



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 1
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
Richard Bureš – člen Rady MČ Praha 1

PID

Vážený paní
Ing. Mgr. Lenka Pavlíková, DiS.,

118 00 Praha 1

Váš dopis zn.
Interpelace z 17.05.2022

Č. j.
UMCPI 268980/2022

Vyřizuje / linka

Datum
20.06.2022

Úkol z RMČ21, č.usnesení UR22_0682, ze dne 24.05.2022, bod 5,VĚC: Přidělení úkolů, dotazů a interpelací z 35. zasedání Zastupitelstva MČ Praha 1 dne 17.05.2022

Vážená paní Pavlíková,

na 35. zasedání Zastupitelstva městské části Praha 1, které se konalo dne 17.05.2022 jste přednesla interpelaci ve věci neúnosné situace s parkováním nejen na Malé Straně, ale i v celé Praze 1 v modrých zónách.

K výše uvedenému Vám sděluji, že bychom si rozhodně nepřáli, abyste omezenou možnost činnosti státní správy a samosprávy Prahy 1 ve věci řešení parkování vnímala jako náš nezájem o své obyvatele.

Jakkoliv jsme blízko k Vaším problémům a snaha o jejich řešení je naší absolutní prioritou, jsme do značné míry skutečně limitováni absencí vydávání legislativních norem (nařízení či vyhlášek). Hlavní město Praha v pozici obce toto oprávnění má, používá je ale podle svého uvážení. Nezřídka pro blaho své pokladny a nikoliv pro blaho svých obyvatel. Zvláště centrální část města, která by měla být jeho výkladní skříní a nejcenějším územím, bývá nezřídka hodnocena z pohledu celého širokého území Prahy.

Nevíme, zda je potřeba rozebírat bod po bodu vše, o čem jste se zmínila v oblasti parkování. Stejnou snahu o nápravu máme již od roku 2016, kdy byl nový systém provozu ZPS magistrátem připravován. I přes naše námítky a připomínky byl v jimi připravené podobě na naše území na podzim roku 2017 aplikován. Dovolíme si použít Váš obrat "nahrávky na smeč" a odkázat Vás na materiál dnešního 36. ZMČ Praha 1, který tuto problematiku shrnuje a sumárně ukládá vedení MČPI znovu uplatnit požadavky týkající se parkování přímo u Rady hl. m. Prahy. Materiál je předkládán kvůli zvýšení váhy své důležitosti samotnému Zastupitelstvu městské části Praha 1 na jeho dnešním zasedání dne 15. 6. 2022 v bodu "Problematika parkování na území městské části Praha 1".

Pokud se jedná o řešení parkování přímo na Malostranském náměstí, dovolujeme si podotknout, že místním obyvatelům byli při sestavování petice a účinném postupu výrazně nápomocni právě úředníci našeho úřadu. Předjednaná a požadovaná změna již byla magistrátem také schválena.

Jinou kategorií jsou však Vámi zmiňované koloběžky.

Hlavní město je ústy svého náměstka, p. Scheinherra, do Prahy vřele pozvalo, řešení souvisejících problémů však ponechává na městských částech. A to s vědomím, že naše legislativa řešení nemá. I přesto je intenzivně

1/2



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 1
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
Richard Bureš – člen Rady MČ Praha 1

hledáme. A to již konečně ve spolupráci s provozovateli, když nám obec nenabízí pomoc ve formě obecně závazných právních předpisů.

Naší snahou je vymezit území s vysokým počtem chodců a na nich omezit elektronicky rychlost jízdy, případně území z nabídky zcela vyčlenit. Pro omezení stání na chodnících realizujeme vyhrazená stání pro kola a koloběžky a přes provozní aplikace poskytovatelů tlačíme uživatele na jejich využívání. Jednali jsme též s Ministerstvem dopravy ČR o správné formě vyznačení zákazů vjezdů na dopravním značení, ministerstvo však žádný závěr nedokázalo přijmout.

Vážená paní Pavlíková, vězte, že zájmy Vás a Vašich spoluobčanů jsou pro nás skutečně tou nejvyšší prioritou. Jejich prosazení je však někdy značně zdlouhavé. To ale rozhodně neznamená, že bychom Váš zájem nehájili. Vždyť i prosazení zákazu segwayů, které byly kdysi pro naše území obdobně velkým problémem, trvalo 8 dlouhých let a řešení se našlo až ve změně zákona.

Věřte, že ani tentokrát nepolevíme.

Vzhledem k obsáhlosti dané problematiky si Vám dovoluji nabídnout osobní schůzku, na které bych si Vám dovolil představit rozsáhlost problematiky parkování a dopravy na území městské části Praha 1.

Děkuji Vám velice za Váš zájem a účast. Návrh bodů ve věci změny parkování, který uplatňujeme u Hl. m. Prahy, si Vám dovoluji přiložit přílohou.

