

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 1311
ze dne 22.6.2020

k návrhu koncepčního dokumentu "Zóny placeného stání hl.m. Prahy - Strategie rozvoje parkování 2020 - 2025"

Rada hlavního města Prahy

I. s c h v a l u j e

dokument "Zóny placeného stání hl.m. Prahy - Strategie rozvoje parkování 2020 - 2025", který je přílohou č. 1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. náměstkovi primátora Ing. Adamu Scheinherrovi, MSc., Ph.D.

1. zpracovat právní a dopravní analýzu rozšíření možnosti zvýhodněného parkování rezidentů hl.m. Prahy v zónách placeného stání i mimo oblast vymezenou nařízením č. 19/2017 Sb. 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, ve znění pozdějších předpisů

Termín: 31.12.2020

III. u k l á d á

1. MHMP - ODO MHMP

1. postupovat v dalším rozvoji systému zón placeného stání hl.m. Prahy v souladu s dokumentem dle bodu I. tohoto usnesení

Termín: 31.12.2025

Kontrolní termín: 31.12.2021

Kontrolní termín: 31.12.2023

2. rozpracovat další navazující dokumenty systému zón placeného stání v souladu s dokumentem dle bodu I. tohoto usnesení

Termín: 31.12.2025

Kontrolní termín: 31.12.2021

Kontrolní termín: 31.12.2023

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.

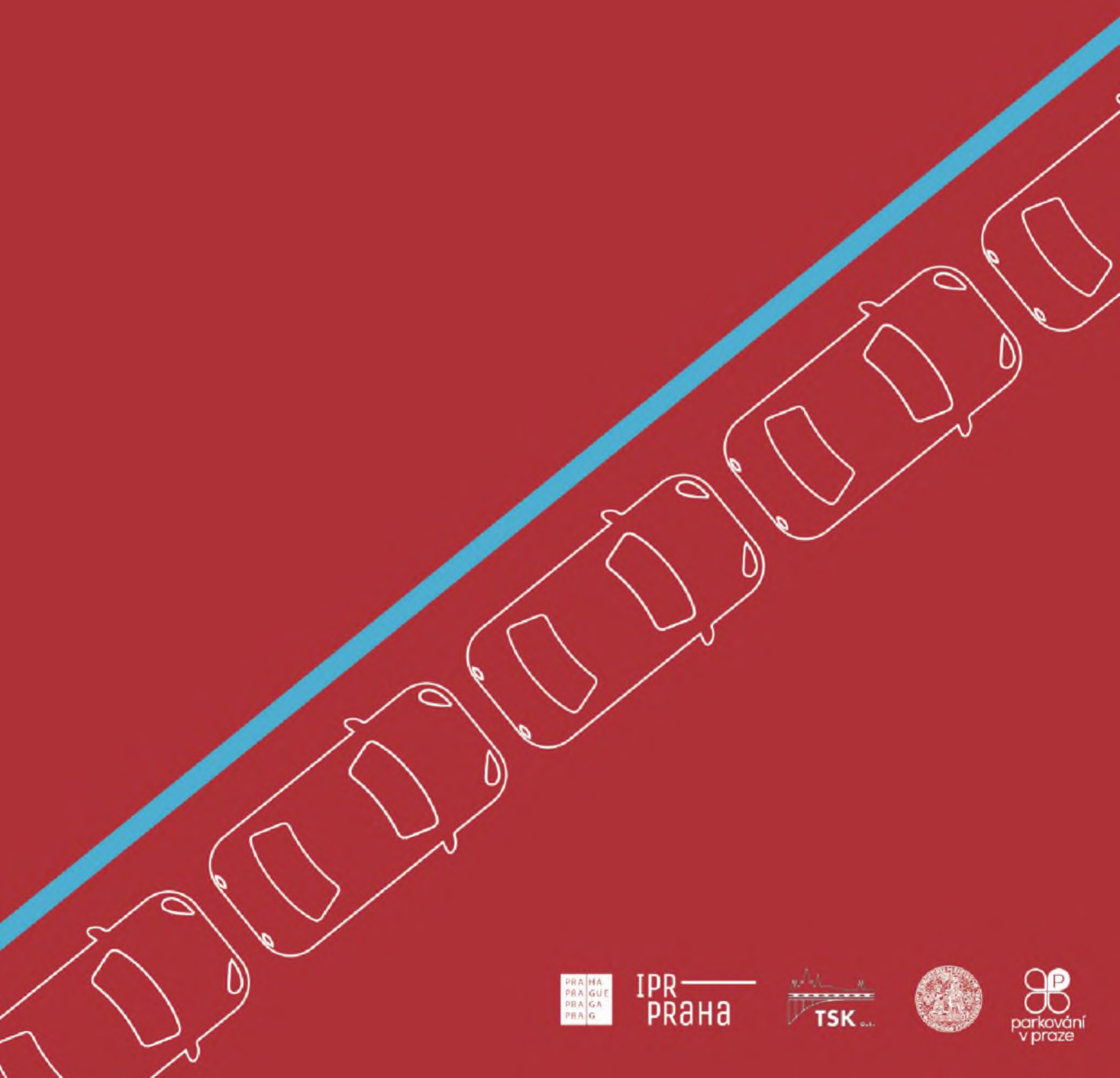
Tisk: R-36177

Provede: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., MHMP - ODO MHMP

Na vědomí: odborům MHMP

ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ HL. M. PRAHY

Strategie rozvoje parkování 2020-2025



Vypracovali

Mgr. Markéta Braun Kohlová, Ph.D., Univerzita Karlova – Centrum pro otázky životního prostředí

Ing. Václav Novotný, Ph.D., Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Ing. Libor Šíma, Magistrát hlavního města Prahy

Ing. Miroslav Čadský, Magistrát hlavního města Prahy

Mgr. Václav Lukeš, Magistrát hlavního města Prahy

PhDr. Filip Hájek, Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.

Spolupracovali

členové Komise Rady hlavního města Prahy pro parkování

Grafická spolupráce

BcA. Barbora Listíková, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Předkládá

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora hlavního města Prahy

Magistrát hlavního města Prahy

Praha – červen 2020

MANAŽERSKÉ SHRNUÍ

Cílem strategie rozvoje zón placeného stání (ZPS) je efektivní a spravedlivé rozdělení veřejného prostoru mezi jeho možné uživatele a snížení negativních dopadů automobilové dopravy na zdraví obyvatelstva, kvalitu městského prostředí a globální klima. Úspěšná realizace strategie zvýší počet volných parkovacích míst na 15 %, sníží nerespektovanost pravidel pro stání v zónách a omezí živelné parkování na přechodech, chodnících, zeleni atd.

Hlavní nástroje k dosažení cílů strategie:

CENOTVORBA

- upravit cenu návštěvnického parkovného, aby motivovala k využití mimouličních garážových stání;
- nastavit pravidla pro tvorbu ceny návštěvnického parkovného v závislosti na poptávce ze strany řidičů;
- upravit cenu dlouhodobých parkovacích oprávnění tak, aby zvýhodňovala environmentálně šetrná vozidla, a naopak znevýhodňovala auta velkých rozměrů;
- nastavit automatickou valorizaci cen (tj. úpravu podle inflace) u dlouhodobých parkovacích oprávnění;
- zachovat cenové zvýhodnění sociálně slabších skupin;
- nastavit dlouhodobě udržitelná pravidla zvýhodnění vozidel carsharingu;

RESPEKTOVANOST

- zvýšit respektovanost pravidel pomocí automatizované i personální kontroly, automatizace přestupkového procesu a vyššího využití odtahů;

SJEDNOCENÍ NÁSTROJŮ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

- sjednotit nastavení zón placeného stání z hlediska dopravního značení, provozní doby a principů cenotvorby;
- doplnit systém o menší parkovací oblasti (fungující v Praze 5 a 8) i v dalších městských částech;

KOMUNIKACE

- účinně směrem k veřejnosti komunikovat principy tvorby cen návštěvnického i dlouhodobého stání a způsoby, kterými mohou lidé rychle a pohodlně platit za parkování (vč. elektronických aplikací);
- transparentně nakládat s výnosy a využívat je primárně k financování nákladů na provoz zón placeného stání, budování parkovací infrastruktury (např. parkovacích domů, parkovišť P+R atd.) a zlepšení kvality veřejného prostoru.

