Připomínky ke koncepci parkování města Soběslav

Zpracoval: Mgr. David Bárta, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Zhodnocení:

Koncepce jde dobrým směrem, analytická část je dobře zpracována, v návrhové části nalezeny jisté nedostatky. V případě potřeby nabízím další konzultace. (citace textu koncepce uvedeny *kurzívou*).

Úvod

„Možnosti dalšího rozvoje měst jsou značně omezeny kapacitou silniční sítě a množstvím parkovacích míst v samotném centru města.“

Rozvoj města nesouvisí s kapacitou silniční sítě a množství parkovacích stání; tato teze odporuje modernímu pojetí rozvoje města v konceptu Smart Cities. Autor koncepce v návrhové části naopak správně dokládá vymezení uličního prostoru ve prospěch cyklistů a pěších. Rozvoj města tak přímo souvisí s rychlostí, jakou se občané/návštěvníci ve městě pohybují; čím je rychlost nižší, tím se obchodu více daří. V tomto duchu je na zvážení, zda parkovací místa v centru města, přímo na náměstí, podporovat parkovacím systémem, či spíše je postupně rušit. Systém chytrého parkování by měl k rozumnému řešení dodat potřebné informace z dlouhodobějšího a kontinuálního sledování obsazenosti při postupných změnách výše poplatků.

Analytická část:

Obecně platí, že optimální obsazenost parkovacích stání je 85 %, tj. že na 10 parkovacích stání připadá 1-2 volná místa. Toto kritérium se používá pro tzv. výkonové zpoplatnění parkování, tj. způsob, kdy se cena za parkování odvíjí od poptávky a město pouze stanoví cenový strop a cenové dno. Tímto způsobem se diverzifikuje poptávka podle ochoty parkujících platit různé poplatky v různých oblastech, ulicích, a tím se reguluje optimální obsazenost parkovacích stání, především v centru města.

Zpracovatel studie však ve své analytické části uvádí škály 50-75 %, 75%-99 % atp., což bohužel tuto cenou informaci o hranici optimální obsazenosti a její doby nedává. K tomu může sloužit nasazení systému chytrého parkování (přibližnou pořizovací cenu odvodíte z http://chytremesta.sk/sk/chytre-mesto/kalkulacka-chytreho-parkovania).

Návrhová část:

„město stanoví jedinou právnickou osobu jakožto provozovatele a investora celoměstského parkovacího systému,“

Doporučuji organizaci města ve 100 % vlastnictví.

„město využije svých možností k vynucení pořádku v parkovacím systému,“

Jedinou správnou možnosti je výkonové zpoplatnění, tj. motivace cenou, nikoliv vynucováním pořádku. Platební kázeň lze získat postupně budovanou důvěrou (transparentní investice z výnosů z parkování do okolního veřejného prostoru, viz níže) a dohledem pomocí chytrého systému.

„město využije výnosů z parkovacího systému plynoucích opětovně na jeho další rozvoj, a to po dobu minimálně 20 let,“

Aby občané a návštěvníci přijali výši parkovného a byli tak ochotni za parkování platit, doporučuje se, aby fixní část výnosů z parkování byla transparentně investována do veřejného prostoru, kde se parkovací místa nacházejí. S výhodou lze spojit i s participací občanů na rozhodnutí, jaká navrhovaná investice by měla být realizována. Tím se změní pohled na placení za parkování z jakéhosi vynucování poslušnosti na přispění na rozvoj města.

Zásadu CAR FREE CITY považuji za velký přínos koncepce!

„Počáteční tendence nakupovat parkovací technologie z rozpočtu města a provozovat je přes městský úřad je zpravidla již překonána. Na městských úřadech a městech je ponechána tzv. koncepční a kontrolní činnost, tj. vytváření návrhů a aplikace změn v dopravě v klidu a v kontrole osoby zabezpečující provoz.“

S ohledem na výše uvedené doporučení, jak by parkující mohli platbu za parkovné vnímat, není tvrzení o překonaném obchodním modelu vlastnictví provozu a správy parkování městem úplně relevantní. Parkující občan bude mít určitě vyšší ochotu platit parkovné, pokud bude provozovatelem město, než soukromá společnost. Dokladem tohoto stanoviska je situace v Hradci Králové, kdy byla uzavřena dlouhodobá smlouva se soukromým provozovatelem, která je již po 5 letech vnímána jako překážka rozvoje. Doporučuji se obrátit na relevantní zástupce města HK a seznámit se s jejich zkušenostmi s mandátní/koncesní smlouvou a jejími dopady.

„I když je možné některé dílčí části realizovat svépomocí a partikulárně, daleko účinnější bude komplexní změna, kdy si město vybere kvalifikovaného partnera, který se stane řešitelem systému dopravy v klidu.“

Doporučuji kvalifikovaného partnera pro vypracování koncepce a studie proveditelnosti celoplošné regulace parkování pro město Soběslav. Určitě by to neměl být subjekt komerční povahy, který je zároveň dodavatelem technologie.

„Základním stavebním prvkem celoplošného systému regulace by mělo být vytvoření homogenního systému, kde dojde k distribuci parkujících na potřebná místa. Součástí tohoto řešení bude i zavedení plošné regulace výskytu vozidel na místních komunikacích, které jsou až na poslední řadě v prioritách uspokojování potřeb.“

Úplný souhlas. Jen celoplošná regulace umožní, aby se problém s parkovací kapacitou nepřenesl na jinou lokalitu města.