V úctě

Příloha:

Usnesení č. UZ22_0408 ze dne 15.06.2022 – Problematika parkování v městské části Praha 1



Městská část Praha 1
Zastupitelstvo městské části

USNESENÍ

36. zasedání

číslo UZ22_0408
ze dne 15.06.2022

Problematika parkování na území městské části Praha 1

Zastupitelstvo městské části

1. bere na vědomí

souhrnnou informaci o problematice parkování na území městské části Praha 1

2. bere na vědomí

kompletní souhrn požadavků na úpravu organizace a provozu ZPS uvedený v příloze tohoto usnesení

3. ukládá

nadále prosazovat požadavky na úpravu organizace a provozu ZPS dle bodu 2 tohoto usnesení

3.1 Zodpovídá: **Richard Bureš,**
člen RMČ P1

Termín: 15.06.2022

4. ukládá

informovat RHMP a primátora hl. m. Prahy o tomto usnesení a stanovisku ZMČP1

4.1 Zodpovídá: **Ing. Petr Hejma,**
starosta MČ P1

Termín: 29.06.2022

Ing. Petr Hejma
starosta městské části Praha 1

Petr Burgr
1. místostarosta městské části Praha 1

předkládá: Richard Bureš, člen RMČ P1
bod jednání: BJ2022/1120

Problematika parkování na území městské části Praha 1

Základní požadavky Městské části Praha 1 na provedení změn organizace a provozu ZPS na území městské části Praha 1

- Vrátit ZPS její původní, tedy ochranou funkci pro území a obyvatele MČP1
- Rozdělit území Prahy 1 do 8 podoblastí pro přidělování POP pro abonenty a vlastníky nemovitostí a základní cenu pro každou jednu podoblast stanovit na 12.000,- Kč /rok (dle návrhu MČP1 z 06/2021)
- Zrušit možnost zakoupení virtuálního POP pro návštěvníky do modré ZPS
- Zavést kredit 100hod /rok pro rezidenty Prahy 1 jako alternativu pro dříve využívané tzv. „stírací losy“ s možností umožnit parkování řemeslníkům či návštěvám na dobu 2/10 hodin.
- Neumožňovat získání POP pro vozidla carsharingu bez sídla na Praze 1
- Stanovit cenu POP pro elektromobily pro území městské části Praha 1 na 2.400,- Kč/rok
- Omezit max. počet POP včetně přenosných pro všechny oprávněné komerční subjekty (abonenty) na 10 POP z důvodu omezení přetížení historického území Prahy dopravou
- Zajistit navýšení počtu kontrolních vozidel pro území MČP1
- Umožnit provádění kontrol oprávněnosti parkování na území MČP1 pracovníky úřadu MČP1 a zapojení zjištěných výsledků do systému postihů dle zákonů č. 361 /2000 Sb., č. 250/2016 Sb., č.500/2004 Sb
- Umožnit ovlivňování směrování kontrolních vozidel „míst a času“ provádění kontrol dle potřeb veřejné správy Prahy 1
- Docílit propojení zadávání RZ s registrem vozidel pro kontrolu příslušnosti zadávané RZ výhradně osobnímu automobilu a tím zamezení zadání RZ z jiné skupiny vozidel
- Omezit maximální délku vozidla pro jeden POP na 5,5m
- Znemožnit komerční zneužívání přenosných POP pro prodej parkovacího času (např. omezením zadáváním zahraničních RZ z OSU a omezením počtu zadávaných RZ během 24hod. na max 3)

Problematika parkování na území městské části Praha 1

Důvodová zpráva

Obsahem této důvodové zprávy je souhrnná informace o problematice parkování v zóně placeného stání (dále jen ZPS) na území Městské části Praha 1, vývoje situace od jejího zavedení, a především pak krocích k zajištění zlepšení jejího fungování ve prospěch obyvatel realizovaných politickými představiteli MČP1 od roku 2018 doposud.

Předchůdcem ZPS byly od roku 1979 na území Prahy 1 parkovací oblasti. Již tento výtěžek OÚ Prahy 1 měl za úkol chránit území centrální části Prahy, nejcennějšího území hlavního města, proti živelným nájezdům automobilistů a proti hromadnému parkování na území Pražské památkové rezervace (PPR). Již v době socialistické regulace stupně automobilismu bylo zřejmé, že se centrum Prahy bez takovéto ochrany neobejde. V roce 1996 pak došlo ke zřízení ZPS, opět jako nástroje ochrany významné části území PPR. Vzhledem k tomu, že se jedná o výkladní skříň hlavního města, byla snaha o regulaci parkování pochopitelná a zákonná rovina zřizování „oblastí obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít (pro stání motorového vozidla) za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy“ byla konečně nově dána v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tím byla také definována možnost postihů za neoprávněné parkování.

Zaplacení této ceny, tedy de facto dokladem/stvrzenkou prokazující platnost parkovacího oprávnění bylo od roku 1996 do roku 2017 umístění parkovací karty za přední sklo vozidla. Výdej parkovacích karet světilo hl. m. Praha soukromému subjektu. Od roku 2007 přešla tato povinnost na úřady městských částí, na nichž byly ZPS zřízeny, tedy i na ÚMČ Praha 1. Kontrola vydaných parkovacích karet byla snadná, přehledná a prokazatelná. Represe a postih byl v gesci MP Praha, a to včetně častých odtahů vozidel.