OBSAH

MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	2
OBSAH.....	3
1. ÚVOD.....	4
2. CÍL NOVÉ STRATEGIE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ.....	5
3. STRUČNÝ POPIS ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ V PRAZE.....	7
4. HLAVNÍ NEDOSTATKY STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU	9
Nedostatky dopravně-regulační funkce.....	9
Dodržování pravidel a kontrola ZPS	10
Malá podpora systému ZPS u veřejnosti.....	10
Technologie	11
Funkčnost systému ZPS a její vyhodnocování.....	11
5. BUDOUCÍ VÝZVY PRO FUNGOVÁNÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ.....	12
6. PRINCIPY FUNGOVÁNÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ V OBDOBÍ 2020-2025	13
7. JEDNOTLIVÉ NÁSTROJE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ	14
Dopravně-regulační nástroje.....	14
Institucionální nástroje a hodnocení funkčnosti systému ZPS	15
Zintenzivnění kontroly dodržování pravidel.....	16
Kvalitní komunikace s veřejností.....	16
Technologické nástroje a návaznost na koncepci Smart City.....	17
8. SLEDOVANÉ INDIKÁTORY FUNKČNOSTI SYSTÉMU ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ.....	18
9. FAKTORY ÚSPĚŠNÉ IMPLEMENTACE NOVÉ STRATEGIE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ.....	19
10. TRANSPARENTNÍ NAKLÁDÁNÍ S VÝNOSY Z PARKOVÁNÍ	20
POJMY A ZKRATKY.....	21

1. ÚVOD

Tato strategie navrhuje řešení nedostatků stávajícího systému ZPS, které identifikovali odborníci z Univerzity Karlovy, Českého vysokého učení technického v Praze, Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, České parkovací asociace, Městské policie hl. m. Prahy, Technické správy komunikací hl. m. Prahy a Magistrátu hl. m. Prahy. Nová strategie je revizí jednotného systému fungujícího v osmi městských částech Prahy.

Strategie reaguje na zkušenosti ze současného nastavení, nedostatky stávajícího systému a výzvy, kterým bude systém zón čelit v budoucích letech. Mezi hlavní nedostatky fungování zón patří malá dostupnost parkovacích míst zejména v atraktivních lokalitách, malý vliv systému na objem automobilové dopravy, živelné parkování na přechodech, chodnících nebo zeleni a nelegální parkování v ZPS kvůli nedostatečné intenzitě kontroly a vymáhání pravidel v zónách i mimo ně a mylné vnímání systému ZPS veřejností jako služby, která má řidičům za poplatek zajistit volné parkovací místo. V budoucích dekádách bude funkčnost systému navíc ohrožována rostoucí populací metropolitního regionu, zaostávajícím rozvojem přijatelných dopravních alternativ zajišťující mobilitu obyvatel zázemí do HMP, zejména systému parkovišť P+R a (kolejové) hromadné dopravy, rostoucí úrovní příjmů vedoucí k vyšší míře automobilizace a klesající reálné ceně parkování a rostoucí velikostí osobních automobilů.

Nová strategie je předkládána nyní, aby principy v ní stanovené mohly být zohledněny při rozšiřování ZPS do dalších městských částí a při uzavírání nových smluv s dodavateli, kteří budou zajišťovat fungování systému.

Předkládaná strategie je v souladu s přijatým Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí a přímo naplňuje úkol Rozvoj ZPS (z opatření ID 200), které je obsaženo v jeho návrhu a akčním plánu. Strategie zároveň podporuje Klimatický závazek hlavního města Prahy. Systém ZPS se neobejde bez součinnosti hlavního města Prahy, jeho městských částí a Středočeského kraje v oblasti plánování a koordinace územního rozvoje tzv. Pražské metropolitní oblasti, zejména systematického rozvoje kolejové veřejné hromadné dopravy a vybudování sítě záchytných parkovišť především u vlakových stanic a zastávek ve Středočeském kraji a u koncových stanic pražského metra.

2. CÍL NOVÉ STRATEGIE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Hlavním cílem systému ZPS je efektivní a **spravedlivé rozdělení veřejného prostoru mezi jeho možné uživatele** a snížení negativních dopadů automobilové dopravy na zdraví obyvatelstva, kvalitu městského prostředí a globální klima.

Předpokládané přínosy nové strategie

Uvedení nového systému ZPS do praxe bude mít pro různé skupiny uživatelů a hlavní město Prahu následující přínosy:

Pro jednotlivce (rezidenty, abonenty a návštěvníky v ZPS a další obyvatele města):

1. Pro rezidenty zvýšení dostupnosti parkování v místě trvalého pobytu.
2. Pro návštěvníky zvýšení reálné možnosti zaparkovat na místech návštěvníckého stání.
3. Zvýšení komfortu při hledání parkovacího místa a při placení pro všechny uživatelské skupiny.
4. Zjednodušení a zpřehlednění systému ZPS a placení za parkování.
5. Snížení negativních dopadů dopravy, zejména hluku a znečištění ovzduší v místě bydliště a zvýšení kvality života.
6. Zvýšení dopravní bezpečnosti (omezení stání na přechodech, chodnicích, zeleni).
7. Kompenzace negativních externalit z dopravy obyvatelům dotčených městských částí.

Pro město, tj. subjekty zajišťující fungování systému (HMP/MČ/Městská policie HMP):

1. Zajištění nákladové efektivity fungování systému ZPS.
2. Snížení byrokratické náročnosti systému.
3. Vyšší spokojenost rezidentů, abonentů a návštěvníků založená na vyšší transparentnosti a spravedlnosti systému, komfortu a nových službách.
4. Snížení zátěže veřejného prostoru, zejména v Pražské památkové rezervaci.
5. Zvýšení prestiže města zavedením funkčního a respektovaného systému ZPS.

Aby mohl být cíl strategie efektivně a trvale naplňován, je třeba:

- **v krátkodobém horizontu** zachovat prostorové vymezení jednotlivých parkovacích oblastí na úrovni městských částí, resp. vytvořit menší parkovací oblasti, zlepšit kontrolu a vymáhání pravidel ZPS, zefektivnit fungování ZPS, zpřehlednit placení parkovného pro všechny skupiny uživatelů, změnit poměr ceny parkování na ulici a v garážích ve prospěch parkování mimo veřejné komunikace zejména u návštěvníků, zvýšit motivační efekt ceny parkovného pro všechny skupiny uživatelů ve prospěch dalších způsobů dopravy a zvýšit míru dodržování pravidel;
- **ve střednědobém horizontu** zvýšit podporu systému u veřejnosti, zpřehlednit principy cenotvorby (tarifní politiku), narovnat ceny pro dosud silně zvýhodněná environmentálně šetrná vozidla a vozidla carsharingu (jejichž počet strmě narůstá), zjednodušit dopravní

značení, minimalizovat administrativu na straně veřejnosti, rozšířit ZPS do okolí dopravních uzlů, lokálních center a další blokové zástavby;

- **v dlouhodobém horizontu** snížit počet parkujících vozidel v cenných uličních prostranstvích, jako například v Pražské památkové rezervaci, o 10 % oproti roku 2015 (zejména přesunem automobilů do podzemních garáží), dosáhnout vyššího počtu parkovacích míst v garážích, než v uličním prostoru - ideálně v poměru 60:40, minimalizovat administrativu spojenou s kontrolou a vymáháním pravidel ZPS, zajistit lepší propojení systému ZPS se základními registry a Registrem silničních vozidel, které usnadní jak automatickou kontrolu oprávněnosti žádostí, tak i možnost cenové diferenciaci méně preferovaných vozidel (s vyššími emisemi nebo rozměry), vytvořit dostatečné legislativní nástroje, které zlepší možnosti kontroly a vymáhání pravidel, spolu s rozvojem systému hromadné dopravy zejména v rychle se rozvíjejících okrajových částech Prahy a vytvořit síť záchytných parkovišť na zastávkách a stanicích kolejové dopravy ve vnějším pásmu města a ve Středočeském kraji a připravit legislativu pro výstavbu s nižšími nároky na počet parkovacích míst.

