

Podklady pro tvorbu nové podoby zón placeného stání v hl. m. Praze

Příprava nové podoby nařízení upravujícího fungování zón placeného stání (dále jen ZPS) a způsob jejího vytvoření vychází z programového prohlášení Rady HMP pro volební období 2022-2026 a aktuální podoby ZPS tak, jak fungují v různých městských částech. Při návrhu podoby jednotného systému ZPS v hl. m. Praze je třeba mimo jiné vycházet ze skutečnosti, že původně ZPS vznikly s cílem řešit problém parkování a intenzity dopravy v (historickém) centru Prahy. Teprve následně tento systém začínaly přebírat další městské části ale s tím, že parametry, podle kterých tyto ZPS fungovaly, nebyly zcela identická. S ohledem na funkčnost a srozumitelnost systému se tedy nabízí jako nejvhodnější řešení budoucí podoby ZPS nastavení jednotných pravidel pro území celého hlavního města, s cílem umožnit obyvatelům města parkovat za přijatelných a spravedlivých podmínek a zároveň regulovat i tímto způsobem intenzitu dopravy.

Pro přípravu nové podoby pravidel fungování ZPS je potřebné na počátku definovat parametry, podle kterých se fungování ZPS bude řídit a možnosti, jakým způsobem tyto parametry nastavovat. Dokument obsahující soubor těchto parametrů a jejich možného nastavení by pak měl být podkladem pro odborné zpracování návrhu nové podoby jednotných ZPS. Tento návrh by měli zpracovat odborníci schopní posoudit dopravní, technické a právní souvislosti potřebné k optimálnímu nastavení jednotlivých parametrů, podle kterých bude jednotná ZPS fungovat. Následovat by mělo projednání v poradních orgánech ZHMP a s městskými částmi, vypořádání připomínek a schválení Radou HMP.

Harmonogram:

- 12.09. otevření tématu na komisi parkování
- do 15.09. příprava materiálu definujícího jednotlivé parametry jednotné ZPS a jejich možného nastavení
- 15.09. - 01.10. výběr tvůrce návrhu budoucí podoby ZPS
- 02.10. - 31.10. zpracování návrhu nařízení upravujícího fungování ZPS (externí odborný dodavatel)
- 01.11. - 15.11. projednání v poradních orgánech ZHMP a s MČ
- 16.11. - 30.11. vypořádání připomínek
- 01.12 - 15.12. projednání Radou HMP

Parametry jednotné ZPS a jejich možné nastavení:

- Základním parametrem je rozhodnutí, zda na území hlavního města bude fungovat jedna zóna placeného stání s danými pravidly nebo jich bude více a případně kolik. Tato otázka již byla diskutována, a i v programovém prohlášení Rady HMP je uvedeno, že zóny budou dvě. Jedna pro centrum města a jedna pro ostatní části města. V těchto dvou zónách budou pravidla nastavena odlišně. Je třeba ale rozhodnout, co se rozumí centrem města, tedy, zda celé území jedné nebo více městských částí nebo, zda se může jednat o části území jedné nebo více městských částí, případně, zda může být center více.
- NÁVRH: Programové prohlášení určuje, že centrum představuje území Prahy 1 a Prahy 2. Teoreticky by šlo vyloučit třeba Nusle, ale je nutné aby bylo vymezení snadno srozumitelné a pochopitelné v praxi. Nynější zóna ZPS 5.1 by mohla být ještě zahrnuta do centrální zóny. Druhou možností je nastavit "centrální zónu" shodně s Památkovou rezervací (víceméně P1,

P2 bez Vinohrad a Nuslí, stávající zóna 5.1), nicméně doprava se nechová shodně s památkovou péčí. Třetí možností je nechat rozhodnutí o tom co je "centrum" na každé MČ (např. Praha 8 prohlásí Karlín za "centrum", což znamená, že tam bude 2x dražší návštěvnický tarif na fialové a na modré nelze zaparkovat bez kreditu od rezidenta a zároveň bude poplatek pro rezidenty za ZPS 2x vyšší)