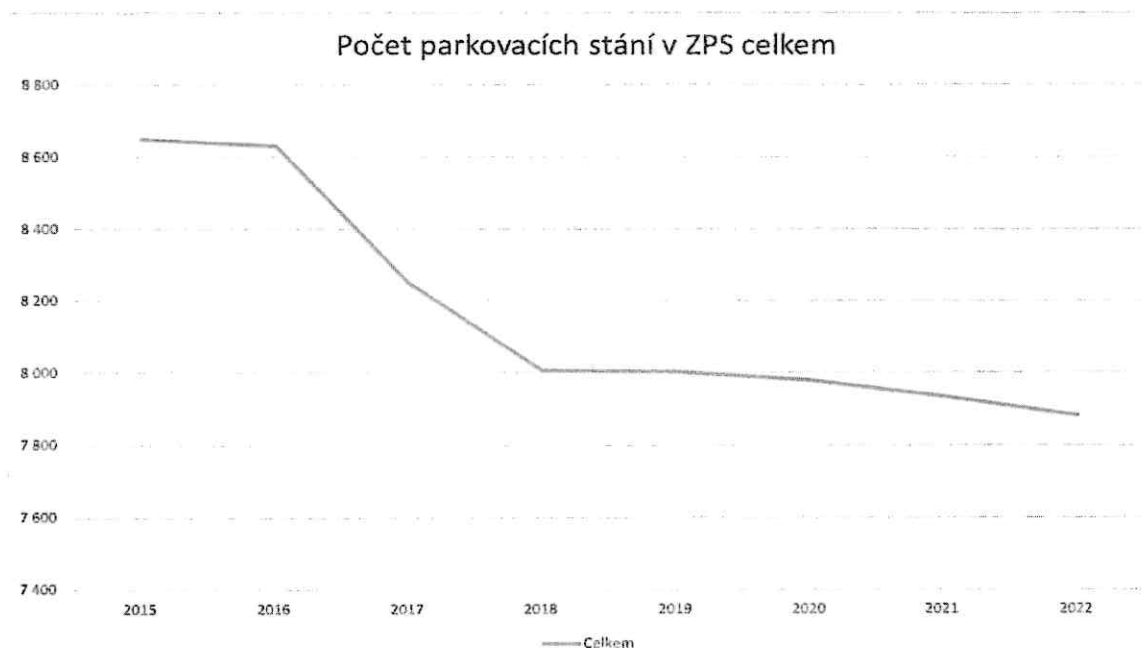
K zásadní změně na našem území došlo od října 2017 (na některých MČ již dříve). Tehdy byl systém parkovacích karet nařízením hl. m. Prahy nahrazen elektronickým systémem vydávání parkovacích oprávnění (POP). Zaplacení poplatku již nebylo viditelně dokladováno na vozidle, ale bylo pouze elektronicky evidováno ke konkrétní registrační značce. Kontrolu přestala provádět MP Praha, ale po Praze se začala pohybovat sběrná vozítka s kamerami. Zjištěné přestupky se 1x denně hromadně zpracovávaly a byly opět hromadně zasílány cestou MP Praha na úřady MČ, které byly nově zmocněny k vymáhání pokut. Celý systém se stal anonymním, bez okamžitého postihu a moderně neúčinným. Kromě toho přinesl i nové prvky, které usnadnily spekulace a zneužívání POP včetně neomezeně vydávaných počtů přenosných POP.

Systém ZPS jako nástroj ochrany území, na kterých byl zaveden, byl hlavním městem změněn na čistě ekonomický nástroj zaměřený na tvorbu zisku.

Důležité je uvést, že v čase dochází neustále ke snižování počtu parkovacích stání v ZPS, a to jak v rezidentní, tak návštěvnické zóně. Jako pozitivní krok pro obyvatele MČP1 naopak byla prosazena změna v roce 2017, kdy došlo k prosazení změny “zelené a oranžové” zóny, kde rezident nemohl v rámci svého oprávnění parkovat na zónu fialovou, tedy také návštěvnickou, ale s možností parkování rezidentů v rámci svého oprávnění. Tím došlo k navýšení/návratu počtu parkovacích míst pro rezidenty o téměř 1.800 míst.

Počet parkovacích stání v ZPS

Rok	Modrá	Fialová	Oranžová/ zelená	Návštěvnická	Celkem
2015	6 693		2 234	2 234	8 649
2016	6 396		1 956	1 956	8 630
2017	6 298		1 952	1 952	8 250
2018	6 078	1 930		1 930	8 008
2019	6 044	1 958		1 958	8 002
2020	6 112	1 866		1 866	7 978
2021	6 086	1 848		1 848	7 934
2022	6 079	1 803		1 803	7 882



MČ Praha 1 nebezpečí změny z regulačního charakteru zóny na ekonomický nástroj vnímala již ve stádiu přípravy nového systému a upozorňovala na to. Stejně tak po jeho zavedení se na základě získaných zkušeností snažila dlouhodobě o jeho úpravy a návrat k jeho ochranné funkci. A to alespoň pro své území či území PPR.

Změna systému totiž přinesla našemu území a našim obyvatelům **zvýšení dopravní zátěže**, a to jak dopravou v pohybu (zvýšený zájem o cesty do centra), tak i dopravou v klidu, kdy nárůst poptávky po krátkodobém a střednědobém parkování návštěvníků téměř eliminoval možnost parkování pro naše obyvatele. Zhoršení situace v parkování od roku 2017 je trvalé a plošné a obyvatele na to opakovaně poukazují.

Proto se této otázce s větší či menší intenzitou věnovala politická reprezentace po celou dobu. Pravdou je, že pozice hl. m. Prahy jako zřizovatele ZPS umožňuje obci přehlížet požadavky městských částí a sledovat především vlastní, finanční cíle spojené s neustálým rozšiřováním systému do míst, která žádnou organizaci parkování nevyžadují. To by nevadilo, kdyby se Praha zároveň snažila řešit systémové nedostatky ZPS a zřejmé potřeby území, kde již ZPS po delší dobu je.