3. STRUČNÝ POPIS ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ V PRAZE

Systém ZPS je hlavním nástrojem města sloužícím k managementu parkování ve veřejném prostoru. Ze zákona je zřizovatelem ZPS obec, tj. hl. m. Praha.

- Parkovací stání v ZPS v Praze se dělí do tří typů podle skupin uživatelů, kteří zde mohou stát, (a míry regulace):
 - Rezidentní stání: modré zóny jsou určené ke stání rezidentů a abonentů, kteří jsou zde významně preferováni. Návštěvníké stání je zde časově omezeno a cenově znevýhodněno.
 - Návštěvníká stání: oranžové zóny jsou určené ke krátkodobému stání pouze návštěvníků zejména v atraktivních lokalitách, které během dne navštěvuje velké množství lidí (v blízkosti komerčních objektů, pošt, úřadů apod.).
 - Smíšená stání: fialové zóny slouží k parkování rezidentů, abonentů i návštěvníků s cílem umožnit návštěvy v rezidentních zónách.
- Uživatelé, kteří mají zákonný nárok¹ na dlouhodobé stání v ZPS (tj. rezidenti, abonenti a vlastníci nemovitostí), popř. i další vybrané skupiny uživatelů, mohou své vozidlo parkovat na základě dlouhodobého elektronického parkovacího oprávnění. Návštěvníci mohou své vozidlo parkovat při uhrazení ceny v parkovacím automatu nebo online v aplikaci nebo platbou přes internet.
- Konkrétní pravidla stání vozidel na jednotlivých typech parkovacích stání (tj. cena stání a maximální doba stání) jsou definována společně hl. m. Prahou a jednotlivými městskými částmi.
- Oprávněnost parkování se kontroluje prostřednictvím rozpoznávání RZ/SPZ, a to monitorovacími vozidly a činnostmi strážníků Městské policie HMP. Řešení přestupků v ZPS je odpovědností správních orgánů – Městské policie HMP a příslušných přestupkových oddělení úřadů městských částí.
- Správcem systému ZPS je Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK).
 - Parkování je regulováno na území 12 městských částí (Praha 1, Praha 2, Praha 3, Praha 4, Praha 5, Praha 6, Praha 7, Praha 8, Praha 9, Praha 13, Praha 16 a Praha 22). K 6. 1. 2020 bylo systémem ZPS spravováno 127 780 parkovacích míst.
 - Provoz ZPS je v současné době zajišťován pracovníky TSK nebo skrze dodavatelské subjekty. Provoz ZPS se skládá ze správy dopravního značení, pořizování a instalace parkovacích automatů, pořízení a provozu Virtuálních parkovacích hodin, pravidelné kontroly a reportování, provozu Centrálního informačního systému ZPS (software uchovávající informace o parkovacích úsecích, parkovacích oprávněních apod.).
- Financování ZPS
 - Výnosy z prodeje parkovacích oprávnění, plateb za krátkodobé parkování jsou po odečtení nákladů na zřízení a provoz ZPS rozděleny v poměru 50 % pro HMP a 50 % pro danou MČ.
 - Výnosy z přestupků v ZPS jsou dle zákona ze 100 % příjmem dané městské části.



Obrázek 1: Tři typy parkovacích stání

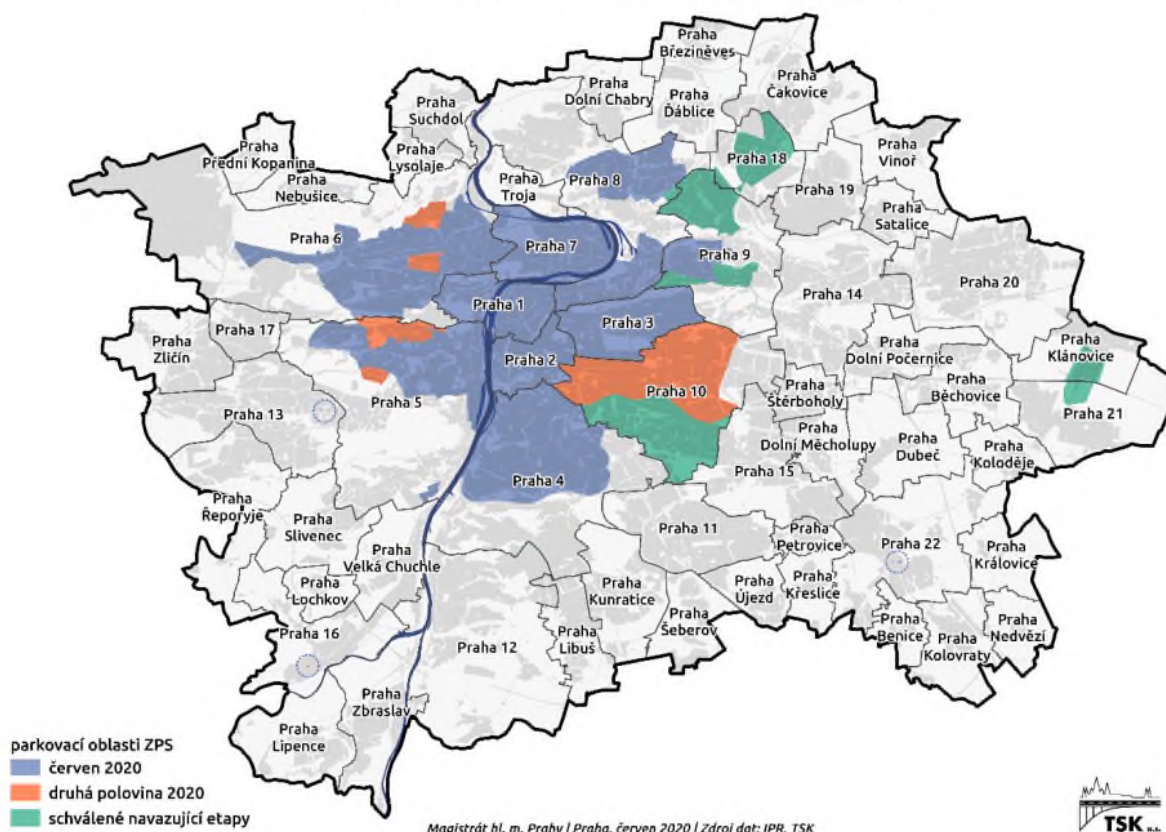
Zdroj: TSK

¹ § 23 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích



Obrázek 2: Ukázka nástrojů automatizovaného monitoringu v ZPS
Zdroj: TSK

ZÓNY PLACENÉHO STÁNÍ V HL. M. PRAZE, 2020



Obrázek 3: Zóny placeného stání v hl. m. Praze, červen 2020
Zdroj: TSK, IPR

4. HLAVNÍ NEDOSTATKY STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU

Stávající systém ZPS má v současnosti nedostatky z hlediska množství volných parkovacích míst a schopnosti regulovat míru individuální automobilové dopravy v hlavním městě, kapacity efektivně vymáhat dodržování pravidel, podpory u veřejnosti a schopnosti čelit budoucím dopravním trendům spojeným s růstem populace metropolitního území.

