

# Parkování z různých úhlů pohledu

Dne 9. října 2024 se v prostorách Autoklubu České republiky v Praze uskutečnil 8. seminář České parkovací asociace, kterého zúčastnilo přes 100 odborníků z veřejného a soukromého sektoru. Původní záměr pořadatelů byl navázat na jarní konferenci a soustředit se zejména na problematiku urbanismu a architektury X parkování. Nakonec však aktuální témata převážila nad původní ideou a opětovně jsme se ponořili do každodenních problémů našich měst a obcí.

## Urbanismus vs. parkování

Problematiku urbanismu jsme neopustili a Peter Bednár dostal příležitost rozvíjet své myšlenky z jarní konference. Jeho přednáška se zaměřila na analýzu současné situace parkování v Praze, na **skryté náklady, které za „bezplatné“** nebo podhodnocené **parkování** skutečně platíme, a na návrhy řešení, jak vytvořit město s lepší mobilitou, efektivnějším využitím veřejného prostoru, komfortnějším průjezdem a spolehlivějším parkováním. Architekt Bednár také prezentoval své průzkumy a dospěl k číslu 1 017 454 parkovacích stání na ulicích v Praze. Parkování na povrchu, ve veřejném prostoru v Praze zabírá dohromady 12,6 čtverečních kilometrů. To je jedna Praha 1, jedna Praha 2 a polovina Prahy 3. Chtělo by se říct: *A co děti? Mají si kde hrát?*



Obrázek 1: Peter Bednár při své přednášce Neviditelný milion



Obrázek 2: Část prezentace P. Bednára - "doprava není otázkou rychlosti, ale otázkou využití ploch"

## (Ne)rozvoj dopravní značení

Na jiný aspekt našich měst se pak zaměřil **Pavel Hospodka** z pražského IPRu (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy). IPR pracuje na manuálu, který by usměrnil osazování dopravního značení ve veřejném



Obrázek 3: Snímek z prezentace Pavla Hospodky (IPR)

prostoru. To, co přednášel, není specifikum Prahy, ale poplatné pro celou Českou republiku. Snaha o **minimalizace množství dopravního značení, využití menších velikostí, využití stávajících sloupků** – to je jen několik málo příkladů kam bychom měli správně směřovat. Škoda jen, že toto není řešeno systematicky a metodicky ze strany orgánu, který je gestorem této problematiky na úrovni České republiky – Ministerstva dopravy.

V druhém bloku jsme zůstali u tematu **dopravního značení**. Za jeden “kulatý stůl” jsme posadili **Radku Matuszkovou** – projektovou manažerku z magistrátu města Brna, vrchního metodika Policie ČR hl. m. Prahy **Davida Rovenského**, vedoucího oddělení státní správy úřadu městské části Praha 6 **Miroslava Sachla** a předsedu ČPA **Petra Horského**. Moderátor dostal do ruky 5 témat a po skončení hodinové diskuse jsme zjistili následující:

1. témat máme alespoň 50 a tak i víme čím budeme pokračovat na jarní konferenci;
2. při stanovování dopravního značení stále **není zřejmé, jestli je víc zákon, vyhláška, norma či technický předpis** - přitom je to vše připravováno a schvalováno jedním ministerstvem;
3. v Česku **absentuje koncepční metodická práce** na rozvoji a modernizaci dopravního značení ze strany Ministerstva dopravy ČR a Policie ČR;
4. **dotčené orgány se ve svých stanoviscích mnohdy vyjadřují mimo své kompetence** (např. Policie ČR v Brně ve svém stanovisku o bezpečnosti provozu k realizaci rezidentního parkování na vybraném místě řeší vytěsňování vozidel mimo oblasti rezidentního parkování, což zdaleka přesahuje jí určenou působnost);
5. **stejně dopravní zařízení** (např. litinový sloupek) je v Praze, v Brně, v Otrokovicích či kdekoliv jinde v ČR **procesně zpracováno výrazně odlišně**.



Obrázek 4: (zleva) M.Sachl (Praha 6), R.Matuszková (Brno), Petr Horský (ČPA), David Rovenský (Policie ČR)

