

## 7. Co se děje s penězi občanů, kteří platí za parkování?

Od příjmu z parkování v zónách placeného stání se nejdříve odečtou náklady na jejich fungování. Pokryje se z nich provoz výdejen, automatů, mobilní aplikace na placení krátkodobého stání a monitoring dodržování pravidel pomocí „autíčků“. Tyto náklady spotřebují necelou čtvrtinu vybrané částky. Zbýlé příjmy se rovným dílem rozdělí mezi hlavní město a městské části, na jejichž území se nacházejí parkovací místa v systému zón placeného stání. V současnosti se tyto prostředky stanou příjmy jejich rozpočtů, aniž by bylo určeno, na co se vynaloží. Městských částí a hlavní město ale vynaloží na údržbu parkovacích míst, opravy chodníků, revitalizace ulic, mobiliář a novou uliční zeleň ze svých rozpočtů násobně více prostředků než se vybere za parkování.

## 8. Proč se uvažuje o zdražení poplatku za parkování?

Nastavení ceny za dopravní služby vč. poplatku za parkování je jeden z důležitých nástrojů, kterým mohou města ovlivňovat dopravní chování obyvatel a návštěvníků města, a tím zmenšit dopravní problémy v podobě ucpaných ulic, znečištění ovzduší nebo hluku. V Praze jsme v situaci, kdy není v mnoha ulicích žádné místo pro další auta ve vozovce ani v (modrých) parkovacích zónách. Přitom ale počet aut v domácnostech i firmách každým rokem roste.

Pokud má být i v budoucnu možné najít volné parkovací místo ve chvíli, kdy to potřebujeme, musí fungovat takový systém, který: i) mladé lidi motivuje k tomu, aby co nejdéle odkládali nákup svého prvního auta a spíše využívali hromadnou dopravu a sdílená auta, ii) odrazuje domácnosti od nákupu druhých a dalších aut nebo vlastnictví auta, když mohou zároveň používat služební a iii) motivuje ty, kteří využívají auto málo, aby ho buď neparkovali na ulici (v centru města) nebo se ho zbavili a využívali jiné dopravní služby. Kromě toho musí existovat místa pro návštěvníky, která jsou dostupná pro všechny, ale hodinová sazba za parkování každého nutí vyřídít, co potřebuje, a uvolnit místo někomu dalšímu. Jen tak budou moci autem pohodlně jezdit lidé, kteří si bez něj z důvodu nejrůznějších omezení neporadí, ale také dopravní firmy, které zásobují obchody, restaurace, školy, úřady a koncové zákazníky, a řemeslníci s nábytkem nebo stavebním materiálem.



**Polad'  
Praha**  
poladprahu.cz

PRAHA  
PRAHA  
PRAHA  
PRAHA

# Vše, co jste chtěli vědět o parkování, ale neměli jste se koho zeptat

## 1. Proč musím v Praze platit za parkování?

Představte si, že by tomu tak nebylo a každý zdarma parkoval, kde chce. Dopadlo by to jako v centru jednoho nejmenovaného amerického města. Jeho starosta se v předvánočním čase rozhodl, že dá svým obyvatelům předčasné dárek. Vypnul proto všechny parkovací automaty a vyhlásil, že po dobu adventu nemusí nikdo za parkování platit. Co myslíte, byli obyvatelé jeho města spokojeni a chválili svého starostu?

Jak asi tušíte, nebyli. Najednou totiž nemohli najít žádné volné parkovací místo tam, kde byli předtím zvyklí. Ten, kdo už nějaké volné místo našel, neměl totiž nejmenší důvod ho rychle opustit a uvolnit někomu dalšímu. Navíc měli lidé o důvod míň jet do města autobusem nebo jít pěšky, a tak se nebylo pro samá auta kam hnout.