Nedostatky dopravně-regulační funkce

- Množství **volných parkovacích míst** nedosahuje doporučených 15 % (např. Donald Shoup (ed.), *Parking and the City*, New York: Routledge, 2018) zejména pro návštěvníky atraktivních lokalit. Nedostatek volných míst zde způsobuje na jedné straně návštěvu velkého množství lidí současně, tedy vyšší poptávka, na druhé straně nízká obrátkovosti díky přijatelně nízké ceně parkování.
- Vozidla řidičů hledajících volná parkovací stání při vysoké obsazenosti zón vytvářejí **zbytnou (sekundární) dopravu**. Sekundární doprava, která vytváří zácpy, hluk a znečišťuje ovzduší, má negativní dopady na zdraví místního obyvatelstva a globální klima.
- Automobily zabírají **stále větší podíl veřejného prostoru**. S cílem vytvořit co nejvíce parkovacích míst se v posledních dekádách zvýšil podíl kolmého a šikmého stání, které nezřídka zabírá části chodníků dříve určené pouze chodcům.
- **Množství registrovaných vozidel na počet vyznačených parkovacích stání** v ZPS setrvale roste a neexistuje zde regulační nástroj.
- Současné **nízké ceny za parkování vozidel a kapacita stání v zónách nedostatečně motivují** k užívání jiných způsobů dopravy. Jinými slovy, cena parkování a úprava provozní doby nejsou dostatečně využívány jako nástroj efektivního řízení poptávky po cestování automobilem.
- Řidiči málo využívají **existující volná parkovací místa v uzavřených garážích** – nevědí o nich a navíc jejich cenová diferenciací (často stejná cena) nevytváří dostatečnou motivaci k jejich užívání v porovnání s lépe dostupným veřejným stáním na ulici.
- Automobily návštěvníků Prahy se **hromadí za hranicemi parkovacích oblastí**. Tento jev posiluje **nedostatečná kapacita záchytných parkovišť P+R** a vyšší množství obyvatel bez trvalého pobytu v dané oblasti.
- Systém ZPS nedostatečně upravuje **parkování motocyklů** (skútrů, čtyřkolek apod.), neposkytuje dostatek vyhrazených parkovacích stání pro zásobování a neumožňuje osazování cyklostojanů, resp. parkování jízdních kol.
- V některých lokalitách je ve večerních hodinách omezené množství **volných parkovacích míst pro rezidenty** v blízkosti místa jejich trvalého pobytu.



Obrázek 4: Stání nadrozměrných vozidel
Zdroj: IPR

- Nedostatečná kapacita **alternativního parkování mimo ZPS** (parkoviště P+R na okraji Prahy a ve Středočeském kraji).

Dodržování pravidel a kontrola ZPS

- **Postihování a vymáhání sankcí za přestupky v ZPS není efektivní.** Příčinou jsou legislativní pravidla znesnadňující výkon práce strážníků Městské policie HMP (resp. i Policie ČR), a zaměstnanců přestupkových oddělení úřadů MČ/MHMP, personální problémy v důsledku nízké nezaměstnanosti a omezených možností patřičného ohodnocení práce zaměstnanců, i politických souvislostí na lokální úrovni a absence jednotného softwarového řešení, které by umožnilo tuto komplexní úlohu více automatizovat.
- Povinnost vedení **společného řízení o více přestupcích** (viz § 88 Zákona o přestupcích 250/2016 Sb.) a nízká výše pokut za porušení pravidel v ZPS (stanovena zákonem) řidiče nedostatečně motivuje k jejich dodržování.
- Velký podíl řidičů nerespektuje v ZPS platné dopravní značení. Obvyklým jevem je **stání bez uhrazené ceny za parkování**.
- Řidiči také často odstavují svá vozidla **mimo vyhrazená parkovací místa** (např. na chodnících, v zeleni apod.), čímž je ohrožena bezpečnost chodců a snížena kvalita veřejného prostoru. Kontrola stání mimo ZPS (tj. v zeleni, na chodnících, přechodech apod.) není dostatečně intenzivní. Možnost **automatizované kontroly stání mimo ZPS**, která je kapacitně efektivnější, není využívána.
- Vyhrazená **parkovací stání pro osoby se zdravotním postižením** (resp. pro držitele parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením) nejsou součástí systému ZPS, což je jedním z důvodů, proč se na ně nevztahuje automatizovaný monitoring ZPS. Problematická je pro případnou integraci parkovacích stání do ZPS i rozdílná logika užívání parkovacích průkazů (průkazy se váží ke konkrétním osobám, nikoliv vozidlům) a absence centrálního registru držitelů parkovacích karet.
- Monitoring ZPS nepostihuje **zásobovací parkovací stání**. Existující technologické nástroje k propojení monitoringu a informací o oprávněnosti užívání zásobovacích míst konkrétními vozidly se nevyužívají.
- Lidé porušují a **obcházejí pravidla pro získávání parkovacích oprávnění** (s pomocí fiktivních adres trvalého pobytu a fiktivních firem).

Malá podpora systému ZPS u veřejnosti

- **Absence systematického informování veřejnosti** o cílech a principech systému ZPS a nástrojích, které usnadňují parkování jeho uživatelům.
- Dopravní značení, jeho technické provedení, provozní doba parkovacích úseků a cenové tarify **nejsou pro uživatele dostatečně přehledné** a liší se v jednotlivých městských částech.
- Velká část veřejnosti chápe systém jako službu, kterou město za poplatek zajišťuje občanům parkování na ulici, a nikoliv jako nástroj, s jehož pomocí město více či méně spravedlivě **rozděluje veřejný prostor na ulici** mezi různé skupiny uživatelů (nejen řidičů) v situaci, kdy je místa pro parkování nedostatek.
- Část veřejnosti systém ZPS nepodporuje a nevnímá ho jako jeden z mála **účinných nástrojů města pro zkvalitnění veřejného prostoru** a snížení zdravotní zátěže obyvatel.

- Způsob **využívání finančních výnosů ze ZPS není dostatečně transparentní**, aby ukázal, že se výnosy systému vrací zpět občanům v podobě zlepšování veřejného prostoru.
- Občané neznají skutečnou **hodnotu jejich parkovacího stání**, tj. hodnotu jiného možného využití daného veřejného prostoru (např. pro venkovní sezení před restauracemi), ani náklady na zřizování a provoz parkovacích stání.
- Veřejnost vnímá kontrolu a vymáhání pravidel v ZPS jako nedostatečné.
- Návštěvníci neznají anebo nepoužívají **legální způsoby placení** za stání v ZPS, např. virtuální parkovací hodiny.

Technologie

- **Potenciál technologických nástrojů**, které by zvýšily komfort služeb pro uživatele. Zejména další rozvoj služeb ve virtuálním prostředí (web, mobilní aplikace) a zjednodušení se v plné míře nevyužívá. Řada uživatelů tyto možnosti nezná.
- Další **rozvoj Centrálního informačního systému ZPS** včetně drobných úprav (např. úpravy parkovacích oprávnění) je při současném smluvním vztahu omezený.
- Chybí technické řešení pro kontrolu oprávněnosti stání **elektrických a plug-in hybridních vozidel** na parkovacích místech u veřejných dobíjecích stanic v ZPS. Na takových místech by měla stát pouze vozidla, která se v danou chvíli dobíjí, aby byla po nabití k dispozici dalším vozům.

Funkčnost systému ZPS a její vyhodnocování

- Funkčnost ZPS a jejich komplexních úprav se dosud provádí jen s omezenou sadou kvantitativních indikátorů. Cílové hodnoty **indikátorů navíc nejsou vždy stanoveny**.
- Systém ZPS není zcela připraven na **budoucí výzvy či hrozby** (viz další část).