- Dalším parametrem, který je třeba řešit, je způsob vymezení zón a tedy např. otázku omezení územní platnosti POP na menší část, než je celá zóna (za nižší cenu).
- NÁVRH: Z mnoha důvodů, zejména rozpočtových a právních, je nyní předpokládáno segmentování obou zón v základním dělení podle MČ s tím, že každá MČ si může své území dělit ještě na menší podsegmenty a. Nadále bude MČ určovat kde a jaké ZPS na jejich území budou (pokud vůbec, s výjimkou "zelených zón" pro elektromobily u nabíječek).
- Dalším parametrem, který je třeba nastavit, je definování, jaké typy parkovacích oprávnění a komu budou poskytovány (kdo je rezident, kdo abonent a kdo vlastník nemovitosti) v tomto systému. Zde je třeba ale říci, že odpověď na tuto otázku částečně dává zákon a její nastavení rozhodnutím hlavního města není možné. Je ale třeba vyjasnit parametry jednotlivých druhů POP (časová platnost, územní platnost).
- NÁVRH: Programové prohlášení určuje, že: "Bude možné si zakoupit jednotné dlouhodobé návštěvnické parkovací oprávnění pro celou oblast mimo centrum." Možnost pro rezidenty koupit si zlevněný POP na jejich MČ (případně za nižší cenu pouze část MČ) by měla zůstat zachována. Jednotné dlouhodobé návštěvnické parkovací oprávnění pro celou oblast mimo centrum nelze ze zákona omezit pouze pro Pražany (mohou si je zakoupit i lidé z jiných regionů za stejnou cenu) , ale mělo by omezeno pouze pro čisté elektromobily (lze očekávat, že tyto vozy budou mít největší kilometrový nájezd ve městě). N
- Dalším parametrem je cenové nastavení, tedy jak budou tvořeny ceny pro rezidentní a abonentní parkování, ceny za parkování návštěv rezidentů a ceny za parkování na místech vyhrazených pro návštěvníky, nakolik a jak budou moci do této cenotvorby vstupovat MČ a jak bude rozdělován výnos mezi MČ a HMP. Programové prohlášení počítá s tím, že se si magistrát a MČ samostatně určují svou část ceny POP: *"Každá MČ si bude moci stanovit svou část poplatku za rezidenční parkovací oprávnění (namísto dosavadního rozdělení výnosu na polovinu s magistrátem)."*
- NÁVRH: Pro nerezidenty by měla být magistrátem stanovena víceméně komerční cena POP. Pro rezidentní parkování by podíl dotace (slevy) pro POP v rozsahu MČ měl být nižší než podíl dotace dlouhodobých kuponů MHD (z důvodu prioritizace MHD dle programového prohlášení). Cena POP pro celou oblast mimo centrum bude tvořena součtem všech poplatků MČ mimo centrum a jednoho poplatku magistrátu. Je nutné zvolit režim zóny "mimo centrum" jako návštěvnické (obyvatelé jiných regionů to mají za stejnou cenu)) a nebo rezidentní (MČ bez jakékoliv ZPS si to nemohou koupit).
- Dalším parametrem je nastavení pravidel pro návštěvy rezidentů, tedy kolik hodin má rezident k dispozici pro své návštěvy v modré zóně a za kolik (v programovém prohlášení RHMP se hovoří o 120 hodinách) a zda lze případně dokupovat další hodiny za odlišnou

částku, než je cena za základní přiznané hodiny. Dále je třeba rozhodnout, zda pro obě zóny budou tato pravidla a ceny nastaveny stejně nebo odlišně.