Proto má Praha, stejně jako většina měst v okolních zemích, parkování zpoplatněné. Jinak by totiž bylo velmi obtížné najít volné parkovací místo všude tam, kam mají lidé často důvod jet, navíc zpravidla ve stejný čas – do Starého a Nového Města a lokální centra, kde tráví volný čas, do okolí sportovních stadionů do čtvrtí, kde lze snadno přesehnout na metro nebo vlak. V Praze je situace o to složitější, že jsou pražské domácnosti a firmy rekordmanky v počtu aut, která vlastní, nemůže jim konkurovat Vídeň, Berlín ani Stockholm.

## 2. Proč nemohu jako obyvatel Prahy parkovat bez omezení ve všech modrých zónách, kam pravidelně jezdím nebo zrovna potřebuji něco vyřídít?

Důvod je podobný jako v předchozí příhodě. Některé městské čtvrti – zejména v centru města – jsou mnohem vyhledávanější, než jiné. Pokud by mohli třeba obyvatelé Prahy 4 a 10 parkovat v rámci svého rezidentního oprávnění i v jiných městských částech, zahltily by se modré zóny v Praze 1, 2 a 3 a místní obyvatelé by neměli kde zaparkovat. I kdyby bylo z rozšířeně-



**Polad'  
Praha**  
poladprahu.cz

PRAHA  
PRAHA  
PRAHA  
PRAHA

ho oprávnění vyjmutu samotné centrum města, lidé z Braníka, Krče nebo Záběhlic by častěji přijeli na Výtoň, Vinohrady nebo Žižkov autem a teprve odtud pokračovali MHD nebo pěšky dál do centra. Navíc auta obyvatel centrálních městských částí opouští parkovací místa před domy mnohem méně často než auta ostatních Pražanů. Lidé v centru mají totiž většinu svých cílů blízko a snadno se pohybují tramvají nebo pěšky. Nikdy se proto přes den neuvolní v centru města tolik míst, aby tam mohli zaparkovat všichni návštěvníci z jeho okraje.

Zahlcení parkovacích míst, která dosud využívají hlavně rezidenti, by bylo pravidlem také v okolí sportovních stadionů, pražských náplavek, Výstaviště a dalších lokalit konání velkých zábavních a kulturních akcí. Ti, kteří mají nyní přece jenom důvod zvažovat, jestli budou během zápasu svého oblíbeného týmu, setkání s přáteli nebo návštěvy Matějské pouti platit za parkování, by už neváhali.

### 3. Kdo jsou ti, se kterými ve své ulici soupeřím o volné parkovací místo?

Skutečností je, že jsou to zpravidla sousedé okolních domů nebo lidé, kteří je přijeli navštívit. Zkrátka lidé jako Vy. Těch, kteří v modrých zónách „nemají co dělat“ jsou v centrálních rezidentních čtvrtích (s výjimkou Starého Města, které je v mnoha ohledech specifické) jen jednotky procent. Rezidentů oprávněných parkovat v modré zóně je totiž v Praze 2, 3, 4, 5, 6, 7 mnohem víc, než parkovacích míst v ulicích. A každý rok se situace zhoršuje s tím, jak si lidé pořizují další a rozměrnější auta.

### 4. Jak může město vyřešit nedostatek parkovacích míst v rezidentních čtvrtích?

Město nemá mnoho receptů, jak zmenšit velký nepoměr mezi počtem aut, která si lidé a firmy pořizují, a parkovacích míst v ulicích. Z hlediska zdraví a kvality života není žádoucí, aby ještě víc místa zabíraly parkovací plochy. Naopak je třeba uvolnit místo pro stromy, zeleň nebo lavičky, které nám všem, ale hlavně dětem a starším lidem, usnadní život.