Obrázek 5: Příklady porušování pravidel stání s negativními dopady na bezpečnost chodců
Zdroj: IPR

5. BUDOUCÍ VÝZVY PRO FUNGOVÁNÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Fungování systému ZPS alespoň ve stávající podobě mohou v budoucnu ohrozit populační, technologické a společenské trendy v metropolitním regionu. Jmenovitě:

Růst populace (zejména v zázemí Prahy)

- **Rostoucí populace** Prahy a jejího zázemí ve Středočeském kraji, která bude mít stejně jako nyní cíle dojížděky v širším centru města.
- **Rostoucí objem výstavby v zázemí Prahy**, kde jsou obyvatelé odkázáni na automobilovou dopravu a výstavbu, která užívání automobilu podporuje.

Pomalý rozvoj přijatelných alternativ individuální automobilové dopravy

- **Nedostatečná kapacita a pomalé rozšiřování sítě kolejové dopravy** zajišťující pohyb obyvatel ze zázemí do centra města.
- **Nedostatečný růst kapacity sítě parkovišť P+R** na okraji Prahy a ve Středočeském kraji.

Cenová konkurenceschopnost individuální automobilové dopravy

- **Rostoucí úroveň příjmů**, která snižuje reálnou cenu parkování, a tím oslabuje její regulační funkci a relativní **pokles ceny přepravy individuální automobilovou dopravou**.
- **Možné zdražení hromadné dopravy**, aniž by zároveň vzrostly ceny parkovného.
- **Rostoucí míra automobilizace** díky rostoucí koupěschopnosti obyvatelstva.

Nové typy mobility

- Rostoucí podíl **elektromobility** a její nároky na veřejný prostor pro budování dobíjecích stanic. Vyhrazená místa pro dobíjení v uličním prostoru mohou limitovat budoucí vymezení ZPS.
- Rostoucí obliba tzv. **ride-hailingu**, tj. přepravních služeb typu Uber, může vzhledem k obvyklé formě provozu takových služeb formě způsobovat nadměrné využívání parkovacích oprávnění v ZPS, zejména pak v nejvytíženějších lokalitách.
- **Budoucí fungování carsharingu**, který si nárokuje zvýhodněné parkování, jako pouhý doplněk stávajících služeb osobní dopravy, nikoliv náhrady osobního vlastnictví automobilu.
- Rozvoj **mikromobility** a služeb založených na sdílení jízdních kol a koloběžek (často elektrických) může způsobit vyšší nároky na využívání parkovacích stání tradičně určených pro automobily.
- Rozvoj dopravních služeb využívajících **autonomní vozidla**.
- Rostoucí **velikost osobních automobilů** vedoucí ke snížení celkové kapacity parkovacích oblastí. V současnosti není větší plocha potřebná k zaparkování velkých vozidel zohledněna v ceně parkování. Navíc výška přední kapoty a celková výška určitých skupin automobilů snižuje bezpečnost chodců, zejména dětí.

6. PRINCIPY FUNGOVÁNÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ V OBDOBÍ 2020-2025

Tato strategie zachovává centralizovanou podobu celého systému ZPS, jednotlivé parkovací zóny pro rezidenty a abonenty na území městských částí nebo menších oblastí, elektronickou podobu parkovacích oprávnění a roli TSK jako správce systému. Nová koncepce ZPS stanovuje priority, které by měly být naplňovány při všech budoucích rozhodnutích ve věci ZPS a celkovém řešení dopravy v klidu. Jedná se 10 obecných principů:

1. **Snižování negativních dopadů automobilové dopravy:** posílení schopnosti systému snižovat dopravní zátěž a dopady automobilové dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel generované primární dopravou do cílového místa a sekundární dopravou vznikající při hledání volného parkovacího místa.
2. **Spravedlivé rozdělování veřejného prostoru mezi různé skupiny uživatelů a řidičů** (rezidenty, abonenty a návštěvníky). Veřejná parkovací stání nemohou být vyhrazena pro soukromé účely, některé skupiny mohou být cenově zvýhodněny, např. zdravotně či jinak znevýhodněné skupiny uživatelů ZPS.
3. **Zohledňování vyšší atraktivity území (tj. poptávky) prostřednictvím vyšší ceny parkovného,** která zvyšuje obrátkovost jednotlivých vozidel a tím zvyšuje pravděpodobnost nalezení volného parkovacího místa.
4. **Odstupňování ceny parkovného podle environmentálních dopadů,** tj. emisí a velikosti vozidla.
5. **Jednoduchá a přehledná pravidla parkování** pro všechny skupiny uživatelů (oprávnění, cenové tarify, značení), minimální množství výjimek v rámci systému (např. umožňování vyhrazení parkovacích stání).
6. **Vysoký komfort služeb pro uživatele,** který zahrnuje poskytování informací, elektronickou komunikaci, placení i pomocí webových a mobilních aplikací. Jejich ovládání musí být srozumitelné a jednoduché.
7. **Vysoká respektovanost pravidel ZPS** a důsledné využívání všech zákonných oprávnění při jejich vymáhání.
8. **Lepší image ZPS** a její vnímání jakožto účinný nástroj ke snížení negativních dopadů automobilové dopravy na obyvatelstvo a zkvalitnění veřejného prostoru v hlavním městě Praze.
9. **Transparentní nakládání s výnosy z parkování v ZPS** a jejich opětovné využívání pro účely mobility (zejména výstavbu záchytných parkovišť u zastávek a stanic kolejové dopravy a zkvalitňování veřejného prostoru).
10. **Modularita systému ZPS** a otevřenost vůči budoucímu vývoji a zamezení uzavření systému vůči technologickým inovacím.

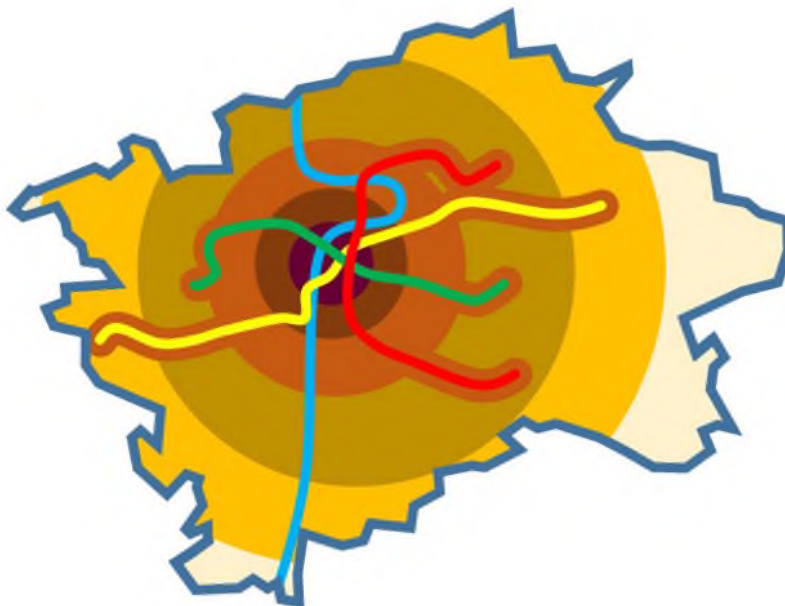
7. JEDNOTLIVÉ NÁSTROJE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

K dosažení cílů strategie a v souladu s výše uvedenými principy budou použity následující nástroje:

