

Městská část Praha 5

Zápis z 10. zasedání Dopravního výboru dne 20.12.2023

Přítomni:

Svatopluk Bartoň, Ing. Savina Finardi, Ph.D., Mgr. Jan Klusoň, JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Ing. Jan Panenka, Ing. Alena Rybičková, Ph.D., Radek Vokřál

Omluveni:

Ing. arch. Barbora Jobová, Ing. Čestmír Stárek

Hosté:

Ivan Růžička, Miroslav Čadský

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 10. zasedání VYDO ze dne 20.12.2023	Schváleno	VYDO/10/1/2023
2.	Schválení programu 10. zasedání VYDO dne 20.12.2023	Schváleno	VYDO/10/2/2023
3.	Schválení zápisu z 8. zasedání VYDO ze dne 20.09.2023	Schváleno	VYDO/10/3/2023
4.	Schválení zápisu z 9. zasedání VYDO ze dne 18.10.2023	Schváleno	VYDO/10/4/2023
5.	Termíny zasedání VYDO na 1. pololetí roku 2024	Schváleno	VYDO/10/5/2023
6.	"Analýza pokut"	Schváleno	VYDO/10/6/2023
7.	"Návrh vyhlášky - zpoplatnění vjezdu do Prahy 1"	Neschváleno	
8.	"Návrh skladby ceníku ZPS"	Schváleno	VYDO/10/8/2023

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/1/2023

1. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

Volba ověřovatele zápisu z 10. zasedání VYDO ze dne 20.12.2023

Výbor dopravní

I. Volí

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 10. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.12.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/2/2023

2. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

Schválení programu 10. zasedání VYDO dne 20.12.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 10. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.12.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/3/2023

3. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

Schválení zápisu z 8. zasedání VYDO ze dne 20.09.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 8. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.09.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/4/2023

4. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

Schválení zápisu z 9. zasedání VYDO ze dne 18.10.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 9. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 18.10.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/5/2023

5. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

Termíny zasedání VYDO na 1. pololetí roku 2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. termíny zasedání VYDO ZMČ Praha 5 na 1. pololetí roku 2024, tj. 08.01.2024, 24.01.2024, 21.02.2024, 20.03.2024, 17.04.2024, 15.05.2024 a 19.06.2024 od 16:00 hod v zasedací místnosti Zastupitelstva č. 603 v 6. patře budovy Štefánikova 13, Praha 5.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Svatopluk Bartoň není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/6/2023

6. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

"Analýza pokut"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. prezentaci "Analýza pokut".

II. Doporučuje

1. závěry analýzy promítnout do činnosti oddělení dopravních přestupků MČ Praha 5.

Poměr hlasování: 7/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Tématem je problematika „zefektivnění“ výběru pokut. Vítám zde pana doc. Mgr. Bc. Libora Duška, Ph.D. a předávám mu slovo.

Libor Dušek (ekonom, Právnická fakulta UK): Děkuji za pozvání. Jsem ekonom, akademik. Vedu katedru národního hospodářství. (Mimo jiné působím jako člen Národní ekonomické rady vlády ČR). Představím shrnutí výzkumné agendy týkající se výběru pokut sice za rychlost (vypovídá to o tom, jak lidé obecně reagují na zaslané výzvy s pokutami). Na MČ Praha 1 jsem již prezentoval. Jde o to, jak nastavit systém vymáhání a výběru pokut. Výzkum je financován grantovými agenturami (ČR, Německo a Univerzita Karlova). Výzkum byl prezentován v zahraničních vědeckých časopisech (spoluautor Christian Traxler - Hertie School, Berlin). V Říčanech („nejzaradovanější“ město v ČR) je 32 monitorovaných úseků. Výše pokut jsou 900,- a 1900,- Kč dle závažnosti provinění při překročení stanovené rychlosti (20 km/h, resp. 40 km/h). K dispozici byla databáze měření kamer (anonymizované zakódování SPZ). Jde o cca 1 milion aut (26 milionů průjezdů) a 80 tisíc pokut. Pravděpodobnost, že řidič překročí max. povolenou rychlost před pokutou je 27 %, po pokutě klesá o 10 %, (tj. o 37 %). Efekt je trvalý. (Odfiltrujeme v analýze vliv počasí, denní dobu apod.)