Mezi ně řadíme především:

- množství nekontrolovaně vydávaných přenosných POP
- POP vydávaná na virtuální adresy – nově od roku 2022 již částečně řešeno
- možnost komerčního zneužívání přenosných POP – např. www.parkingcard.cz. Radní Prahy 1 na zneužívání parkovacích oprávnění touto formou upozornil příslušnou komisi RHMP již v červnu 2020, kdy bylo zástupci MHMP slíbeno, že právníci připravují řešení.
- nepropojení zadávání RZ s registrem vozidel (parkování v ZPS má být pouze pro osobní vozidla, přenosný POP ale umožní zadat RZ nákladního vozidla)
- nerozlišování délky vozidla, kdy řada z nich přesahuje normovou velikost parkovacího stání
- umožnění parkování pro kohokoliv (návštěvnická oprávnění), které významně zvyšuje dopravní zátěž centra
- nemožnost ovlivňování četnosti provádění kontrol vozidly a jejich směřování do potřebných lokalit
- nemožnost provádění vlastních kontrol oprávněnosti parkování a jeho zahrnutí do systému restrikce. **Městská část Praha 1 přitom již v roce 2018 disponovala funkčním systémem mobilní kontroly oprávněnosti parkování v ZPS, ale v roce 2019 byl MČ Praha 1 přístup k příslušné databázi platných POP jednostranně odebrán**
- nemožnost získání většího počtu kontrolních vozidel pro zajištění důsledné kontroly na území městské části

Snaha o jednání se zřizovatelem ZPS provází několik volebních období. Kroky, které mají směřovat k nápravě, vedl již na konci volebního období 2014/2018 radní Richard Bureš, v roce 2019 aktivně pokračoval radní David Skála a od roku 2020 v nich intenzivně pokračuje opět radní pan Richard Bureš.

Komise dopravy RMČ P1 se pak tímto tématem zabývala na svých jednáních 7. 11. 2019, 12. 12. 2019, 3. 12. 2020, 9. 9. 2021, 4. 11. 2021 a 5. 5. 2022. Intenzita jednání nejen v komisi, ale především se zřizovatelem ZPS, byla v minulých letech silně ovlivněna koronavirovou situací. Přesto jak radní Richard Bureš, tak zastupitel David Skála uplatňovali trvale požadavky Prahy 1 při jednáních Komise Rady hl. m. Prahy pro parkování. Vzhledem ke složení komise (převažující počet zastoupení necentrálních MČ a řízení komise autorem stávajícího režimu) zde však nebylo možné dosáhnout hmatatelných výsledků. Městská část Praha 1 nemá po celou dobu v komisi svého zástupce/člena, ale jen stálého hosta Davida Skálu a jako hosta o jehož účasti se hlasuje pak radního Richarda Bureše.

Jako samostatný krok Prahy 1, který nemohl nikdo další ovlivňovat, získala MČ Praha 1 v roce 2020 od MD ČR Rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu konstrukční části vozidla nebo výbavy a Osvědčení o schválení technické způsobilosti typu konstrukční části vozidla

nebo výbavy vozidla, a to pro nálepky na skla vozidel, tedy „Kartu ZPS“ s možností jejího umístění na čelní sklo vozidla. Po tomto doplňkovém opatření volala značná část veřejnosti i politiků. Nepodařilo se ale opět projednat s OD MHMP (p. Šíma) nezbytné zařazení povinnosti umístění karty ZPS jako dokladu o zaplacení ceny za POP do příslušného nařízení RHMP a tím pozbyl tento krok smysl. Zástupce MHMP v dané souvislosti jen upozornil, že problematika parkovacích karet musí být řešena v rámci komise a současně upozornil, že původní parkovací karty jsou chráněny průmyslovým vzorem a pokud MČ chce použít shodný či podobný vzor, musí hl. m. Prahu požádat o souhlas, jinak se vystavuje možnému postihu.

Parkovací karty

Parkovací karta byla dokladem o zaplacení sjednané ceny za parkovací oprávnění.

Zaplacení sjednané ceny se prokazovalo umístěním parkovací karty na viditelném místě za předním sklem tak, aby byly vidět veškeré údaje v dokladu čitelné z vnějšku vozidla.

Toto bylo upraveno v rámci nařízení Rady hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy v rámci ustanovení § 5, který původně zněl:

§ 5

Zaplacení sjednané ceny se prokazuje umístěním platné parkovací karty nebo platného parkovacího lístku z parkovacího automatu po dobu stání silničního motorového vozidla na viditelném místě za předním sklem vozidla tak, aby byly veškeré údaje v dokladu čitelné z vnějšku vozidla, nebo registrací státní poznávací značky silničního motorového vozidla na úřadě městské části nebo v parkovacím automatu nebo prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin.

V době celkové změny koncepce ZPS v roce 2017 pak došlo dne 26. 9. 2017 ke schválení nového nařízení č. 19 a kompletní úpravě předmětného paragrafu, a ten nyní zní takto:

§ 5

Zaplacení sjednané ceny se prokazuje registrací státní poznávací značky silničního motorového vozidla na úřadě městské části příslušné k vymezené oblasti hlavního města Prahy nebo na Magistrátu hlavního města Prahy nebo v parkovacím automatu nebo prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin.

Pro znovuzavedení parkovací karty by tak muselo ze strany RHMP dojít k úpravě nařízení a ustanovení § 5 upraveno takto:

§ 5

Zaplacení sjednané ceny se prokazuje registrací státní poznávací značky silničního motorového vozidla na úřadě městské části příslušné k vymezené oblasti hlavního města Prahy nebo na Magistrátu hlavního města Prahy nebo v parkovacím automatu nebo prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin.

V rámci oblasti ZPS číslo 1 se pak zaplacení sjednané ceny nad rámec uvedeného prokazuje navíc i umístěním platné parkovací karty/kupónu nebo platného parkovacího lístku z parkovacího automatu po dobu stání silničního motorového vozidla na viditelném místě za předním sklem vozidla tak, aby byly veškeré údaje v dokladu čitelné z vnějšku vozidla.

