmi omezený stupeň volnosti (deklarovaný a skutečný cíl, kolik a kdo platí, systém značení a placení, dělení peněz, firma na správu a firma na kontrola dodržování atd.).
- MČ vyhlásí výběrové řízení a vysoutěží realizaci (zřejmě 'čáry' a 'budky').
- Spravovat "zóny" bude městská firma Technická správa komunikací hl.m. Prahy.
- Kontrolovat "zóny" zřejmě bude (privátní?) firma Eltodo.
- Výnosy jsou stamilióny ročně na úrovni celé Prahy, ale těžiště je v Praze 1 a 2, pro 4-ku to není žádné velké terno (řádově 1 milión ročně). Výnosy se mezi magistrátem a MČ dělí na půl.

Více například na:

https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/parkovaci-zony-modre-fialove-parkovani-p-r-praha.A191114_084734_automoto_fdv
("idnes.cz modre zony vynesly")

Poplatky

- Poplatek pro rezidenta, fyzická osoba s trvalým pobytem (první, druhé, třetí auto):
1200,- 7000,- 24000,-
Pozor! Poplatek je na rezidenta, u kterého "musí existovat právní vztah k vozidlu", nikoliv na domácnost.
Takže 3-členná rodina se 3-mi vozy, každý psaný na jednu osobu, platí 3x 1200 ročně.
Ale 3-členná rodina se 3-mi vozy, všechny psané na jednu osobu, platí 24000 ročně.
Neumím posoudit, jaký je většinový model, přinejmenším část lidí má dvě auta: svoje a služební, což zřejmě povede k administrativní obcházení progresivního poplatku.
- Poplatek pro firmu: 7000,- 24000,- 30000,- .
- Poplatek pro důchodce: 300,- .
- Sofistikovaný systém snížených poplatků při péči o nemohoucí osobu typu "až 5 úseků a až 3 registrační značky,
avšak maximálně jedna v daný okamžik aktivní".

Detailní ceník:

https://www.parkujvklidu.cz/cs/zakaznici-zon-placeneho-parkovani/vytah-z-ceniku/?fbclid=IwAR2mtqOQNgUKpfqvXsQIfO4br5Sn6HKrY2g_aFSfJaAwkH1MWBfFezcATZc .

Co vadí rezidentům a co lze v tomto směru od "zón" očekávat

- nemají kde zaparkovat, logicky;
"zóny" možná vyřeší;
- přespolní u nich parkují přes den a odjíždějí později, než oni naopak přijíždějí;
"zóny" vyřeší;
- přespolní u nich parkují přes den, takže po noční není kde zaparkovat;
"zóny" vyřeší;
- přespolní si u nich nechávají zaparkované firemní dodávky, typicky přes noc nebo přes weekend;
"zóny" vyřeší;
- parkují u nich zaměstnanci nějaké větší blízké provozovny.
"zóny" možná vyřeší (s otazníkem, není mi zřejmý výklad v Metodice vydávání oprávnění);
- všeobecně je více aut v rodině, kombinace soukromých a služebních vozů;
"zóny" NEvyřeší (s malým otazníkem, rozvedení najdete v sekci 'Finanční stránka');

Zdroje parkovacího problému

- sídliště je plánováno na řádově menší počet parkovacích míst na obyvatele, než je dnešní stav;
- mimopražští dojíždějící za prací, parkují v dosahu městské dopravy;
- mimopražští dojíždějící za volnočasovými aktivitami, parkují v dosahu městské dopravy;
- podnikatelé & živnostníci, parkují na ulicích se svými užitkovými vozy;
- faktičtí rezidenti, ale formální ne-rezidenti z přilehlých parkovacích zón, parkují na "našem";
- firmy a provozovny neřeší parkování pro svoje zaměstnance a ti pak využívají "náš" veřejný prostor;
- bydlící se nehlásí k trvalému pobytu a tím zkreslují úřední pohled na zabydlenost lokality;
pokud by se navíc masivně bydlelo v režimu "jeden byt, více nájemníků", což neumím posoudit,
pak i tím zvyšující počet "rezidentních" parkujících vozů;
- roste počet vozů na rodinu.