- NÁVRH: Pro všechny rezidenty v dané MČ prvních 120 hodin za rok po 10 Kč, dalších 120 hodin za rok po 30 Kč, dalších 120 hodin po 90 Kč, další nebude možné zakoupit v tomto režimu. Programové prohlášení rady určuje, že v centru nebude možné parkování pro návštěvníky na modré zóně bez tohoto kreditu: *“V centru bude omezeno návštěvnícké parkování na modrých zónách na návštěvy rezidentů využívající kredit.”*
- Dalším parametrem, který je třeba rozhodnout, je otázka přenosných POP přiznávaných abonentům, tedy zda je zachovat a případně za jakých podmínek (pro koho a za jakou cenu) nebo zda tento způsob parkování neumožnit a to v žádném typu zón nebo ho v některém typu zóny umožnit.
- NÁVRH: Programové prohlášení rady stanovuje, že: *“Budou zrušena přenosná parkovací oprávnění”*
- Dalším parametrem je rozhodnutí, jakým způsobem přistupovat k elektromobilům, zda je případně zvýhodňovat a jak (v programovém prohlášení RHMP se hovoří o zrušení dosavadního zvýhodnění pro elektromobily).
- NÁVRH: Dosavadní zvýhodnění pro elektromobily bude zrušeno. Kromě možnosti koupit si dlouhodobé návštěvnícké POP by mělo být možné vyznačovat nové zelené zóny pro elektromobily u nabíječek.
- Dále je třeba nastavit pravidla pro carsharing (v programovém prohlášení RHMP je uveden celoměstský tarif při splnění daných podmínek - předávání dat a maximální doba stání).
- NÁVRH: Carsharing bude platit dvojnásobek magistrátní ceny za POP pro celé město včetně centra. Výnos bude použit na úhradu technických nákladů na provoz systému datové základny pro carsharing a MaaS (mobility as a service). Maximální doba stání pro carsharing bude určena jako 4 pracovní dny.
- Je třeba řešit otázku, zda rezident v jedné zóně může za zvýhodněných podmínek parkovat jako návštěvník v jiné zóně (zde je třeba dát pozor na zákonná omezení, a hledat případně cestu, která je v souladu se zákonem). Jednou z možností, jak toto řešit, je prostřednictvím ceny v závislosti na době platnosti oprávnění. Kromě tohoto parametru je třeba též řešit otázku, zda je možné zakoupit POP pro všechny zóny mimo zón tvořící centrum (programové prohlášení RHMP tuto možnost obsahuje) a případně za jakou cenu a za jakých podmínek (např. pouze pro určité hodiny během dne).
- NÁVRH: Pouze možnost pro čisté elektromobily zakoupit si dlouhodobé návštěvnícké POP pro celou oblast mimo centrum. Cena bude určena jako dvojnásobek součtu všech cen městských částí a magistrátní ceny. Nelze omezit nákup jen na obyvatele Prahy. Možnost koupit za nižší cenu dlouhodobé návštěvnícké POP jen na jednu MČ přináší riziko zamoření města auty z jiných krajů (problémem je nejen parkovací kapacita, ale i kapacita silnic).
- Je třeba nastavit pravidla pro řešení parkování pro zásobování a kurýrní služby na území ZPS.

- NÁVRH: MČ budou vytipovávat a vyznačovat vybraná místa pro parkování zásobování a kurýrních služeb. Magistrátem budou instalovány technologie pro monitoring časově omezených stání na těchto místech.
- Dále je třeba řešit nastavení pravidel pro parkování v místě konání velkých kulturních a sportovních akcí.
- NÁVRH: Provést právní analýzu, zdali legislativa umožňuje dynamickou cenotvorbu a podle jakých parametrů.
- Dále je třeba nastavit, jaká parkovací oprávnění budou mít vozidla pro osoby s průkazem ZTP, ZTP/P, organizace poskytující zdravotní nebo sociální služby, IZS atd... Zde je třeba uvést, že toto je již zcela nebo z části upraveno v platných zákonech.
- NÁVRH: zachovat stávající systém zvýhodnění pro tyto případy beze změn.
- Po technickém řešení ověřování v registru vozidel je možné zavést odstupňování ceny POP dle délky soupravy (tedy včetně přívěsu), tedy navázat cenu více tržně na obsah zabrané plochy veřejného prostoru. Aktuálně dodávky s přívěsem na větroň zaplatí stejně jako Smart.
- NÁVRH: Standardní ceníková cena platí pro auto běžné velikosti, pro které bude stanoven rozsah dle délky nebo zabrané plochy (šířka x délka). Za menší auto bude snížena na polovinu. Za větší auto (nebo s připojeným přívěsem) zvýšena na dvojnásobek.