

Proč je ČPA signatářem Otevřené výzvy „za pět minut dvanáct“, za města, kde se dobře žije, aneb nejen o podpoře ohleduplné městské mobility?

Parkováním končí každý dopravní proces uskutečněný dopravními prostředky. Jakkoliv by se mohlo zdát, že je parkování minoritním problémem, opak je pravdou. Vždyť jen skutečnost, že průměrný automobil stráví 90 % své životnosti v zaparkovaném stavu, hovoří za své. A tak aniž bychom si to uvědomovali, vozidla většinu svého času stojí odložená na parkovišti.

Druhů parkovišť je mnoho. Máme svoje vlastní garáže, parkujeme na svých pozemcích, parkujeme v hromadných garážích, parkujeme na parkovištích. Parkujeme také na ulicích. Jen v hlavním městě Praze je na ulicích přibližně 300 000 parkovacích stání a dalších 250 000 parkovacích stání mimo ulice. Zaparkovaná auta na ulicích zabírají prostor 750 fotbalových hřišť. Nebo také 2 000 dětských hřišť. Nebo také 2/3 území městské části Praha 1.

Neustále slyšíme, že nám chybí parkovací místa a že města musí budovat nová parkoviště. ČPA však dlouhá léta tvrdí něco jiného. Mnohokrát jsme již konstatovali, že místo budování nových parkovišť musíme změnit sami sebe. Musíme změnit historicky zažitě vnímání veřejného prostoru. Musíme již konečně vštípit lidem, že užívání automobilu je znakem moderní doby, ale znakem moderní doby je také ohleduplnost vůči ostatním.

Proč moje vozidlo parkuje na ulici? Proč není uliční prostor využitý jiným způsobem? Proč je tak neuvěřitelně obtížné prosadit jiné pojetí veřejného prostoru? Protože jsme všichni zaspali. Měli jsme daleko dříve a účinněji sdělovat veřejnosti, že „moderní“ znamená něco jiného, než nejnovější typ automobilu. Měli jsme lidem vysvětlovat, že vlastnit vozidlo, znamená se o něj starat v plném rozsahu. Ne, že část svých starostí přesunu na obec ve stylu: vážený starosto, tady jsem vždy parkoval a parkovat budu nejen já, ale i všechny další generace a Ty mě budeš udržovat a renovovat parkovací stání.

Navíc zde existuje zjevný nerovný přístup. Pokud chci postavit nový dům, kancelář, sportoviště, prostě cokoli nového, musím k tomu vybudovat i potřebná parkovací stání. A tak všichni investoři jsou zatíženi investičními a posléze i provozními náklady, které občan odkládající vozidlo na ulici nenese. Respektive snáší. Snáší ve skryté formě, neboť obce platí údržbu a renovaci parkovacích stání ze svých rozpočtů. A do těchto rozpočtů přispíváme všichni. My, kteří odkládáme vozidla na ulicích i my, kteří jsme si vybuodovali svá vlastní parkovací stání.

Když se v loni v září na 2 dny vyparkovala Dejvická ulice bylo uvolněno 370 parkovacích stání. Místo parkujících a jezdících vozidel byla Dejvická ulice volná pro lidi. A lidé byli značně překvapení, jakou jinou funkci jim může veřejný prostor nabídnout. Lidí,

kteří využili novou funkci veřejného prostoru, tento počín vnímali velice pozitivně. Lidé, kterým bylo vozidlo odtaženo, nadávali. Nadávali také lidé, kteří museli svá vozidla přeparkovat. Avšak původní autostráda s přeplněným parkovištěm získala zcela jiný ráz.

Proces přeměny autostrád s přeplněnými parkovišti na moderní veřejné prostory nebude jednoduchý. Musíme pořád respektovat všechny potřebné funkce. Musíme přeměnu řešit s ohledem na lidi, kteří v území bydlí a mají své potřeby. Bohužel jsme trtili čtvrtstoletí. Proces bude daleko náročnější a bolestivější. Zatímco Evropa tento proces realizuje postupnými kroky, nás čeká náročnější změna.

Česká parkovací asociace vnímá dobrou adresu jako moderně pojatý prostor. Abychom mohli tento prostor vytvářet, potřebujeme upravit celý komplex zákonů, vyhlášek, technických předpisů a norem. Abychom mohli moderní prostor vytvářet, potřebujeme účinnou mediální strategii a podporu ze strany dotčených ministerstev. Abychom mohli moderní prostor vytvářet, potřebujeme moderně vzdělané a přemýšlející klidí.

Je zapotřebí systémová změna vnímání pravidel provozu ve městech. Ulice ve městech mají být sdílené většinou uživatelů. Zatím však jsou koncipovány jako spojnice pro rychlé spojení bodů A a B pro individuální automobilovou dopravu.

Pro dobrou adresu je zapotřebí vyvážení práv a povinností jednotlivých uživatelů. Asi bude zapotřebí člověku (dítěti, chodci, cyklistovi, ...) nápomoci při nerovném střetu s automobilem, jehož hmotnost a tím i kinetická energie jsou nesrovnatelně vyšší. Toto však není řešitelné jednorázovou změnou právního prostředí. Toto bude běh na dlouhou trať, který bude potřebovat značné finanční prostředky zejména na PR.