Žádost o úpravu předmětného § nařízení či jiné variantě legalizace umístění parkovací karty za přední sklo vozidla pak byla opakovaně vznášena v rámci jednání Komise pro parkování.

Obecně byl vyjadřován nesouhlas MHMP

Přesto, že z našeho pohledu nebyl pro odmítnutí našeho požadavku žádný důvod, opět jsme narazili na svévoli zástupců hl. m. Prahy.

Platnost Osvědčení MD ČR skončila 31. 12. 2021 a úřad je připraven platnost osvědčení obnovit v okamžiku zahájení změny příslušného ustanovení nařízení RHMP. Jedním z dalších návrhů MČ Praha 1 byla žádost o zrušení virtuálních parkovacích hodin v modrých zónách z konce roku 2019. Žádost byla projednána v komisi pro parkování RHMP, k nezbytné úpravě nařízení RHMP však již opět nedošlo.



OSVĚDČENÍ

o schválení technické způsobilosti typu konstrukční části vozidla nebo výbavy vozidla

č. 3727

Ministerstvo dopravy, Odbor provozu silničních vozidel jako ústřední správní orgán státní správy ve věcech podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích podle § 80 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) podle § 21 odst. 1 zákona vydává osvědčení o schválení technické způsobilosti typu.

Držitel: Městská část Praha 1
Vodičkova 18
11568 Praha 1
IČ: 00063410
Druh: NÁLEPKY NA SKLA VOZIDEL
Karta ZPS
Výrobce: Městská část Praha 1
Vodičkova 18
11568 Praha 1
IČ: 00063410
Továrni značka:
Typ (typová řada) Karta ZPS
Obchodní označení:

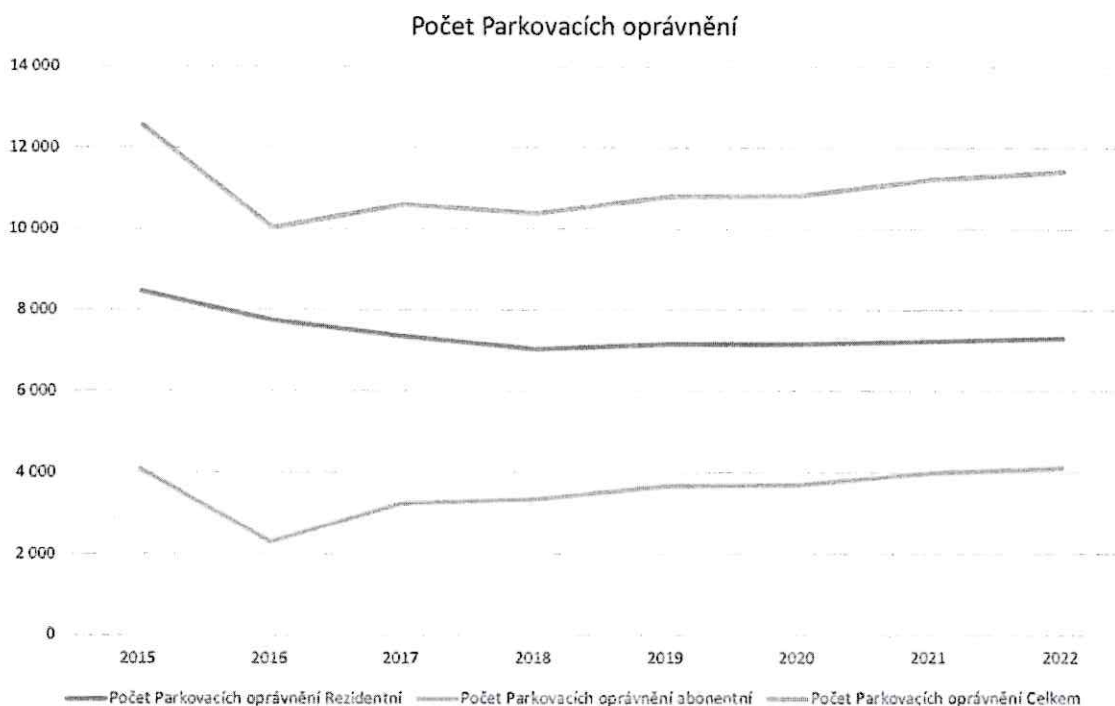
Toto osvědčení je přílohou rozhodnutí Ministerstva dopravy o schválení technické způsobilosti výše uvedeného typu vydaného dne 15.01.2020 pod stejným číslem jednání a je neplatné.



Je důležité také uvést, že v souladu se zvyšováním počtu obyvatel MČP1 dochází i k navyšování počtu oprávněně vydaných rezidenčních parkovacích oprávnění.

Počet Parkovacích oprávnění

Rok	Rezidentní	abonentní	Celkem
2015	8 462	4 085	12 547
2016	7 734	2 314	10 048
2017	7 353	3 247	10 600
2018	7 036	3 340	10 376
2019	7 138	3 673	10 811
2020	7 144	3 678	10 822
2021	7 227	3 994	11 221
2022	7 307	4 107	11 414



Obtížnost jednání jakékoliv MČ se zástupci hl. m. Prahy vyústila v uzavření Memoranda městských částí P1, P2, P3, P4, P5, P6, P8, P9 a P10, které se zabývalo problematikou dopravy a reagovalo na absenci komunikace náměstka pro dopravu HMP, pana Scheinherra s městskými částmi. V Memorandu zasláném panu náměstkovi v 01/2020 byl v bodu 3. uplatněn požadavek „Zajistit ze strany města změnu aplikace, která bude znamenat, že modrá ZPS bude vyhrazena pouze rezidentům a dále umožní, aby parkování pro vozidlo jiného řidiče

mohl do systému vložit pouze oprávněný rezident, a to bezplatně do počtu 100 hodin ročně. Alternativou je zavedení možnosti darovat takto jinému řidiči hodiny v modré zóně i nad 100 hodin ročně, avšak za úhradu. Toto oprávnění rezidenta bude možné využít pouze na jednu RZ denně.“ Výsledkem těchto snah byla pouze tisková zpráva tiskového mluvčího MHMP ze dne 22. 6. 2020 o tom, že „pražští radní projednali“ a výsledek dodnes neexistuje.

