

# PARKING A ZPŮSOBY JEHO FINANCOVÁNÍ

Rudolf Kunzmann

Červenec 2017

---

Financování realizace parkingu je dnes ve velké pozornosti každého města. To je, z hlediska systémového přístupu, účelné rozdělit na financování parkingu centrálního a financování parkingu decentralizovaného.

**Centrálním parkingem rozumějme parking, jehož realizace je finančně zajišťována vedením města.** Tento parking je předurčen především pro pracující v centru města, pro parking příjezdějících na služební jednání do města, pro turisty a pro ostatní řidiče s potřebným vjezdem do města. Do centrálního parkingu lze zahrnout všechny druhy parkingu na okruhu v centru města, především všechna „záchytná parkoviště“ (to by měly být jednoznačně Automatizované Parkovací Domy). Také centrálně řízený **Informační systém je neoddělitelnou součástí centrálního parkingu.** Jeho informační tabule by měly být dislokovány především jak u všech zásadních vjezdových tahů do města, tak u vjezdů do všech druhů parkingu s názvem parkingu a současným počtem volných míst. Tato informace řidiče zásadním způsobem ovlivní tak, že řidiči jedou do nejbližšího místa předpokládaného jednání, a tedy přímo tam, kde jsou volná místa pro parkování. Tím je výrazně jednak snížen zbytečný pohyb vozidel po městě, ale také výron rakovinných exhalací.

Jeví se účelné finančně upravit níže poplatky za parking v „záchytných parkovištích“ oproti parkingu ve městě a ceny na příjezdu do města zveřejnit. Sazby parkingu ve městě by měly být značně progresivnější oproti parkingu v „záchytných parkovištích“. Tím se také dosáhne zmenšení vjezdu vozidel do centra města.

O potřebě a výhodách Automatizovaných parkovacích domů (APD) pro centra měst bylo již mnohé napsáno. Přesto k nim stručně. Jejich přednosti oproti Vjezdovým parkovacím domům (VPD) jsou: U APD je **dosahována jednoznačně likvidace kriminality** (ukradení, vykradení, přepadení, atd.), protože vozidla jsou ukládána bez přítomnosti osob a k vozidlům nikdo nemůže!

*Pozn.. Z informací z České policie se dozvídáme, že za rok 2016 bylo v Praze ukradeno 4.623 vozidel, z nichž se podařilo najít 1.035. Vykradeno bylo 16.891 vozidel včetně součástek z vozidel, z nichž se podařilo objasnit pouze 2.052. Motocyklů bylo ukradeno 413 a objasněno bylo 93.*

*V Brně bylo ukradeno 186 vozidel, z nichž bylo nalezeno pouze 37 vozidel. Vykradeno bylo 1.121 vozidel včetně součástek z vozidel, z nichž bylo objasněno 150 případů. Zcizeno bylo 15 motocyklů, z nichž se nepodařilo objasnit žádný případ.*

APD jsou výrazně méně nákladné, zabírají menší plochu, či objem v zemi (při podzemním řešení), při větší kapacitě parkujících vozidel, nežli v navrhovaném VPD. APD jsou, oproti VPD, časově rychleji realizovatelné! Ukládání a vyjímání vozidel je prováděno bez spuštěných motorů, čímž se radikálně sníží množství karcinogenních exhalací. **Odbavování vozidel v APD je dnes běžně na každém vjezdu/výjezdu do 2 minut**, což za hodinu činí 30 vozidel na jednom vjezdu/ výjezdu. Pro 4 samostatné vjezdy/výjezdy to znamená za hodinu 120 odbavených vozidel, což žádný běžný VPD není schopen zajistit! Dnes již v ČR existuje více jak 7 firem, které realizace APD umí a mají i velmi slušné reference. Aby bylo zajištěno, že budou v centru města, a i jinde ve městě, aplikovány bezpečné a ekologické APD a zabráněno stavbě zastaralých betonových VPD, je nezbytně nutné, aby takové usnesení (vyhláška) bylo co nejrychleji přijato

(odsouhlaseno) Zastupitelstvem města a tím bylo uloženo Radě a představitelům města, jakož i odpovídajícím odborům Magistrátu města neprodlené zajištění její realizace a tím i realizace APD v centrech měst, ale i v městských částech města, a to všemi, kdo chce řešit parking, tj. včetně soukromých subjektů. To platí pro kterékoli město. Jakmile se totiž vybudují VPD, pak je již nelze na APD předělat!!

