

O změně parkování a začarovaných kruzích

Během května bude postupně spuštěn nový systém parkování v centru města a přilehlých oblastech. Nejen o placených parkovacích zónách jsme si povídali s radním Davidem Beke (ODS) a Daliborem Pituchem, koordinátorem nového systému parkování.

■ Petr Klukan

Proč?

Z jakého důvodu se nová koncepce parkování dělá? Asi to každého napadne hned. Aut je příliš a není kde parkovat. Ročně totiž v Jihlavě přibude téměř 700 aut.

„Na 1000 obyvatel máme 531 aut (údaj k prosinci 2022),“ říká Dalibor Pituch, městský inženýr, který koordinuje tvorbu systému parkování. Dodává, že v Praze to je dokonce přes 700 aut na 1000 obyvatel.

„Když žádná pravidla nezavedeme, tak nás auta zahltí a nezaparkuje nikdo nikde,“ vysvětluje. Auto je dopravním prostředkem a pro lidi s postižením doslova nezbytnost.

„Ale pro řadu z nás se auto stalo komfortem. Dostupnost aut je velká; jsou levná a jen málo lidí při jeho koupi řeší, kde je bude parkovat. Mnozí spoléhají na veřejné prostory.“ Ty však nejsou nafukovací.

„Kapacita veřejného prostoru pro parkování se vyčerpala,“ tvrdí jednoznačně radní Davide Beke (ODS), který je spojen s přípravou parkovacího systému od počátku.

Úklid

Primárním cílem je prý nejdříve „uklidit“. A to všechna auta, která by v ulicích nemusela být. A Beke jmenuje karavany, traktory, flotily firemních automobilů, kteří místo, aby parkovali na svém pozemku, stojí ve veřejném prostoru.

„Auta, která by mohla být v garážích, z nichž se za doby covidu staly herny ping-pongu, hospody, skladiště, to je třeba vyklidit a určitě se ukáže, že ve veřejném prostoru je určitá kapacita,“ doplňuje. Prostě, dokud je stání zadarmo, tak lidé motivaci k „uklizení svých aut“ nemají. Až když se uklidí, ukáže se skutečná reálná nabídka a poptávka.

„Už při úklidu nacházíme nová místa v ulicích. Stačí zvýšit sklon šikmých stání, jinde se zavedou jednosměrky,“ vysvětluje Pituch. Například v Mahlerově ulici takto „našli“ 30 nových míst. Je to prý jen o efektivních opatření.

Motorista – nepřítel?

Aut je tolik, že se stávají nebezpečnými pro chodce, pro cyklisty, kvůli špatně zaparkovaným autům není vidět do křižovatek. Až by se dalo říct, že motorista je ve městě nepřítelem.

David Beke příkvyuje: „On je tak trochu nepřítel – prostorovým.“

Mobilita ve městě se díky pohodlnosti změnila a musí se to vrátit zpět.“

A začne vysvětlovat, že západní města k tomu přistoupila již dávno a dává příklady třeba ze Švýcarska, kde je vnitřní město téměř bez aut.



■ Ing. arch. David Beke (* 1980) jihlavský radní za ODS, který se projektem parkování a dopravy zabývá již od minulého volebního období.

Dalibor Pituch k tomu dodává čísla: „Ze všech cest ve městě jich je autem realizováno 30 procent. Plných 70 procent je MHD, pěšky či na kole. Přitom těch 30 procent zabírá nejvíce prostoru ve městě.“

Oba se pak shodují v jednom: Auto vždy bude důležitou součástí pohybu ve městě, ale musí to mít nějaké limity.

Obchodníci a zákazníci

Nebude ale centrum bez aut ráno pro obchodníky? Oba odborníci to vyvracejí.

„Když chce zákazník velký výběr, půjde do velkého obchodu, který není možné umístit v centru města. Palleta služeb v centru bude vždy odlišná a vyžaduje jiný klientský přístup. Sem se nabízí spíše luxusnější prodejny, dobré gastro...“ říká Beke.

Přesto se najdou zastupitelé, a to i z řad ODS, která dlouhodobě pracuje na změně parkování, kteří by nejraději všude dojeli autem a zvedli by ruku pro zrušení pěších zón. A tvrdí, že podnikatelé chtějí, aby se každý dostal autem až k obchodu.

„Jenže jakmile to dovolím, zahubím kavárny a restaurace, protože si tam nikdo nesedne. Jde to proti sobě,“ argumentuje Beke, „centrum nikdy nebude kapacitně vyhovovat tomu, aby bylo podnikání závislé na dopravní dostupnosti autem pro zákazníka.“



■ Ing. Dalibor Pituch (* 1983) vystudoval VŠB – Technickou univerzitu Ostrava, Fakultu stavební, obor Městské stavitelství a inženýrství. Je koordinátorem tvorby systému parkování.

Přítakává mu i D. Pituch: „Vycházíme ze zkušenosti západní Evropy, která je 10 – 20 let před námi. Také si tím prošli a myšlení obchodníků bylo stejné: Když k nám zákazník nedojede autem, nebudu mít takové tržby.“

Podle Pitucha je to však přesně naopak. „Pokud bude moje ulice klidná, přiláká více zákazníků,“ a uvádí větu klasika městské architektury dánského architekta Jana Gehla: „Každé parkovací místo, které zruším v centru, vytváří čtyři nová místa v restauraci.“

Takže jde především o zklidnění ulic postupným vytlačováním aut.

Při tvorbě nového systému parkování se měli ptát i obchodníků. Co by chtěli? „Reakce jsou, že mají problém se zásobováním, ne že se tam nedostane zákazník. Chtějí, aby byl veřejný prostor hezčí, chtějí zeleň...“

Na jedné besedě prý zazněl příklad krásné pěší zóny slovenského města, která se obchodníkům moc líbila. A že by tak mohla vypadat i Benešova ulice. „Jenže tam do ulice nesmí vjet ani zásobování a zásobuje se rudlíkem z nejbližší vedlejší ulice,“ říká Pituch a dodává, že často jdou požadavky proti sobě.

Bude sdílená ekonomika

Na západě všemi obdobnými peripetiemi s růstem počtu aut už prošli. Jak dlouho ten proces potrvá u nás?

D. Pituch si opět pomáhá čísly. Automobilismus má prý několik fází a my jsme ještě stále ve fázi růstu až do doby, než bude trh nasycen.

„V Německu už 15 let počet aut stagnuje a pohybuje se okolo 580 aut na 1000 obyvatel. Německo narazilo na svůj strop. Náš strop bude možná někde jinde, jde o přístup státu či EU. Troufl bych si ale říct 10 let.“

Úplně stejně to odhaduje D. Beke. „Jak se mění generace, mění se i myšlení společnosti.“

První, kteří 'nebudou' potřebovat své vlastní auto budou vzdělání lidé, kteří budou přecházet na sdílenou ekonomiku.“

A co známý argument, že koupí vozu pomáhám takzvané roztáčet kola ekonomiky? Oba pánové se shodivavě usmějí.

„Myslím, že to je premisa 20. a začátku 21. století,“ reaguje jako první Pituch. „Ekonomika se postupně posouvá jinak – ke službám, nemateriálním věcem... Jak se transformuje společnost, transformuje se i hospodářství.“

„Myšlení se začne měnit, až když se i střední a nižší třída domůže auta jako nějakého statku, který je na piedestalu, a bude nabažena. To se už děje, protože i ta nejhudší třída auta má. Horizont 10 let je reálný,“ souhlasí Beke.

(Pokračování na str. 9)