Dne 31. 3. 2020 jsme obdrželi žádost o vyjádření k návrhu změny nařízení č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hl. m. Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Návrh řešil výhradně rozšíření ZPS do nových lokalit dalších MČ. Přinesl ale jednu pozitivní změnu, a sice možnost provádět úpravy režimu užívání ZPS (např. změny z „modré“ na „fialovou“) v rámci dodržení ostatních předpokladů (cena, oprávnění k užívání atd.) již pouze SSÚ příslušné MČ. Do návrhu byly ze strany Prahy 1 doplněny některé další úseky místních komunikací.

V květnu 2020 proběhla výrazná aktivita členů Memoranda, kteří společně za zúčastněné městské části zaslali MHMP souhrn návrhů na změny v metodice a organizaci ZPS tak, aby došlo k rychlé nápravě většiny známých nedostatků. Bohužel tato aktivita byla ze strany MHMP zcela ignorována.

V období června a července 2021 pak probíhala opakovaná jednání příslušné komise MHMP kde Praha 1 prosazovala svá stanoviska a Městskou částí Praha 1 byly OD MHMP opakovaně zasílány požadavky k pracovní verzi návrhu nového ceníku parkovacích oprávnění v zónách placeného stání, a to včetně opakování dlouhodobě prosazovaných změn.

Kromě jiného jsme v souladu s dlouhodobým požadavkem usilovali o výrazné omezení užívání ZPS jinými uživateli než našimi obyvateli. Požadovali jsme zachování jediné oblasti a ceny za POP pro trvale žijící obyvatele Prahy 1. Avšak pro abonenty jsme požadovali rozdělení území do 8 podoblastí. Základní cena pro abonenta sice měla být 12 tisíc Kč, avšak pouze za jedinou podoblast (tedy za 1/8 původního území). Abonent by mohl získat POP pouze pro podoblast přiléhající jeho provozovně.

Omezení možnosti parkování abonenta v celém území Prahy 1 mělo vést ke snížení počtu zbytných cest, a tedy snížení dopravní zátěže. Pokud by měl abonent na Praze 1 více provozoven, mohl by získat POP pro více podoblastí, ale vždy za další základní cenu (tedy 1 podoblast - 12 tisíc Kč, 2 podoblasti – 2x 12 tisíc Kč ... až 96 tisíc Kč v případě, že by doložil nárok pro užívání všech 8 podoblastí). Návrh rozdělení území do 8 podoblastí byl součástí požadavku.

Kromě toho jsme následně panu náměstkovi pro dopravu HMP zasílali vyjádření ke stejné problematice, kde jsme požadovali:

- možnost užívání ZPS pouze pro osobní vozidla do 3,5 t
- neposkytování POP pro carsharing (reálně se jedná o půjčovny s jinou formou přístupu k vozidlu)
- možnost vydání POP pro vlastníka nemovitosti opět pouze pro přiléhající podoblast
- stejně tak jsme požadovali zvýšit cenu za POP pro elektrické vozidlo na 2.400,- Kč

Bohužel ani k přijetí tohoto materiálu v RHMP dodnes nedošlo!

Z celého předchozího shrnutí je zřejmé, že veškeré snahy o změnu směřování celopražsky se rozšiřující ZPS alespoň pro naše centrální území vyšly vniveč, a to bez ohledu na fakt, že v dané problematice panuje napříč politickými stranami jasná shoda a výstupy směrem k MHMP jsou od roku 2018 jednotné, a to v zájmu ochrany obyvatel MČP1.

Bohužel názory, požadavky, prosby, ani připomínky MČP1 a většiny ostatních městských částí nejsou, bez ohledu na politickou příslušnost kompetentního radního, úředníky akceptovány.

Přítom návrat k původnímu účelu ZPS, tedy ochraně území a jeho obyvatel před zbytnou dopravou (v klidu i v pohybu) je legitimním požadavkem Prahy 1 a jedinou rozumnou cestou ke snížení dopravní zátěže území. Pokládáme proto za nezbytné předložit souhrnně změnu organizace a provozu ZPS na našem území, specifikované v příloze 1 návrhu usnesení a dodat tomuto kroku váhu přijetím usnesení ZMČ Praha 1.

Věříme, že jde o konsensuální zájem na ochranu potřeb obyvatel naší městské části.

Další související problematika a projekty.

Nad rámec všeho uvedeného je třeba zmínit i další související okolnosti a projekty.

Nedílnou součástí problematiky je i řešení cytilogistiky na území MČ Praha 1. Každoročně se navyšuje počet vozidel, které v rámci městské části zajišťují zásobování obchodů, restaurací a hotelů, ale ještě více dochází k navýšení počtu kurýrních služeb, tedy doručování zásilek různého charakteru obyvatelům městské části.

K výraznému navýšení došlo v průběhu Covidu a objem dopravy související s doručováním zásilek má stále se zvyšující křivku. Lidé si zvykli nechat si cokoli okamžitě objednat na internetu a veškeré zásilky si doručovat rovnou domů. Paradoxně pak dochází k enormnímu navyšování dopravy právě u těch lidí, kteří si myslí, že se chovají ekologicky když nejezdí po Praze svým autem, protože právě oni přispívají k navýšení dopravní zátěže, když dle statistik jsou na našem území adresy, kam je během jediného dne prováděno doručování opakovaně.