Panenka: Jde o skutečně naměřenou rychlost (je započítána tolerance)?

Dušek: Ano, jde pouze o statisticky naměřenou rychlost - pod/nad 50km/h. Po obdržení pokuty řidiči zpomalí ve všech úsecích. V úseku, kde dostali pokutu, zpomalí víc. Řidiči, kteří se placení vyhýbají (víc jak 90 dní), také zpomalí (ne o tolik). Dříve v Říčanech stály stojany, které střídavě ukazovaly zeleně/červeně, kolik jedete. Město si uchovávalo data, pokuty se neplatily. Nešlo o technicky stejné měření a převod byl složitý. Překročení bylo v 35 %. Po zavedení nových radarů to okamžitě „spadlo“ a dále „klesalo“ (celkem o 90 %). Víc a víc lidí dostává pokutu. Nyní jiný průzkum, který prošel médii. Ten se týká zasílání pokut a srozumitelnosti textu výzvy. V samotném vymáhacím procesu jde o zlepšení výběru pokut, zde máte vzor (příloha - srozumitelná a zjednodušená. *Pokud nezaplatíte určenou částku, úřad bude pokračovat v šetření přestupku. Částku, kterou budete muset uhradit, může činit 2500,- Kč. Navíc řidiči mohou být přičteny body v rámci bodového systému.*) Z behaviorální ekonomie víme, že tyto zjednodušené informace většinou fungují. (Zjednodušení daní, pokut, upomínek atd.) Tato změna přinesla nárůst výběru o 9 %. Tyto případy úřad dále nemusí vyřizovat (správní řízení). Úspora 12,60 Kč/výzvu, tj. 0,5 mil. Kč/rok do rozpočtu (ekvivalent 1 pracovního místa). Po zkušební době bylo rozhodnuto, že příloha bude natrvalo ve všech dopisech s výzvou k uhrazení pokuty. Dále jsem analyzovali vliv, jaký má odeslání výzvy v čase (dříve/později). Pokuty zaslané po měsíci - efektivita výběru poklesne mezi 6-9%. Efekt je také, když se výzva pošle ten samý den. Stačí zasílat do 3 týdnů od přestupku. (Rovněž je zaznamenán okamžitě pokles měřené rychlosti u pokutovaných osob). Problém Prahy je v počtu výzev, úřady nestíhají - personální nedostatek, opožděné zasílání výzev a z toho pramenící neplacení pokut (často to „projde“) a vysoké procento správních řízení. Pokud se policie snaží stále stejně, odhalí menší procento přestupků (při větší „nerespektovanosti“). Tzv. „Bludný kruh“. Vysoké vliv má dopadení pachatele (vysoké pokuty efekt nemají). Investice z pohledu úřadu do zvýšení frekvence udělování pokut se vyplatí. Monitorování různých míst a moment překvapení je určující. Upravit „design“ výzev a doplnit motivační slevu za včasné uhrazení. Správní řízení stojí to, co se vybere na jednu pokutu. Při včasné uhrazení nedochází ke slučování pokut (ekonomický nesmysl). Lze najmout „pokutáře“ krátkodobě na zpracování výzev. Část pokut lze zaslat ihned (prioritně), jde o účinnější efekt. Celkově se takto celá agenda zmenšuje. (Počet výzev klesne na 1/3).

Rybičková: Řešili jste v Říčanech i pokuty za parkování?

Dušek: Výzkum je zaměřen na vymáhání pokut z měření rychlosti. Radar je zde pořád, postupně se o něm povědomí zvýší. U parkování je vždy šance, že pokutován nebudu. Časem efekt „vyprchá“

Panenska: V Říčanech se radarové měření a měření laserem?

Dušek: Část území v Říčanech je pravidelně monitorována laserem. Měřený úsek nemusí být značený

Kostohryz: Překvapil mne vysoký rozdíl mezi měřeními informativními radary a těmi, co skutečně pokutují. Máte statistiku úseku, kde nebyl ani informativní ukazatel?