**Decentralizovaným parkingem rozumějme parking v městských částech města a sídlištích**, kde jde především o uložení vozidel občanů přes noc od příjezdu z práce do odjezdu ráno druhého dne. A majitelé vozidel touží mít vozidlo pokud možno u domu a nikoli daleko. Zde jde dnes o nejpálčivější situaci parkingu! Stávající kapacita plošných parkovišť je nedostačující jak prostorově, tak v mnohých případech také technicky. Samozřejmě by bylo možné dále předložené systémy APD pro decentralizovaný parking také financovat centrálně. Avšak pouze tam, kde jsou byty obecní a jsou peníze na realizaci APD. To je ale také odvislé však od většího množství financí, které možná lze v kraji zajistit i z fondů EU.

Finanční prostředky však v rozpočtech městských částí a obcí na realizaci decentralizovaných parkovacích prostor a parkovacích domů v současné době nejsou a v nejbližší budoucnosti rozhodně nebudou! Některé rodiny vlastní i dvě a více vozidel a ještě parkují služební vozidlo. Ostatně **není ani dost dobře možné, aby takovýto parking byl financován z centrálních zdrojů, tedy z peněz daňových poplatníků, kteří ve většině vozidla nevládní**. Lze vyjádřit bonmotem: “Každý sedlák nežli koupil koně, tak si napřed pořídil stáj!” **Je dnes již zřejmé, že řešení parkingu vozidel v městských částech si musí, tak jako byty, řešit přímo vlastníci vozidel cestou buď svých bytových družstev, nebo ustavováním družstev parkingu. Je naprosto pochopitelné, že pokud budou parking řešit přímo vlastníci vozidel, pak řidiči chtějí mít svá vozidla co možná nejbližší svého domu, se zajištěním maximální možné bezpečnosti proti vykradení a zcizení vozidla. Požadují též parkování s velmi krátkou dobou příjmu a výdeje. Majitelé vozidel si také uvědomí, že vlastnictví parkovacího místa do 200 m od bytu navýší i hodnotu jejich bytu při jeho prodeji!** Zájemci požadují realizaci rychlou s možností odkupu parkovacího místa buď přímo, nebo na splátky, či metodou na “leasing“. Takové požadavky tedy navozují potřebu „decentralizovat“ parkování rovnoměrně po obytné aglomeraci bez nákladů na novou infrastrukturu.

Poznamenávám, že podobná situace je však i u vlastníků vozidel bydlících v centru města, kde by se následný návrh mohl řešit na dvorech domů s vjezdy. **Řešení parkingu si vyžaduje spolupráci a podporu úřadů magistrátů měst a městských částí, které ale mají zájem problematiku parkingu řešit.** S problematikou decentralizovaného parkingu se již dnes na příklad zabývají některé městské části Brna, ale dnes i soukromý subjekt v centru města Brna. Zde všude již byly provedeny rekognoskace vhodných lokalit a zpracovány úvodní návrhy. Poznatky ukazují, že realizaci však brání dva problémy. Především bude zřejmě potřebné promyslet obecně i způsob, obsah a ochotu politické podpory radnic ve městech těmto snahám. Ze strany úřadů městských částí měst a obcí půjde zejména o vytváření podmínek a podporu pro vytváření družstev parkingu a o spolupráci s družstvy při nacházení vhodných lokalit pro realizaci systémů parkingu. A za druhé v dané chvíli, na příklad v Brně, snaha naráží a pozastavuje se o vysokou cenu 3.500-3.800Kč/m<sup>2</sup>. To je problém zejména pro vytváření družstev „garážníků“, ale i pro možnou přímou realizaci firmami. Chtějí-li však úřady odstranit vozidla z ulic, pak musí věci pomoci a vyjít družstvům vstříc. Je také zřejmé, že rozhodně nepůjde o plošnou extensivní výstavbu jednotlivých betonových garáží a velkých betonových parkovacích domů, jako tomu bylo v minulosti. Rozhodně není možné žít v představě, že půjde o stavbu takových parkingů, kde