Z dostupných zdrojů jasně vyplývá, že v roce 2017 byl počet nákladních vozidel včetně dodávek zajišťujících přepravu zboží směřujících do centra (centrálního kordonu) kolem 42 tisíc vozidel za 24 hodin. Ze stejných zdrojů pak vyplývá, že v roce 2021 již toto číslo překračuje v určitých termínech i 70 tisíc vozidel za 24 hodin. Samotný počet velkých nákladních vozidel pak v čase klesá, kdy k největšímu poklesu došlo v roce 2018 a nyní činní průměrně kolem 12 tisíc větších nákladních vozidel za 24 hodin.

Dochází tak dlouhodobě k přenesení zásobování do menších vozidel na úkor navýšení jejich počtu.

Protože daná problematika souvisí nejen s dopravní zátěží centra města, ale má výrazný vliv i na parkování vozidel, zúčastnila se MČ Praha 1 úspěšně výzvy v rámci operačního programu Praha – pól růstu s projektem „Řešení optimalizace dopravní obslužnosti v rámci MČ“.

Schválený projekt je zaměřen na dílčí řešení problematiky zásobování území MČ Praha 1, a to jako komplementární součásti strategického řešení city logistiky, sestávajícího z organizačních, technických a procesních opatření.

Právě tzv. poslední míle zásobování obchodů v centru města generuje poptávku po nepravidelně frekventované přepravě malých objemů zboží různého charakteru do velkého

množství cílů, což v konečném důsledku vytváří významnou dopravní zátěž, která je dlouhodobě neudržitelná. V tomto kontextu je však důležité zmínit, že problematika zásobování a dopravní obslužnosti je pro podnikatele velmi zásadní otázkou, proto je toto téma aktuální a předkládaný projekt se na něj snaží reagovat a zavádět inovace s benefity jak pro podnikatele, tak pro rezidenty i místní samosprávu.

Na druhou stranu to přináší také nové výzvy, jako je spolehlivost celého systému a poskytovaných informací, garance dostupnosti parkovacího místa v dané oblasti (např. s možností rezervace místa na definovanou dobu) či vymáhání dodržování pravidel (např. dodržování maximální doby parkování atd.).

Projekt je zacílen na vytvoření nového modelu a způsobu řízení procesů zásobování s pozitivním vlivem na dopravu, životní prostředí a život obyvatelů centra, využitelný na území MČ Praha 1, potažmo jiných MČ hlavního města Prahy s důrazem na efektivnější plánování logistiky a omezení zbytečného opakovaného vjezdu zásobovacích vozidel do historického centra a zároveň zamezení záboru míst pro zásobování.

Jedná se o systém, který bude v budoucnosti využitelný i v rámci celkového řešení cytilogistiky, zahrnujícího mj. městská distribuční centra, regulovaný vjezd do historického centra atp.

Jsme si vědomi rizik, spojených se zaváděním těchto strategií, zejména resistance jednotlivých účastníků ke změnám a regulacím, proto k problematice přistupují iterativním způsobem a mají v úmyslu do procesu řešení projektu zapojit i zainteresované strany, s cílem získat zpětnou vazbu implementovatelnou do navržených procesů a systémů.

Součástí realizace projektu, zajišťující kvalitní data o počtu a umístění parkovacích stání, zejména vyhrazených pro krátkodobé stání, bude provedení pasportizace na území MČ Praha 1 a zhodnocení, zda umístění a kapacita těchto stání je s ohledem na současnou a budoucí poptávku uživatelů.

K tomu bude sloužit nově vytvořená metodika, která se zaměří na lokalizaci parkovacích stání a plánování zásobování, jako součástí tzv. city logistiky. Nová metodika, software a získaná data by měla udržet stávající počet míst anebo naopak dosáhnout jejich zvýšení. Toto indikované zvýšení však nemusí znamenat snížení kvality dopravy v klidu v dané oblasti, neboť rezidenti využívají „svůj“ prostor pro parkování především v podvečerních a nočních hodinách, kdy naopak neprobíhá zásobování obchodů.

Takto nastavený systém na základě závěrů projektu může přinést benefity pro všechny zúčastněné strany.

Velmi zajímavým inovačním prvkem by mohlo být nalezení využití C-ITS technologie (Cooperative Intelligent Transport Systems), která byla v České republice implementována v roce 2020 v rámci projektu C-ROADS a na území hlavního města Prahy je testována Dopravním podnikem hlavního města Prahy pro potřeby bezpečnosti dopravy.

Výchozím stavem pro projekt je pak fakt, že území městské části Praha 1 je historické centrum našeho hlavního města, na jehož území se nachází velké množství objektů zvláštního významu (politického, společenského a především historického), stejně jako zajištění zásobování desítek tisíc podnikatelských subjektů a jejich provozoven.

Právě z urbanistického řešení a množství obchodních jednotek plynou značná specifika související s dopravní obslužností a mobilitou v tomto území:

- Na území MČ je zcela zakázán vjezd vozidlům s celkovou hmotností nad 6 tun, ve všední dny mezi 8-18 hod. pak není umožněn vjezd vozidlům s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (pokud konkrétní vozidla / dopravce nedisponuje výjimkou).
- Oblast MČ je navíc v mnoha ohledech výjimečná:
 - je zde mnoho pěších zón (85 tisíc m²),
 - nejsou zde v podstatě žádné vysokokapacitní komunikace,
 - tzv. rezidentní ulice jsou často jednosměrné a velmi úzké,
 - je zde nižší počet rezidentů oproti MČ, které se také nacházejí v centru (MČ P2, P5 a P7), na druhou stranu je zde nejvyšší počet přenocování za rok a platí, že do MČ Praha 1 dojíždí nejvíce obyvatel. Pro představu je v následující tabulce uvedeno porovnání se sousední MČ Praha 2.