Dušek: To bychom museli mít zařízení, které měří (aniž by o tom řidiči tušili). Taková data nemáme.

Bartoň: Je zde „Švédský“ model, který vybere podstatně méně na pokutách. Polohu radarů a měřené úseky 3 - 4x do roka v území mění.

Dušek: Pokud máme oblast ke zklidnění a jedno zařízení, vyplatí se losovat polohu zařízení. V Říčanech bylo cílem trvale zklidnit jednu ulici z důvodů bezpečnosti a snížením emisí (s přecházením a mezi domky).

Panenska: Měří se někde 30 (rychlost)? To se skoro nikde neměří (občané si stěžují).

Dušek: Ne, několik úseků mělo 40 (rychlost).

Růžička: Děkuji za prezentaci, MČ touto cestou postupuje (prodleva je minimální). Má efekt přiložení fotografie o přestupku?

Dušek: To jsme nezkoumali, fotka je součástí všech pokut. Pracovník policie se každé ráno kouká do databáze a porovnává SPZ s automaticky počítačem načteným údajem (zabránění „delegitimizování“ systému).

Kostohryz: Velmi zajímavé mi přijde zjednodušení výzev (MČ Praha 7 si najala reklamní agenturu na vytvoření jednoduchého sloganu výzev - nejsrozumitelnější sdělení). Závěry ze studie bychom zahrnuly do doporučení VYDO.

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Neschváleno

7. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

"Návrh vyhlášky - zpoplatnění vjezdu do Prahy 1"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. "Návrh vyhlášky - zpoplatnění vjezdu do Prahy 1".

II. Doporučuje RMČ

1. souhlasit s "Návrh vyhlášky - zpoplatnění vjezdu do Prahy 1" za podmínky:

1. zahrnutí oblasti dolního Smíchova do oblasti osvobozené od místního poplatku za vjezd do zpoplatněné oblasti Malé Strany,
2. zpracování analýzy dopadů zpoplatnění vjezdu na uliční síť po ročním zkušebním provozu,
3. současné zvýhodnění rezidentů dolního Smíchova v rámci aktualizace pravidel ZPS (zvětšení podílu modrých parkovacích zón).

Poměr hlasování: 4/3/0

(Návrh usnesení nebyl přijat)

Diskuse:

Kostohryz: Chtěli bychom přivítat zástupce MČ Praha 1 - pana radního pro dopravu Ing. Vojtěcha Ryvolu a také člena dopravní komise Jonáše Jančaříka, MSc, MA. Chtěl bych využít přítomnosti pana radního, který byl strůjcem „Návrhu vyhlášení zpoplatnění vjezdu do Prahy 1“.

Ryvola: Máte tu „strůjce“ pana vedoucího oddělení organizace dopravy magistrátu Ing. Miroslava Čadského. Já jsem nevinný.

Kostohryz: Členové VYDO dostali podklady, včetně důvodové zprávy, děkujeme. Výbor zajímají dopady na území Prahy 5.