kromě vozidla bude dílna, sklad brambor a jiného materiálu! To možné již v žádném případě ve městech není!

### **I v decentralizovaném parkingu se opět jednoznačně jeví výstavba Automatických Parkovacích Systémů (APS) jako ideální a nadčasové řešení.**



*Tower Park G7 sídliště Hájik – Žilina*

S nástupem APS nastala doba pro úspěšné řešení této decentralizace. APS umožňují mít svůj automobil ekologicky, bezpečně a za dostupnou cenu skryt před očima „nenechavců“ doslova několik kroků od svého bytu. V současné době jsou nabízena českými firmami následující optimální realizace APS řešení parkingu pro družstva parkingu: Elegantní řešení této problematiky nabízí tuzemská firma. Jde o její systém „**TOWER PARK**“, jež je v sídlištní zástavbě ideálním řešením pro řidiče požadující parkování v dosahu pár kroků a tím pádem také ideální investicí pro družstva vlastníků. Tato věž dnes slouží například v Žilině na sídlišti Hájik G7 svým spokojeným zákazníkům již více než 9 let. Tento moderní parkovací dům může být již dnes dostupný prakticky všem. I když cena jednoho místa se pohybuje kolem 350 000 Kč, může zájemce o financování této investice jej realizovat také formou leasingu. Při tomto financování zájemce zaplatí pouze počáteční, cca 30% akontaci a zbytek doplatí splátkově do 3-5 let, což při tak vysokém komfortu parkování a okamžitém zhodnocení vlastního bytu jistě není mnoho.

#### **Základní charakteristiky APS typu TOWER PARK:**



-Parkovací věž je samonosná ocelová konstrukce stojící na zapuštěných pilířích. Jelikož je kotvena pouze do pilířů a nikoli k budově, nikterak neruší svým provozem okolí. Systém je tedy prakticky realizovatelný jako samostatně stojící věž kdekoli.

-APS je plně automatický - automobily se manipulují na uzavřených paletách, což řeší také znečišťování úkapy vozidel umístěných pod sebou.

-TOWER PARK např. s výškou konstrukce 20,88 m má kapacitu 37 vozidel a je postaven na ploše 7,2 x 12 m. Systém pro 120 vozidel nezabere plochu větší než 13 x 12 m při výšce nepřesahující výšku

12ti patrového domu.

-Opláštění systému v libovolném barevném provedení je dle požadavků investora, nebo zájemce. Celá věž může sloužit jako velká reklamní plocha s významným investičním přínosem. Úkapy vody a provozních kapalin z automobilů se zachytávají v paletách a nepůsobí znečištění dalších vozidel.

-APS je řízen průmyslovým počítačem, který zabezpečuje jeho plně automatický provoz. Ovládání je bezdotykové kartami nebo pagery přímo řidiči, přičemž časy příjmu a výdeje nepřekračují 3 min. V systému lze kombinovat místa pro různé výšky a hmotnosti vozidel.

- TOWER PARK lze realizovat i na ploše mezi budovami jednotlivě, dvojice vedle sebe, nebo dvě dvojice zády k sobě (tedy celkem čtyři TOWER PARK).