Tabulka 1: Srovnání MČ Praha 1 a Praha 2

MČ	Počet obyvatel ²	Počet přenocování mil./rok ²	Denní počet dojíždějících osob na území MČ ³
MČ Praha 1	29.563	6,9	85.733
MČ Praha 2	50.363	2,0	45.312

- Na území MČ Praha 1 je vysoký počet ekonomických subjektů 59.366, z toho ubytovacích či stravovacích služeb 2.885
- Dopravní obsluhu území MČ Praha 1 veřejnou dopravou jsou klíčové tramvajové spoje.
- Do MČ Praha 1 denně vjíždí více než 44.000 nákladních vozidel, zajišťující dopravní obslužnost a zásobování podnikatelů.

Z těchto dat a informací lze vyvodit několik závěrů:

- Na území MČ Praha 1 je denně vysoký výskyt pěších osob a zároveň nákladních vozidel, které často najíždějí na infrastrukturu určenou pro pěší.
- Na území MČ Praha 1 se vyskytuje mnoho míst (nejen v porovnání s ostatními MČ), která vyžadují denně logisticky obsloužit. Typickým příkladem jsou obchody či restaurační zařízení.
- Na území MČ Praha 1 jsou však omezené kapacity pro krátkodobé parkování zásobovacích vozidel s ohledem na omezení dopravní infrastruktury v centru města.

Z výše uvedeného plyne, že MČ Praha 1 se musí dlouhodobě zabývat problematikou city logistiky, tj. zajištění udržitelného zásobování a mobility na území celého historického centra. Dlouhodobým hlavním cílem je tak optimalizace pohybu vjíždějících nákladních vozidel a zároveň snížení času stráveného na území MČ Praha 1 za předpokladu vytvoření adekvátní nabídky dopravy v klidu pro tato vozidla zajišťující obslužnost tohoto území.

Klíčovými výstupy projektu bude:

1. pasportizace míst určených pro zásobování a dle nově zvolené metodiky city logistiky a níže uvedených cílů případně zásobovací místa udržet případně redukovat (nerozšiřovat historické centrum zbytečně o další místa pro zásobování)

2. průzkum požadavků dotčených subjektů zásobováním – majitelé obchodních jednotek, zástupci přepravců.
3. na základě zahraničních i tuzemských zkušeností vytvořit inovační dokument pražské city logistiky z pohledu možnosti řešení poslední míle
4. specifická metodika vytvořená na základě nových znalostí v oblasti city logistiky
5. systém sestávající ze software, mobilní aplikace a data pro třetí strany umožňující realtime plánování zásobování (odstavení vozidel při zásobování) s cílem minimalizovat pohyb a pobyt zásobovacích aut v centru hlavního města Prahy
6. aktivní informace o využívání vybraných míst pro zásobování současně informovat složky městské policie o neoprávněném užití zásobovacích míst

Klíčové výstupy projektu (metodika a software) budou pilotně ověřeny s využitím specifického hardware ve vybraných místech podporujících projekt, občany a životní prostředí.

Pilotní ověření bude zdokumentováno v souhrnné zprávě, popisující aplikaci nových metod a softwarových nástrojů ve výše uvedených problémových oblastech.

K efektivnímu řízení zásobování na území historického centra hl.m. Prahy bude navržen a vyvinut moderní a škálovatelný systém pro realtime plánování a řízení zásobování provozoven a sídel podnikatelských subjektů a dalších zájmových objektů, využívající data z vyhrazených parkovacích míst určených pro krátkodobé stání a dalších dopravních dat z externích zdrojů o mobilitě v zájmovém území.

Cílem předkládaného projektu není inovace technologií / jejich posouzení s ohledem na stav infrastruktury / možnostech zásahu do ní. Tuto část bere projekt jako východisko a pracuje s již dostupnými technologiemi na trhu.

Inovačního partnerství v tomto kontextu plně zapadá do problematiky city logistiky jako celku, dlouhodobě se ukazuje, že koncepty city logistiky jsou jen velmi těžko nebo vůbec samofinancovatelné a vždy je zapotřebí podpora veřejného sektoru. S odkazem na to poskytuje právě inovační partnerství ideální stav pro nalezení možností řešení tzv. poslední míle v rámci uvažovaných a známých konceptů řešení city logistiky.

V rámci řešení bude nutné vypořádat se nejen s následujícími stěžejními otázkami:

- možnost rezervace vyhrazených parkovacích stání – technické řešení,
- možnost rezervace vyhrazených parkovacích stání – legislativní opora,
- vymáhání dodržování režimu,
- sdílení těchto parkovacích míst (s přihlédnutím k možnosti rezervace);

Je totiž nepochybné, že se v žádném otevřeném konceptu city logistiky nepodaří zamezit vjezdu veškerým zásobovacím vozidlům (nemožné narušení dodavatelského řetězce, druhy zboží nevhodné pro konsolidaci na úrovni city logistiky hubů, apod.) a je tak nutné najít možnosti pro odstavení vozidla pro zásobování tak, jak si klade tento projekt za cíl. Je taktéž nepochybné, že toto dílčí řešení může být funkční jako samostatné řešení, ale také v rámci city logistického konceptu.