Politický rozměr "zón"

"Zóny" jsou prosazovány v politicky anonymním režimu.

Není možné najít jednotlivce - politika, který by se k myšlence nasazení zón hlásil. Ať už na úrovni MČ či Magistrátu. Máme jen radní, kteří mají tu smůlu, že "zóny" spadají do jejich kompetence a bylo jim odhlasováno, že je mají připravit a úředníky, kteří mají v popisu práce řešit zadanou agendu. "Zóny" máme, protože je chtějí "občané". Nelze tedy ukázat na nikoho, kdo by nesl politickou odpovědnost (ať pozitivní: díky Vám a Vaším zónám parkuji, ani negativní: "Vy můžete za to, že k neparkování ještě navíc platím"). "Zóny" jakoby spadly z nebe, mají povahu přírodního úkazu a nelze s nimi dělat nic jiného než je přijmout, tak jak jsou.

To není problém pro občany, kteří jsou se zónami spokojeni (a tací rozhodně jsou). Ale je to problém pro občany - voliče, kterým "zóny" přinesly jen negativa (a tací jsou také) a oni nemají, koho v příštích volbách "potrestat". To podřívá důvěru ve funkčnost demokratického procesu.

"Zóny" prosazují nedeklarované cíle.

Je zde hypotéza, že "zóny" mají kromě jednoho veřejně deklarovaného cíle "Zaparkuješ v docházkové vzdálenosti od svého bydliště" ještě další cíl (cíle), veřejně nedeklarované. Jako například legalizovat pobyt bydlících nebo dodatečný příjem do obecní pokladny.

Tyto cíle mají - sami o sobě - racionální základ a jsou legitimní, obhajitelné nebo přinejmenším diskutovatelné. Ovšem tím, že jsou "nenápadně" přibalené k "zónám", snižují důvěru občanů k samosprávě a živí destruktivní pohled typu "politici a úřady na nás vždycky šíjí levotu". To opět důvěru v demokratický proces dvakrát neposiluje a je jen otázkou času, kdy a jak se vrátí zpět jako bumerang.

Jaké jsou alternativy k zónám

- Nedělat nic a zachovat současný stav.
- Lokální řešení parkování mimopražských, na úrovni jednotlivých ulic, prostředky "lidové spravedlnosti" (upuštěné pneumatiky, poškrábaná auta atd. - lze chápat jako výraz naprosté bezradnosti)
- Lokální řešení parkování mimopražských, na úrovni jednotlivých ulic, legálními prostředky. (ideální řešení, jen zatím nikdo nevymyslel to "jak")
- Lokální řešení, na úrovni např. Starého nebo Nového Spořilova, zóna jako celá oblast bez detailního vodorovného značení (vyžadovalo by přinejmenším změnu legislativy).
- Změna koncepce nebo parametrů celopražského systému "zón".
(lze očekávat značné překážky, připojit se do zavedeného systému je neskonale snazší než měnit systém běžící, s desítkami uživateli - městskými částmi; nový systém by musel umožňovat odlišné parametry pro různé MČ, aby zohlednil jejich specifika)
- Koncepční řešení parkování mimopražských: vybudování záchytných parkovišť v dostatečné kapacitě (je jasné "co", ale problematické "jak" a "kdo", ve hvězdách pak je "kdy").
- Úplná změna pohledu na fungování města a mobility.
 - Na první pohled nepředstavitelné. Ale možná to bude nakonec poslední možnost, která zbyde na stole.
 - Sídliště je plánované na určitou vozovou kapacitu a tu nenafoukneme.
 - Dlouhodobý trend v chování jednotlivců je spíše více individuální dopravy než více hromadné dopravy.
 - Každou novou nabídku (zde parkovací kapacitu) pak dříve nebo později zaplní poptávka.

. konec