Dopravně-regulační nástroje

- Zřízení **menších parkovacích a rezidentních oblastí** obdobně, jako je tomu již nyní v městských částech P5 a P8. Cílem zmenšení parkovacích oblastí je snížení tlaku na existující parkovací stání v atraktivnějších oblastech.
- Využití **regulačního potenciálu ceny parkování**:
 - Zjednodušení tarifní politiky, tj. plně ji založit na principu, kdy parkování v atraktivních lokalitách, tj. těch s vyšší poptávkou ze strany řidičů, je dražší než v méně atraktivních lokalitách (viz obrázek 6 pro ilustraci), a některé typy uživatelů a vozidel jsou zvýhodněny a jiné naopak.
 - Zvýšení cen návštěvnického stání tak, aby stoupla dostupnost volných parkovacích míst v atraktivních lokalitách, tj. tam, kde chce v jednom okamžiku parkovat velké množství řidičů, na 15 %. Zvýšení počtu volných míst lze dosáhnout pouze s pomocí ceny stanovené v závislosti na poptávce.
 - Zvýšení cen abonentního stání tak, aby cena reflektovala zvýšený zájem o parkování v dané lokalitě. Parkování v atraktivní lokalitě musí být dražší než v méně atraktivní lokalitě. Zároveň musí být možné cenou ovlivnit žádoucí rozdělení parkovacích oprávnění mezi abonenty a rezidenty.
 - Zvýšení rozdílu mezi cenami dlouhodobých parkovacích oprávnění pro velké a malé parkovací oblasti. Z hlediska fungování ZPS (tj. pro zvýšení počtu volných parkovacích stání) je žádoucí, aby více rezidentů a abonentů využívalo stání v co nejmenší oblasti blízko svého místa pobytu či sídla firmy. U obou skupin uživatelů je v současné době cena parkovacího oprávnění pro celou parkovací oblast velmi nízká (1200 Kč na rok u rezidentů a 7000 Kč na rok u abonentů).
 - Stanovení ceny za parkování na ulici tak, aby byla vyšší než cena parkování v dané oblasti v garážích.
 - Stanovení ceny parkovacích oprávnění u rezidentů a abonentů podle emisních skupin a velikosti vozidla.
 - Nastavení automatické valorizace cen (tj. úpravu podle inflace) u dlouhodobých parkovacích oprávnění;
 - Zvýšení ceny parkovacího oprávnění pro uživatele firemních vozidel svěřených k osobnímu užívání.
- **Integrace zásobovacích parkovacích stání do systému ZPS**; sjednocení dopravního značení těchto vyhrazených parkovacích stání; automatický systém udělování oprávnění a jeho monitoring.
- Zahrnutí **parkování motocyklů a nemotorových vozidel** (jízdních kol, koloběžek apod.) do pravidel ZPS s cílem vytvořit dostatečný počet míst pro jejich bezpečné a komfortní odkládání.
- **Upravení podmínek podpory služeb carsharingu** v oblasti parkování a podmínění podpory předem danými ukazateli provozu sdílených vozidel, které indikují žádoucí efekty na míru automobilizace v Praze. Konkrétně se jedná o stanovení maximálního počtu registrovaných sdílených vozidel v Praze, zavedení platby za parkovací oprávnění pro každé registrované

sdílené vozidlo, kontrola jeho pravidelného využití uživateli a vykazování meziročního růstu počtu aktivních uživatelů systému pro každého provozovatele.



Obrázek 6: Ilustrativní znázornění zón s různými cenami
Zdroj: TSK

Institucionální nástroje a hodnocení funkčnosti systému ZPS

- **Omezení množství výjimek ze systému** (např. vyhrazených stání pro instituce).
- Narovnání podmínek pro **dosud zvýhodňované skupiny uživatelů** (služební vozidla, dlouhodobé pronájmy).
- Navrácení některých pravomocí městských částí do **kompetence HMP**, aby bylo možné realizovat zjednodušující opatření (sjednocování tarifů, dopravní značení). Ze strany HMP stanovit jasná a jednotná pravidla fungování ZPS.
- Zlepšení **dostupnosti informací** ze základních a dalších centrálních registrů pro efektivnější provoz ZPS a zvýšení komfortu užívání ZPS řidiči (MČ by měly mít přístup do Centrálního registru vozidel, a tedy například k emisním charakteristikám vozů).
- **Sjednocení agendy dopravy v klidu** – ZPS, P+R, parkovací plochy v TSK, tak aby došlo k řešení tohoto problému komplexně.
- **Využívání datových výstupů ze systému ZPS pro rozhodování o dalším rozvoji systému**, čímž bude naplňována koncepce Smart City.
- Realizace **veřejných zakázek** způsobem, který umožní měnit a doplňovat podle potřeby technické podmínky fungování systému ZPS a kontroly dodržování pravidel.
- **Zlepšení informovanosti** o fungování ZPS u jejich uživatelů formou základních (pro občany) a detailnějších (pro MČ a MHMP) kvantitativních indikátorů.
- Zajištění **transparentnosti nakládání s výnosy z provozu ZPS**. Část výnosů ze ZPS by přitom měla financovat rozvoj veřejného prostoru a zajištění parkování v hlavním městě pomocí záchytných parkovišť typu P+R u stanic a zastávek kolejové dopravy a garáží. Bližší popis tohoto nástroje je blíže popsán v kapitole 10. Transparentní nakládání s výnosy by mohlo

zlepšit vnímání systému veřejnosti. (V současnosti plynou veškeré výnosy ze ZPS do rozpočtů městských částí a hlavního města Prahy bez povinnosti využít je v oblasti dopravy či údržby ulic; byť se tak de facto děje, ale způsob nakládání s výnosy se špatně komunikuje).

Zintenzivnění kontroly dodržování pravidel

- Zintenzivnění kontroly a zlepšení vymáhání pravidel parkování ze strany kontrolních a správních orgánů:
 - zvýšení respektovanosti stanoveného dopravního režimu, důsledné využívání všech zákonných nástrojů, **zintenzivnění kontroly a četnosti odtahů**;
 - **omezení zneužívání parkovacích oprávnění** (u lidí a firem s fiktivním bydlištěm nebo sídlem firmy);
 - **příprava legislativních změn** (prostřednictvím zákonodárné iniciativy HMP či profesních asociací) pro účinnější postih a vymáhání sankcí za přestupky v provozu na pozemních komunikacích. Nová legislativa by měla umožnit např. udělování pokut v odstupňované výši podle rychlosti zaplacení četnosti téhož přestupku (při rychlém zaplacení snížená sazba, naopak vyšší při opakovaném přestupku).

Kvalitní komunikace s veřejností

- **Komunikace cílů systému ZPS směrem k veřejnosti.** Jde o spravedlivé rozdělování práv k užívání veřejného prostoru k parkování mezi všechny ty, kteří ho chtějí užívat, a nikoliv pouhé zajištění parkovacího místa rezidentům co nejbližší bydliště.
- Lepší **komunikace přínosů managementu parkování** prostřednictvím zvýšené ceny parkování, která sníží poptávku, zvýší obrátkovost na jednotlivých parkovacích místech a tím zvýší dopravní dostupnost pro potřebné cesty automobilem.
- **Sjednocení provozní doby** v ZPS do režimu „24/7“. Rozdílnou poptávku po parkování v průběhu dne v jednotlivých oblastech ZPS reflektovat pouze cenou. Pravidla parkování budou jednoduchá, všem uživatelům dopředu známá a instinktivně pochopitelná napříč městem.
- Lepší komunikace směrem k veřejnosti o prospěšnosti systému ZPS jakožto jednoho z mála **nástrojů města k omezení negativních vlivů individuální automobilové dopravy** v atraktivních lokalitách města (centra, lokálních center, ale také okrajových míst nástupu na hromadnou dopravu; dalším možným nástrojem by bylo myto).
- Uplatňování **jednoduchých a srozumitelných principů zvýhodnění a znevýhodnění určitých skupin uživatelů a druhů vozidel** a ty učinit předmětem komunikace s veřejností.
- Užívání **přehledných a srozumitelných tarifů** (tj. principů cenotvorby).
- **Sjednocení logiky dopravního značení** ve všech parkovacích oblastech. Snaha o digitalizaci dopravního značení pro potřeby informačního systému ve vozidlech a mobilních zařízeních.
- **Zvýšení informovanosti veřejnosti o existujících nástrojích pro placení parkování**, zejména virtuálních parkovacích hodinách (s pomocí účinných komunikačních prostředků).
- **Zlepšení pozitivního vnímání systému ZPS** s pomocí transparentního nakládání s výnosy z parkování (viz kapitola 10).