Ryvola: Nejsem pro řešení pomocí tvrdého zákazu vjezdu na území Prahy 1. Pan náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc. Ph.D. z minulého vedení se na jednání zastupitelstva snažil „podstrčit“, že usiluji o tento zákaz. Jsem rád, když je možnost výběru. Vydali jsme se „měkkí cestou“ (přesvědčil jsem pana náměstka pro dopravu MUDr. Zdeňka Hříba). Když si dopředu zaplatím určitou částku pro vjezd, tak do té zóny mohu vjet (neporušuji „tvrdý zákaz“). Možnost objezdu přes „Blanku“, anebo „Magistrálu“ tady zůstává. Model zpoplatnění je zavedený v Karlových Varech, Kladně, Brně a na jiných místech v ČR. Využit lze pouze zákon „O místním poplatku“ z roku 1992 (max. výše je stanovena stále stejná 200,- Kč). Vztahuje se na jeden den (ne 24 h - 5 min před půlnocí vyjíždím a 5 min po půlnoci vyjíždím, platím 2 dny). Po vyhodnocení mýta na dálnicích se přistoupí k novému zákonu „O mýtném“ (v rozmezí 2027-29). Cílem je zamezení zpoždění tramvají - některé vozy jsou bezbariérové (technický ředitel DP Ing. Jan Šurovský, Ph.D.), pro mne je prioritou zklidnění oblasti. Problémy technického rázu má MČ Praha 2, aby se do Ječné nepřesunula hlavní trasa (byl zpracován dopravní model TSK). Místostarosta pro dopravu Jan Korseska a radní Bc. Tomáš Halva z MČ Praha 2 zastávají názor, že realita chování řidičů se bude od modelované situace lišit. Největší odpor je paradoxně z okrajových MČ. Zpoždění objížděnými trasami je cca 3 minuty (od „tanku“ do „Paladia“). Připlatím si 200,- Kč za „krásná panoramata Hradčan“. Nový návrh je oblast menší a je v úseku od ulice Tržiště na Újezd. VDZ je v podobě překlápěcího zákazu vjezdu s dodatkovou cedulí (vyjíždíte do zpoplatněného území). Osvobození jsou rezidenti, záchranné sbory, servisní organizace města. Výběr je přes „lítačku“, anebo samostatnou mobilní aplikaci (lze platit na pokladnu MČ). Nikdo nechce nic zakazovat, cílem je zklidnit dopravu (chránit historické centrum zapsané na seznamu UNESCO). Z 26 zastupitelů MČ Praha 1 mám pověření k jednání od všech jednomyslně. Plánem je spuštění k 1.10.2024.

Rybičková: Kdo všechno mám mít výjimku z placení?

Ryvola: Výjimku mají mít všichni rezidenti sídlící uvnitř území, abonenti (kdo zde má sídlo firmy, provozovnu), držitelům zdravotních průkazů, obsluhující servisní organizace (Technologie Praha, popeláři, správa služeb aj.), všechny IZS (policie, hasiči, sanitky), majitelé objektů a nájemců garáží/parkovacích míst. Domluva byla na území po ulici V Botanice (jedu Blankou x jedu po nábřeží a platím). Takovéto „vracení“ by tam nemělo být (z Vítězné ulice lze pokračovat po nábřeží volně). Zóna ZPS 5.1 by měla být osvobozena od platby.

Rybičková: Osvobození se týká všech obyvatel dle místa bydliště (bez ohledu, zda mají parkovací oprávnění).

Kostohryz: Zavádí se podobná opatření s omezením vjezdu v Londýně a jinde (jsem rád, že se konečně k tomu přistoupilo i v Praze). Našla se k tomu i schůdná legislativní cesta (do doby schválení zákona o mýtném). Je správné to zahájit na Praze 1 (kde se začalo se ZPS). Samozřejmě je nutné řešit dopady - model něco ukáže, realita bude pravděpodobně trochu jiná. Po nějaké době by mělo proběhnout vyhodnocení s vymezením problémových míst na širší síti.

Ryvola: Bavili jsme se o roce. O Vánocích bude normální průjezd (při problémech v Blance se značky překlopí). Je potřeba začít (např. na Malé Straně a při ceně vjezdu např. 100 Kč). Mluví se o tom od roku 2006.

Panenka: V roce 2021 přijala MČ usnesení, že se zpoplatněním nesouhlasíme. Není žádná analýza, není postavený okruh. Tvrdilo se, že se tramvaj zdržuje o 5 minut (pan Bureš radní pro dopravu MČ Praha 1 prokázal opak přes online kamerový systém). Na Malé Straně projíždí v jednom směru 3500 vozidel (v podmínce pro kolaudaci „Blanky“ byl průjezd 6000 vozidel). Nejsem pro zavedení mýtné zóny. Každý žadatel si bude muset na úřadě vyřídit povolení k vjezdu. Větší část vozidel zde má cíl jízdy.