Výstavba parkovacích domů je bohužel tak nákladná, že by se mohlo prostavět několik ročních investičních rozpočtů hlavního města na dopravu a stejně by se nepodařilo zajistit místa ani pro auta, která dnes nenajdou legální parkovací místo na ulicích v širším centru města. Vybudovat jedno parkovací místo v parkovacím domě stojí 1 až 1,5 mil. Kč. Roční rozpočet na investice v dopravě se pohybuje mezi 5,5 mld. Kč (v roce 2022) a rekordními 8,5 mld. Kč (v roce 2023); tj. stačily by na 5 až 8,5 tisíc parkovacích míst. Jen v Praze 1, 2, 3 a 7 je ale k parkování na ulicích vydáno o 17 tisíc dlouhodobých parkovacích oprávnění více, než je míst, a tento deficit se každoročně zvyšuje asi o 1 100 míst. Přitom se kvůli vyšší ceně dostatečně nevyužívají volná parkovací místa v soukromých garážích.

Prahu proto, stejně jako ostatní evropská města, nevyhnutelně čeká diskuse o tom, kolik aut se do města vejde a jak jejich počet regulovat vyšší cenou za parkování a účinnější kontrolou. Jedinou otázkou je, kdy se podaří najít pro takové řešení širší společenskou shodu.



### 5. Co mám dělat, když jako návštěvník přijedu do centra města a všechna parkovací místa u automatů jsou plná?

Nejsnazší je zaparkovat v některé z řady podzemních garáží na Starém a Novém Městě. Za parkování se tu sice platí, také ale téměř s jistotou najdete volné parkovací místo.

Město nemůže při obrovském množství aut nikomu garantovat, že na ulici najde volné parkovací místo. Co ale zajistit musí, jsou dobré rozhledy pro bezpečné přecházení na přechodech pro chodce a chodníky, které umožňují lidem se bezpečně míjet. Rozhodně proto neparkujte, byť jen na chvíli, napůl na chodníku, v křížení dvou ulic nebo před přechodem. Chvilku, kdy bude ulici přecházet malé dítě a za Vaším chybně zaparkovaným autem nebude vidět, může přijít kdykoliv – a když ho srazí projíždějící auto, na vině bude Vaše mylná představa, že „na tu chvíli o nic nejde“.

### 6. Musí být v každé ulici vyhrazen prostor pro parkování aut nebo by někde místo toho mohly být pruhy pro cyklisty nebo zeleň?

Prostor pro parkování aut v každé ulici být nemusí. Závisí do velké míry na vůli volených zástupců městských částí, jakým způsobem se bude využívat uliční prostor. Měl by však odpovídat potřebám obyvatel města. Každý z nás je někdy chodcem, většina z nás využívá hromadnou dopravu, obchody a restaurace ve svém okolí, které se musí zásobovat. Se změnou klimatu je stále důležitější, aby ulice poskytovaly stín v parném létě a efektivně zadržovaly srážkovou vodu.

V jednotlivých částech města hodně záleží na tom, jak dobrou představu má místní radnice o tom, co lidé chtějí v ulicích mít. Někdy je těžké odlišit veřejný zájem od přání hlasité části občanů. Zastupitelé městských částí jsou často pod silným tlakem lidí, kteří mají – někdy i kvůli většímu počtu aut v domácnosti – častěji problém zaparkovat, a proto upřednostňují parkovací místa před vším ostatním. Navíc lidé zpravidla tíhnou k zachování „známé“ situace – zde charakteristické velkými problémy s parkováním za relativně nízkou cenu – před změnou, i kdyby jim měla přinést zlepšení.

Při politické shodě lze části jízdních pruhů, parkovacích míst i chodníků proměnit na jízdní pruhy pro cyklisty. Chodníky se mohou rozšířit, aby se mohli pohodlně míjet i lidé na vozíku, s dětmi a kočárky. Části chodníků i vozovky lze osázet stromy a zelení, která nám všem v době změny klimatu zásadně zlepší život. Na ulicích a náměstích mohou vzniknout sdílené zóny, které umožňují pohyb různých dopravních prostředků, ale žádný z nich zde nemá přednost. Veřejný prostor je možné uspořádat tak, aby lidem lépe sloužil - nelze ho však nafouknout, vždy je to proto něco za něco.