Technologické nástroje a návaznost na koncepci Smart City

- Doplnění systému ZPS a Centrálního informačního systému ZPS **modulárně orientovanými technologickými nástroji**.
- Zajištění **vzniku základní nativní aplikace pro zjednodušení placení**, poskytování informací o průměrné obsazenosti a umožnění využívat informace z monitoringu. Umožnit diverzifikaci platform platby.
- Zajištění interního **komunikačního kanálu mezi parkovacími automaty a platební aplikací** pro vzájemné předávání "parkovacích lístků".
- Rozšíření **automatického monitoringu na více typů přestupků dle zákona o silničním provozu** včetně stání na chodníku, v zeleni a na přechodech.

8. SLEDOVANÉ INDIKÁTORY FUNKČNOSTI SYSTÉMU ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Funkčnost systému ZPS bude průběžně hodnocena pomocí vybraných kvantitativních indikátorů. Hodnocení funkčnosti bude provádět správce, tj. TSK jednou měsíčně, a to v několika vybraných lokalitách s pomocí následující sady indikátorů a indikativních cílových hodnot (pro některé indikátory nejsou cílové hodnoty dosud známe):

- volná parkovací místa (15 %),
- obrátkovost v atraktivních lokalitách,
- respektovanost dopravního režimu (90 %),
- stání na přechodech,
- stání na chodnících,
- počet míst na parkovištích P+R vybudovaných z prostředků výnosů města z parkování v ZPS.

9. FAKTORY ÚSPĚŠNÉ IMPLEMENTACE NOVÉ STRATEGIE ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Úspěšná implementace zde předkládané strategie systému ZPS je podmíněna následujícími faktory:

- Zpracováním studií: i) optimalizace cen parkování všech skupin uživatelů s cílem dosáhnout průměrné obsazenosti malých parkovacích oblastí 90 % a ii) efektu zmenšení parkovacích oblastí na počet vydaných parkovacích oprávnění rezidentů a abonentů.
- Vzájemnou shodou na principech této strategie mezi všemi dotčenými subjekty, které se dnes na zajištění systému ZPS podílejí, jmenovitě: MHMP, městské části a jejich úřady, správce ZPS (TSK) a tj. Městská policie HMP, resp. i subjekty, které mohou být v budoucnu do fungování ZPS rovněž zapojeny (např. IPR, Operátor ICT, Policie ČR apod.).
- Dostatečnou kapacitou kontroly a vymáhání dodržování pravidel stání v ZPS (vč. odtahů) za aktivní spolupráce všech zúčastněných subjektů. Proces řešení přestupků musí zajistit, aby sankce byla „nevyhnutelná“ a rychlá, a to i za současné legislativy v oblasti vymáhání sankcí za přestupky. K tomu je třeba vyčlenit příslušné personální kapacity a zajistit automatizaci celého přestupkového procesu u dotčených subjektů.
- Shodou politické reprezentace o potřebě uvolnění potřebných kapacit subjektů provádějících kontrolu a vymáhání pravidel (zejména Městské policie HMP, příp. i Policie ČR) s cílem zvýšit efektivitu kontroly (i s ohledem na rozšiřující se oblast ZPS) a změn legislativy v oblasti parkování.
- Změnou stávající legislativy, která umožní zefektivnit vymáhání sankcí za přestupky (Zákona o pozemních komunikacích a Zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich).
- Technicko-realizačními možnostmi při nových veřejných zakázkách, tj. ověřením dostupných procesů a technologií před zadáním veřejných zakázek a umožnění dílčích dodávek potřebných pro realizaci ZPS.
- Sledováním cíle snižování negativních dopadů automobilové dopravy v rozvojových aktivitách města a použitím dalších nástrojů řešení dopravy v klidu v hlavním městě Praze.
- Dostatečně intenzivním, rychlým a do budoucna orientovaným rozvojem (kolejové) hromadné dopravy, která nabídne přijatelnou alternativu pro individuální způsob dopravy obyvatel žijících v zázemí HMP.
- Prověřením vyváženosti požadavků Pražských stavebních předpisů, které určují výpočet potřebného počtu parkovacích míst v rámci nové výstavby. Stavební předpisy by měly reflektovat na jedné straně skutečnost, že nová mimouliční parkovací stání mají schopnost absorbovat zvýšenou poptávku po parkování vlivem nové zástavby, ale i to, že zároveň generují nové dopravní cíle pro automobilovou dopravu a zvyšují tak její intenzitu v okolí a přispívají také ke zvýšení dopravního výkonu automobilové dopravy na síti. K revizi stavebních předpisů by mělo být přistupováno v kontextu dané lokality z hlediska struktury zástavby, očekávaného využití, dopravní a parkovací kapacity uvažovaného uličního prostoru a blízkosti lokality ke stanicím kapacitních druhů veřejné dopravy.

10. TRANSPARENTNÍ NAKLÁDÁNÍ S VÝNOSY Z PARKOVÁNÍ

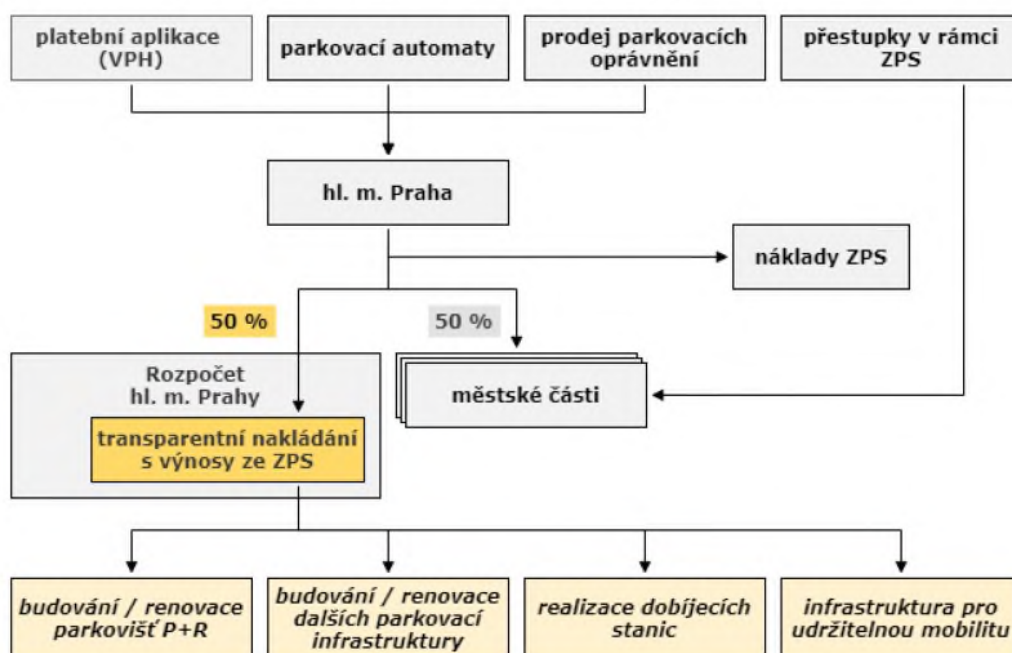
V současnosti jsou výnosy ze ZPS dle ustáleného schématu po odečtení nákladů na provoz ZPS ziskem rozpočtu hl. m. Prahy a rozpočtů jednotlivých městských částí. K finančnímu zisku jednotlivých městských částí se připočítávají i výnosy z přestupků v rámci ZPS odhalených v dané městské části. Neexistuje žádné ustálené schéma či pravidlo rozdělování výnosů ze ZPS, které by zaručovalo, že výnosy ze ZPS zpětně financují pouze opatření v dopravě či přímo v oblasti parkování (v rozpočtu hl. m. Prahy neexistuje spojení mezi zdrojem prostředků a konkrétním účelem jejich využití dohledatelné).

Zkušenosti zahraničních měst však ukazují, že vytvoření rozpočtového balíčku, jehož příjmovou stránkou jsou výnosy města z uličního parkování vozidel a jehož účelem je financování dalších dopravních opatření ve městě, má pozitivní vliv na vnímání managementu parkování místními obyvateli a návštěvníky coby efektivního nástroje k financování potřebných dopravních či jiných opatření.