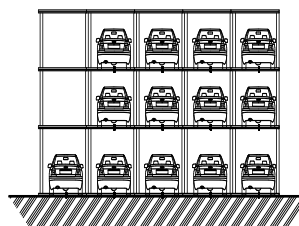
Další elegantní a nenáročné řešení plánovala realizovat jiná tuzemská firma v systému parkingu **APS RESIDENCE2**. V současné době problematiku realizace si řeší zájemci na vybraných místech, která budou odsouhlasena Radou městské části, nebo obce. Podle původního předběžného záměru parkovací místa měla být následně primárně k prodeji za

cenu cca 280.000 Kč s DPH v základním provedení. Na získání parkovacího místa lze čerpat spotřebitelský úvěr až na 7 let (bez potřeby dodatečného zajištění).

### *Vizualizace parkovacích sekcí*



### *Schematický řez uložení vozidel*



### **Základní charakteristiky APS RESIDENCE2:**

- rozměry jedné sekce RESIDENCE2: délka: 12,8m šířka:5,6m výška:6,39m, každá sekce má 5 samostatných vjezdů, realizace je možná výhodně všude, kde nyní parkují vozidla, bez vstupu do zeleně,

-návrh umožňuje sériovou výrobu sekcí, každá vždy pro **13 vozidel**, přičemž každá sekce zabírá prostor jen 5ti běžně vedle sebe parkujících vozidel

-sekce se mohou umísťovat sériově vedle sebe, nebo proti sobě, podle potřeb a postupně zvětšujícího se zájmu občanů o bezpečný parking vozidel,

- doba výstavby sekce se předpokládá 4-6 měsíců od vydání stavebního povolení.

V článku „Parking a způsoby jeho financování“ jsou oba popsané systémy APS totiž nejen vhodné pouze pro realizaci cestou „bytových družstev“, nebo přímo „družstev vlastníků vozidel“ v městských částech velkých měst. Pokud lze zajistit finanční prostředky, nemusí být realizovány cestou družstev. Na příklad v Počernicích, v minulém období, starostka předložila záměr realizovat TOWRY pro městské byty a vložit poplatky do nájmu. Tím by vzrostla hodnota bytu, jehož nedílnou součástí je parkovací místo. Samozřejmě stejně tak vzroste hodnota bytu družstevního, či vlastníka bytu.

Je vhodné také upozornit, že Realizace TOWRu je možná i mimo dům na vybrané lokalitě, nebo i jako „záchytná parkoviště“. Zde je možné realizovat TOWRY dva vedle sebe, případně další dva „zády k sobě“ (celkem čtyři). Každý z TOWRů zaujímá pouze plochu 7,2x 12m a je zakotven pilíři do země. V případě TOWRů je realizující firma ochotna řešit realizaci smluvně i leasingem, při zaplacení vstupní částky.

Pro řešení situace v městské části se jeví také vhodná realizace systému RESIDENCE, který zajišťuje parking 13ti vozidel na místě, kde původně parkovalo 5 vozidel. Při tom lze sériově sekce klást vedle sebe. Každá sekce pro 13 vozidel má rozměry: délka:12,8m, šířka: 5,6m, výška 6,39m. každá sekce má 5 samostatných vjezdů. Doba výstavby se předpokládá 4-6 měsíců od vydání stavebního povolení. Sekce mohou stát tam, kde dosud stála vozidla, aniž by se vstupovalo do zeleně. Zde realizující firma ochotna věc realizovat smluvně na objednávku se zaplacením.

**Na předložení návrhů, jakož i na realizaci APD je, jako obvykle, vyhlašováno výběrové řízení. Nic méně pro rozhodnutí při výběru firmy je důležitá nikoli jen cena, ale zejména reference o počtu realizovaných a bezchybně fungujících APD vybranou firmou. To lze zajistit konzultací i s autorem článku. A neméně důležité je také ze strany**

**zadavatele zpracování přesného zadání a požadavků na realizaci APD, včetně informačního systému.**

Ing. Rudolf Kunzmann, CSc, Brno