Ryvola: Denně Prahou 1 projede 70 tisíc zásobovacích vozidel (z toho 17 % dodávek). Není cílem snižovat počet návštěvníků, řemeslníků apod. Přihlášení do systému je digitální. Jakékoliv zklidnění historické části je žádoucí (odhadem 30 %).

Jančařík (člen komise dopravní MČ Praha 1): Došlo k významnému poklesu dopravy v Resslově ulici v souvislosti s rekonstrukcí na Smetanově nábřeží a k mírnému nárůstu na objízdných trasách např. v Blance, 20 % aut zvolilo průjezd přes Malou Stranu - nemělo zde cíl cesty)

Rybičková: Lidé s virtuálním bydlištěm do systému nemohou vstupovat?

Ryvola: Na Praze 1 je nutné doložit odečet z elektroměru (u bytové jednotky, kde prokazatelně bydlím), pokud zde chci získat parkovací povolení. V Revoluční a Hyberské máme 4500 adres - nemají všichni nárok na „parkovačku“. Probíhá fyzická kontrola na místě.

Kostohryz: Městský okruh dopravu ve městě ve skutečnosti neřeší. Prahu čeká zavedení zpoplatnění vjezdu (ozkoušené opatření ze zahraničí).

Panenka: Když se něco na Praze 1 začne zavírat, tak si i ostatní MČ začnou zavírat svoje území (nebude od věci zavřít „Anděl“). V památkové zóně byly historicky zavedeny parkovací zóny, které se postupně rozšířily po celém městě. A podobně to bude se zpoplatněním vjezdu. O analýze průjezdu Malou Stranou bych nemluvil (není směrodatná). Byl zde požadavek, aby to „vyšlo“.

Ryvola: Např. náměstí na Praze 10, anebo rezidentní oblast pod radiálou na Praze 9 byly uzavřeny. I Anděl není zprůjezdněný. Takže se to tu „děje“. Měkkým opatřením je zpoplatnění s možností průjezdu. Musí to mít samozřejmě určité podmínky. Praha 2 uvažuje se zavedením na Náměstí Míru. Aby to dávalo smysl, musí být zavedeny objízdné trasy.

Kostohryz: V Londýně se zóna zvětšuje díky tomu, že se osvědčila. Pokud to bude dobře fungovat, tak bych osobně byl rád, kdyby to za několik let bylo zavedeno na Smíchově. Jediným způsobem, jak regulovat pohyb vozidel, je pomocí ekonomické motivace řidičů.

Bartoň: Neuvažovalo se se zavedením ekologické známky („Německý“ model)?

Ryvola: Inicioval jsem na ministerstvu dopravy „jednotnou celoevropskou ekologickou známku“. Je to jedna z variant řešení (u nás v ČR to není zažité). Zahrnutí by byli majitelé vozidel s Euro 6, elektromobilů a hybridů.

Kostohryz: Úkolem Výboru je pohlídat dopady na území Prahy 5. Měly bychom tedy chtít analýzu dopadu

Ryvola: Magistrát očekává ve stanoveném termínu připomínku MČ.

Kryl: Mně by se osobně líbilo zpoplatnění (ne)zbytného průjezdu (to ovšem legislativně nejde). Půjde tedy o vjezd. Obavy jsou ze strany obyvatel v území mezi ulicemi V Botanice a Vítězné, že by museli jet zpátky směrem do tunelu (pokud by nechtěli platit). „Zahltili by“ oblast kolem Anděla. Proto jsme asi zatím jediná MČ, která si takovou výjimku předem vyjednala. Další obavou je, aby zde nekončili jízdu „mimopražští“ („neodkládali“ zde vozidla). Proto jsme iniciovali změnu ZPS. Mělo by to být tedy provázané a spuštění těchto opatření bude ve stejném termínu.

Ryvola: Byl by to automatizovaný kamerový záznam (nebude celnice). Při neplacení by vše šlo na správní řízení na Prahu 1.

Panenka: Často je Blanka „ucpaná“, „dopravní proud“ je „rozleje“ do celé oblasti. Kdyby došlo k uzavření, nedokážu si představit, jak by to dopadlo.

Ryvola: Budou instalovány dynamické značky (překlápěcí), které budou reagovat na konkrétní dopravní situaci.