Kvůli zlepšení vnímání managementu parkování obyvateli navrhuje zajištění transparentního nakládání s výnosy z parkování, kde budou příjmy a výdaje veřejně dostupné na internetových stránkách města a webu ZPS.

Výsledkem nově navržené rozpočtové položky bude transparentní využívání určeného podílu výnosů z provozu ZPS (dle schématu níže) na částečné či plné krytí nových dopravních opatření investičního charakteru v oblasti parkování (zejména parkovišť typu P+R na okraji Prahy, budování další parkovací infrastruktury, přebudování zrušených parkovacích stání k jiným účelům, rozvoj dopravní infrastruktury pro udržitelnou mobilitu apod.

Toto pravidlo by mělo být pro rozpočet vlastního hl. m. Prahy závazné. Dále se doporučuje všem městským částem, aby při rozdělování své části zisku postupovaly v souladu s tímto návrhem. Hl. m. Praha o tomto pravidle s městskými částmi bude nadále jednat.



Obrázek 7: Původní schéma rozdělování výnosů ze ZPS s doplněním o nový nástroj transparentního nakládání s výnosy z parkování

POJMY A ZKRATKY

abonent	právnícká osoba, nebo fyzická osoba podnikající se sídlem či provozovnou ve vymezené oblasti nebo fyzická osoba vlastníci nemovitost ve vymezené oblasti (viz § 23 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích)
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy je hlavním koncepčním pracovištěm hl. m. Prahy v oblasti architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města
HMP	Hlavní město Praha
MČ	městská část
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
monitoring	automatizovaná kontrola oprávněnosti stání v ZPS
Městská policie HMP	Městská policie hlavního města Prahy
návštěvnická zóna	Parkoviště s parkovacím automatem – zóna pro návštěvnické stání, “oranžová zóna”, dopravní značení IP 13c
Operátor ICT	Operátor ICT, a. s., je městskou společností, která pro Prahu zajišťuje služby v oblasti informačních a komunikačních technologií
P+R	odstavné parkoviště typu „Park-and-Ride“
rezident	fyzická osoba s trvalým pobytem ve vymezené oblasti (viz § 23 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích)
rezidentní zóna	Vyhrazené parkoviště – zóna pro rezidentní stání, “modrá zóna”, dopravní značení IP 12
RZ/SPZ	registrační značka vozidla / státní poznávací značka vozidla
smíšená zóna	Parkoviště s parkovacím automatem – zóna pro rezidentní a návštěvnické stání, “fialová zóna”, dopravní značení IP 13c
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
virtuální parkovací hodiny (VPH)	webová nebo nativní aplikace pro mobilní zařízení, nástroj pro platbu za návštěvnické stání v ZPS ve formě
ZPS	zóny placeného stání

Důvodová zpráva

Radě hl. m. Prahy je předkládán dokument *Zóny placeného stání hl. m. Prahy - Strategie rozvoje parkování 2020-2025* (dále jen Strategie), jehož cílem je koncepční popis dalšího vhodného rozvoje zón placeného stání (ZPS) v hl. m. Praze. Strategie vyjmenovává nedostatky současného systému ZPS a navrhuje jejich řešení - jde tak zároveň o revizi jednotného systému ZPS fungujícího nyní již ve dvanácti městských částech hl. m. Prahy.

Nová strategie je předkládána nyní, aby principy v ní stanovené mohly být zohledněny při rozšiřování ZPS do dalších městských částí a při uzavírání nových smluv s dodavateli, kteří budou zajišťovat fungování systému ZPS v budoucnu.

Předkládaná strategie je v souladu s přijatým Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí a přímo naplňuje úkol Rozvoj ZPS (z opatření ID 200), který je obsažen v jeho návrhu a akčním plánu. Strategie zároveň podporuje Klimatický závazek hlavního města Prahy. Systém ZPS se neobejde bez součinnosti hlavního města Prahy, jeho podřízených organizací, jednotlivých městských částí a Středočeského kraje v oblasti plánování a koordinace územního rozvoje tzv. Pražské metropolitní oblasti a zejména pak systematického rozvoje kolejové veřejné hromadné dopravy a vybudování sítě záchytných parkovišť především u vlakových stanic a zastávek ve Středočeském kraji a u koncových stanic pražského metra.

Předkládaná strategie byla vypracovávána v úzké spolupráci se členy Komise Rady hl. m. Prahy pro parkování (dále jen Komise). Počáteční impuls pro vytvoření dokumentu přinesli členové Komise a další zvaní hosté při příležitosti výjezdního zasedání orgánu dne 15. dubna 2019, na kterém se diskutovaly klíčové problémy ZPS, jakožto i možná řešení. Účastníci výjezdního zasedání přinesli řadu postřehů k problematice ZPS – tímto vstupem byly popsány problémové oblasti ZPS, které jsou v dokumentu Strategie rozvedeny. K problémovým oblastem následně členové Komise navrhli přes 40 různých řešení. Tyto vstupy posloužily jako základ pro vytvoření dokumentu Koncepce ZPS (v pozdější fázi přejmenován na „Zóny placeného stání hl. m. Prahy - Strategie rozvoje parkování 2020-2025“. Členové Komise o Strategii (resp. koncepci) dále samostatně nehlasovali, jelikož byli s návrhem seznamováni průběžně v rámci přípravy celého dokumentu a částečně spolupracovali na jejím znění.

Další významný zásah do dokumentu byl realizován po dalším jednání Komise dne 15. 10. 2019. Tehdy bylo zvoleno, aby se původní dokument zamýšlený jako velmi rigidní strategický plán s rozsáhlým analytickým podkladem, širokou návrhovou částí, akčním plánem a jasným harmonogramem (tedy dokument pracující ve velkém detailu) proměnil na dokument obecného charakteru, ve kterém jsou spíše než konkrétní kroky sepsána obecná pravidla, kterými by se měly všechny dotčené instituce ve věci dalšího rozvoje parkování v Praze řídit. Důvodem pro tuto úpravu bylo to, že současně platná Koncepce rozvoje zón placeného stání na území hl. m. Prahy schválená v roce 2014 obsahuje mimo jiné i konkrétní řešení, která nebyla mnohdy z řady důvodů nikdy aplikována. Aby se zpracovatelé tomuto vyhnuli, byla z původního materiálu vyňata řada částí – hodnocení původních technologických a procesních modelů a doporučení, návrh ceníku ZPS či návrh nových zásad pro zřizování ZPS apod. Tyto jednotlivosti dokument významně rozšiřovaly, zesložitovaly a byly často závislé na obtížně zjistitelných vstupech. Strategie tak nyní ve své návrhové části koncentruje nástroje, které bude do budoucna nezbytné dále rozpracovat. Současně budou tyto dokumenty zpracovávány a projednávány samostatně až po schválení předkládaného dokumentu.

V rámci připomínkového řízení se k tomuto tisku mohli vyjadřovat představitelé politických klubů koaličních stran, Městské policie hl. m. Prahy, Institutu hl. m. Prahy, Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. a na závěr vybraní členové Rady hl. m. Prahy. Všem připomínkám bylo vyhověno a dokument proto doznal jistých úprav. Upravený čistopis dokumentu již nebyl na závěr projednáván s představiteli městských částí, jelikož by hrozilo znovuotevření některých kapitol dokumentu. Případné úpravy ze strany městských částí by poté musely být opětovně revidovány v rámci schvalovacího procesu usnesení Rady hl. m. Prahy, k čemuž by s největší pravděpodobností měly městské části opětovné připomínky.

Předkladatel zajistil, že před projednáním tohoto tisku v Radě hl. m. Prahy byl dokument projednán a schválen Výborem pro dopravu Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 16. června 2020 s jednou připomínkou, která byla dle návrhu Výboru zapracována.