„Institut trvale vyhrazeného místa je, ve vztahu k udržení plynulého procesu dopravy v klidu, velice negativní. Narušení souvislé řady parkování vyhrazeným místem (nebo více místy), znamená přerušení plynulosti. Vedlejším výstupem je potřeba svislého dopravního značení k takovýmto místům. Je nutno si uvědomit, že tržní cena každého parkovacího místa dosahuje v centru města Soběslav minimálně 50 tis. Kč / rok.“

Zde jen uvádím pro srovnání, že cena rezidenčního vyhrazeného stání ve středu Brna je 40tis. Kč/ročně. Předpokládám, že centrum Brna bude ekonomicky důležitější, než centrum Soběslavi.

„Návrh provozní doby, Návštěvnické parkování PO-PÁ 07:00 – 17:00, SO 08:00 – 12:00, Návštěvnické parkování: 10 Kč / za každou započatou hodinu; (minimální sazba 5 Kč / za 1/2 hodiny)“

Doporučuji instalovat na atraktivních parkovacích stáních systém chytrého parkování, který zjistí optimální obsazenost, a tudíž i doporučí vhodnou dobu pro zpoplatnění (ve všední den může být například až do 20:00) a také různou cenu pro různé lokality v centru. Kromě návštěvnického parkování je tak potřeba řešit i problematiku rezidenčního parkování.

„SMS parking, Systém placení nově navrženého zpoplatněného parkovaní pomocí parkovacích automatů ve vymezeném území města Soběslav by bylo vhodné doplnit o dodatkový systém platby pomocí SMS, který supluje platbu mincemi.“

SMS platby jsou ze své podstaty drahé (vysoké poplatky operátorům pohybující se kolem 18 %), i když jsou řidiči pro svou jednoduchost oblíbené. Doporučuji vybavit parkovací automaty čtečkami bankovních karet (kde poplatek činí cca 5-7 %) a později systém rozšířit o platbu skrze mobilní aplikaci, kterou může pro město vyvinout nějaký start-up, nebo může být součástí celoměstské aplikace, kterou již některá města používají. SMS platba je překonaný a drahý způsob platby za parkování. Provozní náklady i samotné pořízení automatu se významně sníží při absenci možnosti platby mincemi. Proto doporučuji výhradní používání elektronických plateb jako progresivní krok do budoucna a také, že každý automat by měl být schopen zasílat data do centrály městské policie, aby bylo možné jednoduše porovnat informace o obsazenosti a platbě v jeden čas. Při elektronické platbě lze nastavit programy, které umožní platbu přesně za čas strávený parkováním (tento model je ale složitější a pro počáteční fázi jej nedoporučuji).

Ekonomická rozvaha

Proč věnovat 50 % poplatků třetí straně (tj. 1 mil Kč za 5 let)? Město určitě může získat prostředky na takové investice např. z IROP. Taktéž obsluhu automatu může zastávat zaměstnanec města či osoba na DPP za jednotky tisíc korun měsíčně.

Návrh na osazení parkovacích stání systémem chytrého parkování (CDV, 20.2.2015)

Etapa 1: Instalace a vyhodnocení potřeb

Pro efektivní řízení parkování slouží systém chytrého parkování, jehož instalace je jednoduchá, nicméně jeho provoz vyžaduje jistou znalost a součinnost na straně odběratele. Jeho detekční část, tj. detektory na jednotlivých stáních, datové kolektory a master jednotka, lze pořídit za cca 8tis. Kč na stání. Systém lze doplnit i o jiné funkce, například lze osadit i místa, kde se naopak nesmí parkovat či kde je povoleno parkovat po omezenou dobu. Všechna tato data jsou přenesena do centrálního dispečinku Městské Policie (MP), nejlépe do vizualizačního nástroje, který dodavatel dodá. Cena za dohledovou aplikaci pro mobil/tablet pro MP mi bohužel není známa.

Doporučuji osadit v první fázi problémové lokality (s přemírou obsazenosti, v koncepci označeny červenou barvou) a jejich nejbližší sousedství (oranžové) v centrální části města a po získání dobrých zkušeností se případně rozhodnout pro rozšíření systému na další lokality.

Jedná se o náměstí Republiky (188 míst celkem, je vhodné zvážit, zda některá stání spíše nezrušit a dále zda neosadit i místa, kde je zakázáno parkovat), Petra Voka (42 míst), volitelně Bezděkova (55 míst), případně Horní příkopy (30 míst), Jirsíkova (27 míst). Pro správné fungování systému je vhodné vymezit stání vodorovným dopravním značením (může být realizováno i obyčejným nátěrem barvou, aby vstupní investice byla minimální a v budoucnu jiným materiálem, pokud se vyhrazení osvědčí).

Lokalita	Počet stání	Počet detektorů	Odhadovaný počet dat. Kolektorů/master	Odhad ceny s instalací a vizual. nástrojem pro MP
Nám. republiky	188	200	cca 15	1 500 000
Petra Voka	42	42	2 nebo 3	325 000
Bezděkova	55	55	3 nebo 4	440 000
Horní příkopy	30	30	1 nebo 2	240 000

Poslední poznámka: Aby byl systém maximálně využit, bylo by vhodné v zadávací dokumentaci požadovat, aby systém poskytoval data ve standardním evropském formátu DATEX II a aby byla data ze systému publikována jako open data. To následně umožní třetím stranám využít data do návazných služeb či vývoje mobilních aplikací, zahrnutí dat do již vytvořených aplikací a zviditelní město jako vstřícné vůči technologickým inovacím.