Panenka: Jako opatření navrhuji „vytažení“ zastávek na tramvajové trase z Újezdu. Automaticky by auta čekala na „odstaničení“.

Ryvola: Toto opatření bylo zavedeno u Karlových lázní a neosvědčilo se.

Kryl: Změna organizace dopravy v klidu by měla nastat současně se zpoplatněním vjezdu do centra.

Růžička: Jakým způsobem bude vyhodnocena analýza o fungování opatření?

Kostohryz: Dojde k jednání, jestli ten problém je dostatečně veliký, aby se řešil a abychom vytypovali místa k úpravě.

Ryvola: Pokud se vyhodnotí po roce, že je toto opatření o víkendu zbytečné, není nic jednoduššího než se domluvit. Může to být časově omezené (např. v noci). Magistrát se dohodne se všemi MČ (upraví se překlápěcí značky).

Městská část Praha 5
10. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.12.2023
Číslo usnesení: VYDO/10/8/2023

8. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.(předseda Výboru dopravního)

"Návrh skladby ceníku ZPS"

Výbor dopravní

I. Odkládá

1. projednání "Návrh skladby ceníku ZPS".

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Savina Finardi, Ph.D. není přítomna při hlasování)

Diskuse:

Kostohryz: Rád bych tady přivítala pana vedoucího oddělení organizace dopravy magistrátu Ing. Miroslava Čadského. Děkujeme za zaslání podkladů, včetně důvodové zprávy (moc nám pomohlo se v problematice zorientovat). Poprosil bych o představení hlavních změn.

Čadský: Zkráceně. Novela ceníku vzešla z požadavků MČ. Modrá zóna bude čistě rezidentní (navrácení původního stavu. Nově je také vytvoření návštěvnického kreditu (pro návštěvy rezidentů), a to do 200 m od domicilu (vlastník nemovitosti, trvale bydlící, provozovatel obchodní jednotky). Výše kreditů není doposud stanovená, předpoklad je 120 hod. - pro osoby nad 18 let. Zrušení přenosných parkovacích oprávnění (technickou novelou k ceníku). Nově je zavedení „celopražského“ parkovacího oprávnění. Do fialových zón budou moci i mimopražští. Zvýhodnění budou mít majitelé vozidel elektro a pluginhybridů. Ostatní musí splnit Euro 6. Jsou 2 varianty. Varianta se středem města by byla dražší. Končí celoplošné zvýhodnění v modrých zónách (resp. se technickou novelou prodlouží pouze do 1.10.2024). Zůstane jim pouze finanční zvýhodnění.

Kostohryz: V návrhu některé ceny vyplněny nejsou.

Čadský: Je to politické rozhodnutí, které je závislé na jednáních MČ s městem. Vyplněny jsou stávající ceny (budou se měnit). Jde o návrh struktury ceníku. V dalším kroku se bude jednat o výši jednotlivých cen (po zpracování připomínek ke struktuře ceníku)

Kostohryz: Kdo může tedy nově stát v modré zóně?

Čadský: Rezidenti, abonenti, vlastníci (skupiny, co mají nárok na parkovací oprávnění). Kredit rezidenta pouze do vzdálenosti 200 m od adresního bodu (původní myšlenka byla na malé oblasti - „neprošlo to“ přes MČ).

Panenka: Vzdálenost je myšlena přímou čarou či po ulici?

Čadský: Upřímně nevím. Z tohoto důvodu jsme požadovali připomínky TSK (GPS bude ukazovat správně, kde ještě parkovat). TSK nějaké řešení připraveno má.

Ryvola: Na Praze 1 budeme požadovat vzdálenost 500 m (je zde problém najít volné místo)

Kostohryz: Dále se rozlišuje zásobující a zásobovatel.

Čadský: Otázkou je, zda bude probíhat zásobování ve všech časech, a dále zda bude možné zásobovat pouze z vyhrazených míst. Systém parkovacího oprávnění je připraven, shoda se ovšem stále „hledá“. Pokud jsem zásobovaný, tak mohu 4 úseky v okolí domicilu zónu využít na 15 minut (do hodiny 4 auta). Zásobující s jedním vozidlem v jednom úseku může stát 15 minut, pak ho to automaticky odhlásí (musí se přemístit do jiného úseku). Auta neparkují, jezdí.