## Roboti na radnicích

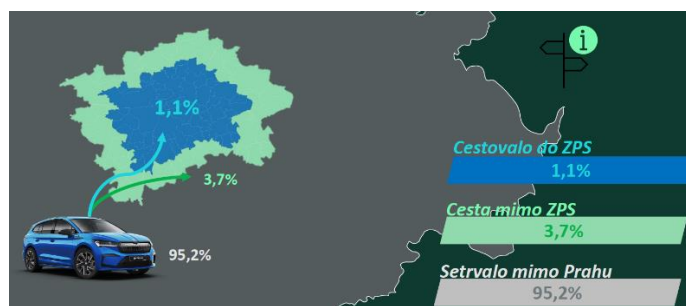
Ve třetím bloku semináře jsme nechali představit vskutku **inovativní přístup** některých českých úřadů k procesu zpracování přestupků v rámci placeného parkování – **robotické zpracování přestupků na straně správního orgánu** - tedy v oblasti, kde dosud přestupkovou administrativu řeší lidé a jde o bolestivé místo všech měst, které ve větší míře řeší regulaci uličního parkování. Nejde o samostatný vyhodnocovací software, ale o software “klikací”. RPA (angl. *Robotic Process Automation*). Robot se napojí na existující aplikace, naučí se dívat na správná místa na obrazovce, klikat na správná tlačítka v aplikaci, vytvoří záznam o přestupku a vypraví jej provozovateli vozidla. Stejně jako člověk. Impulsem pro zařazení tohoto bodu byly zejména podněty z ostatních měst, která se obávají nasazení automatizovaného monitoringu a jeho dopadů na navýšení objemu přestupkové agendy.



Obrázek 5: Snímek z přednášky o RPA – robot hodnotí podklady k přestupku stejně jako člověk, jen po svém

Před představením RPA vystoupili i další odborníci z řad firem dodávajících obdobná řešení a definovali základní principy realizace automatizovaných systémů a popsali možná rizika, která provázejí neodborné realizace. My vnímáme celý tento blok a zejména projekt RPA za potvrzení toho, že se nemusíme bát digitalizace a že **mohou existovat i úspěšné a funkční digitalizační projekty**. Zcela jistě budeme RPA dále sledovat a doufáme, že se rozšíří nejen do dalších měst, ale i do dalších agend. Robotizace celého dohledu nad silničním provozem je totiž cestou, jak využít lidskou sílu až k řešení hraničních případů. Z praxe víme, že automatizované a robotizované systémy jsou uživateli silničního provozu respektovány.

Závěrečný blok byl pohledem do budoucnosti, respektive na to, co se děje a co nás čeká v souvislosti s **elektromobilitou**. Již vznikla nová směrnice EU, která definuje požadavky na **dobíjecí infrastrukturu nových a rekonstruovaných budov**. I u nás vešla v platnost Vyhláška č. 146/2024 Sb.<sup>1</sup> provádějící nový stavební zákon, která předepisuje základní požadavky na dobíjecí infrastrukturu. Toto povídání pak doplnili kolegové se Škoda-X **analýzou dat o provozu elektromobilů**, ze které vyplynulo kde a jak elektromobily jezdí. Tato data jsou nezbytná pro efektivní plánování umístování dobíjecí infrastruktury, a to zejména ve veřejném prostoru.



Obrázek 6: Snímek z přednášky Škoda X - z celkového množství cest elektromobilem s počáskem mimo Prahu přijíždí do oblastí Zón placeného stání jen 1,1% elektromobilů

<sup>1</sup> Vyhláška č. 146/2024 Sb.: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2024-146>

## Novinky z Evropy

V samém závěru jsme se seznámili s průběhem a závěry nedávné valné hromady **Evropské parkovací asociace**. Z celého sborníku čítajícího 140 stran vybral Petr Váverka 10 podstatných a prezentoval, co nás čeká. V první řadě EPA dokončila svou transformaci a nyní sídlí v Bruselu a snaží se prosazovat i naše zájmy. Již jsme Vás informovali o aktivitách na poli elektromobility, či digitálních parkovacích průkazů ZTP. Nejnovější aktivitou je pak snaha dosáhnout jednoduchých postupů **přeshraničního řešení přestupků** v parkování.

## Na co se můžeme těšit

Nakonec jsme se pochlubili tím, co děláme a co už jsme dokázali, a konstatovali, že stále přešlapujeme na místě zejména v oblastech metodického vedení a legislativy. Parkování je oborem, který umí implementovat digitální systémy. Mnohé jiné státní aktivity by se od parkovacího sektoru mohly učit. Je škoda, že to nedělají. Jistě budeme dál pokračovat v našich snahách. A doufáme, že pozitivnější zprávy si snad povíme na **12. konferenci České parkovací asociace**, která se bude konat **od úterý 13. do čtvrtka 15. května 2024** v Konferenčním hotelu Luna v Koutech u Ledče nad Sázavou.

Děkujeme za podporu našemu generálnímu partnerovi společnosti **Easy Park**, hlavním partnerům společnosti **APRECO s.r.o.**, **Hlavnímu městu Praze** a společnosti **Pražská energetika, a. s.** i partnerům **DESIGNA PARKING & ACCESS S.R.O.**, **Green Center s.r.o.** a **M.O.Z. Consult s.r.o.**

Mediálním partnerem byl zpravodajský server **Zdopravy.cz**.

# easypark

APRECO

PRAHA  
PRAGUE  
PRAGA  
PRAG

IPRE

DESIGNA

GREEN  
CENTER  
GREEN LIGHT FOR PARKING

consult  
M.O.Z.

ZDOPRAVY.CZ