Ryvola: Praha 1 je proti zásobování z modré zóny. Na začátku parkovacího zálivu („na každém rohu“) by mohlo být jedno zásobovací místo.

Panenka: Praha 1 je samý krám a je zde problém se zásobováním. Na Praze 5 není zásobování z modré zóny komplikací.

Rybičková: Nedokážu si představit, že si při zásobování budu evidovat přes aplikaci každou zastávku. Inspirovali jste se v zahraničí?

Ryvola: Stačilo by „autíčkem“ danou ulici projet 1/20 minut. Již nyní je v zóně možné stát 15 minut (bez „nabrání“). Krátkodobé stání by mohlo probíhat bez administrativního podložení.

Rybičková: Zásobování by bylo dobré směřovat na určité časy (brzy ráno).

Čadský: Historicky bylo zásobování směřováno mezi 6-8 hodinu ranní, kdy zóny neplatily (nebylo respektováno). Pro zásobování bude nutné přihlášení (jinak nevíme, kdy začíná). TSK je schopná monitorovat auta stojící mimo

vyznačená parkovací stání. (Je nutné zjistit, jaký je potřeba důkazní materiál pro případné sankce). Vyfocení, zaměření, stání na trávníku apod. už „autíčka“ umí. Neumí porovnávat s SDZ.

Kostohryz: Kredit k rezidentskému stání je v návrhu ve 2 variantách. Jaký je rozdíl?

Čadský: Do 120 minut budu platit po registraci přes virtuální parkovací hodiny (jako v Mnichově). Po roce propadá.

Ryvola: Na Praze 1 se jedná o 2 mil. hodin (navrhujeme kredit vázat na jednu rodinu - elektroměr). Na Praze 1 je 1700 parkovacích míst v garážích prázdných (jsou dražší).

Panenka: V Brně mají kredit 200 hodin. Praha 1 je jiná než ostatní MČ. Z jednání vzešel kompromis 100 hodin (po úpravě - 120 hodin se lépe dělí počtem měsíců). Co se ovšem bude dít po vyčerpání kreditu?

Ryvola: Mám možnost si koupit kredit (ale nemusíme). Můžeme si kupovat hodiny (průměrná cena v okolí je 70 Kč/hod, za stání 10 hodin zaplatím 700 Kč). S Prahou 2 se na tom shodneme.

Panenka: To ovšem zdraží práci řemeslníka, kterého si objednáme.

Čadský: Dělali jsme model pro Prahu 1, 2 a Ďáblice (sídliště), který simuluje situaci při zrušení přenosného parkovacího oprávnění, návštěvnických stání v modré zóně. Výsledkem je úbytek aut v MČ Praha 1 a 2 a nárůst na sídlišti (Ďáblice). Zavedení kreditu (pokud bude příliš levné) tedy v okrajových částech situaci neřeší.

Kostohryz: Kolik (fialových) zón si může návštěvník koupit v rámci paušálu?

Čadský: Požadavek byl na celé město (původně pro Pražany, nyní pro návštěvníky - legislativně to nejde). Paušál lze koupit ve variantě bez centra (je možné zahrnout např. část Prahy 5) do všech fialových zón.

Panenka: Řeší se se Středočeským krajem výstavba P+R?

Čadský: P+R v Praze nic nevyřeší, ve Středočeském kraji se plánují hlavně na železničních stanicích

Rybičková: Když si kupujete za hodinovou sazbu, tak si rozmyslete, zda do Prahy pojedete (s předplatným se chování řidičů změní - motivuje je k použití auta). Pokud nebude volné místo, tak budou porušovat předpisy.

Čadský: Policie je na hraně možností. Odhalování přestupků může provádět policista bez fyzické zdatnosti.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:30

Ověřovatel:

Svatopluk Bartoň

JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního ZMČ Praha 5

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice