

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí



**Důsledky zavádění zón placeného stání na
přestupkové jednání na území hlavního města Prahy**

Bakalářská práce

Autor práce: Jitka Mudrová
Vedoucí práce: D. Sc. Olga Špatenková

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jitka Mudrová

Územní technická a správní služba v životním prostředí

Název práce

Důsledky zavádění zón placeného stání na přestupkové jednání na území hlavního města Prahy

Název anglicky

Impact of the introduction of paid parking zones on the incidence of offences in the capital city of Prague

Cíle práce

Velká města dnes na svém území postupně zavádějí zóny placeného stání, kterými se chtějí bránit před enormním nárůstem automobilové dopravy spojené zejména s dojížděním za prací. Související emise totiž zatěžují životní prostředí a množství aut snižuje komfort i bezpečí obyvatel. Sama o sobě však tato opatření problém nevyřeší, spíše ho pouze přesunou a vyvolají další otázky. Tato práce se zaměří na situaci v Praze s cílem zanalyzovat možný nárůst přestupkového jednání souvisejícího s parkováním v místech, které sousedí s oblastmi nově zavedených parkovacích zón.

Metodika

V teoretické části práce přiblíží danou problematiku a shrne přístup k ní jinde ve světě. Vlastní analýza bude založena na statistikách Policie ČR a Městské policie hl. m. Prahy. Výsledky budou vhodně prezentovány mapovými a grafickými výstupy a shrnuty s ohledem na profil studovaného oboru.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

Vhodná klíčová slova budou zvolena autorkou práce.

Doporučené zdroje informací

BRUNSDON C., CORCORAN J., HIGGS G., 2007: Visualising space and time in crime patterns: A comparison of methods. *Computers, Environment and Urban Systems*, 31(1), 52-75

KUČEROVÁ H., HORZINKOVÁ E., 2017: Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou. *Leges*. Praha. 864 s. ISBN 978-80-7502-211-0.

KUČERVÁ H., 2018: Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. *Leges*. Praha. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.

MIKLÍN J., DUŠEK R., KRTIČKA L. & KOLÁB O., 2018: *Tvorba map*. Ostravská univerzita. Ostrava. 302 s. ISBN 978-80-7599-017-4.

RAVIK S., 2000: *Velká kniha o Praze*. Regia. Praha. 606 s. ISBN 80-86367-05-3

ZOIKA S., TZOURAS P., TSIGDINOS S., KEPAPTSOGLU K., 2021: Causal analysis of illegal parking in urban roads: The case of Greece. *Case Studies on Transport Policy*, 9(3), 1084–1096.

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – FŽP

Vedoucí práce

D.Sc. Olga Špatenková

Garantující pracoviště

Katedra prostorových věd

Elektronicky schváleno dne 7. 3. 2023

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 8. 3. 2023

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 21. 03. 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Důsledky zavádění zón placeného stání na přestupkové jednání na území hlavního města Prahy“ vypracovala samostatně, pod odborným vedením D.Sc. Olgy Špatenkové. V práci jsem čerpala z veřejně dostupných dat Policie České republiky, z dat poskytnutých Technickou správou komunikací hlavního města Prahy, statistik Městské policie hlavního města Prahy, legislativy platné na území České republiky a z odborných elektronických a literárních publikací, které jsou všechny odcitovány a uvedeny v seznamu použité literatury.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla. Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou, a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Neratovicích, dne:

Jitka Mudrová:

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí bakalářské práce paní D.Sc. Olze Špatenkové, za její trpělivost, vstřícnost, rychlé reakce v rámci elektronické komunikace a poznatky stran této práce, které jistě stojí za jejím zdárným dokončením. Jsem si vědoma a nesmírně si vážím času stráveného při posuzování a hodnocení mé práce, který mi byla ochotna paní doktorka věnovat.

Děkuji mému příteli Martinovi Škabradovi za podporu, trpělivost a toleranci, poskytnutou mi v době vytváření této práce. Dále děkuji svým dětem, za podporu a důvěru, že i v pokročilém věku se dá studovat.

Abstrakt:

Bakalářská práce je zaměřena na přehled protiprávních jednání v souvislosti s parkováním v městských částech na území hlavního města Prahy v letech 2016-2021. Cílem této práce je porovnat počty spáchaných přestupků, zjistit, jestli se jejich počty mění v čase, jaké lokality jsou nejvíce exponované, a jestli je souvislost mezi počtem přestupků a zavedením zón placeného stání. S využitím volně dostupných dat je získán grafický přehled a tabulky pro porovnání jednotlivých zadaných parametrů. Dále je to zaměřeno na městskou část Praha 7, kdy pomocí elektronického dotazníku byli osloveni obyvatelé této městské části, aby se vyjádřili k problematice parkování.

Klíčová slova: parkování, přestupek, pokuta, parkovací oprávnění, zábor, mapa přestupků

Abstract:

The bachelor's thesis is focused on an overview of illegal actions in connection with parking in urban areas of the capital city of Prague in the years 2016–2021. The aim of this thesis is to compare the number of offences committed, to find out if their number changes over time, which locations are most exposed and if there is a connection between the number of offenses and the introduction of paid parking zones. With the use of freely available data, a graphic overview and tables are obtained for comparing individual entered parameters. Furthermore, it is focused on the urban district of Prague 7, where the inhabitants of this urban district were approached with the help of an electronic questionnaire to comment on the issue of parking.

Keywords: parking, offence, fine, parking permit, occupation, map of offences

Obsah

1. Úvod	10
2. Cíl práce	11
3. Literární rešerše	12
3.1 Doprava a životní prostředí.....	12
3.2 Problematika parkování velkých měst.....	14
3.3 Vývoj dopravní situace v Praze.....	18
3.4 Praha a zavádění zón	20
3.4.1 Rok 2016	23
3.4.2 Rok 2017	25
3.4.3 Rok 2018	27
3.4.4 Rok 2019	28
3.4.5 Rok 2020	30
3.4.6 Rok 2021	31
3.5 Kontrola	32
3.5.1 Obecní policie.....	33
3.5.2 Policie ČR	35
3.5.3 Úřady městských částí.....	36
4. Metodika	36
5. Výsledky	39
5.1 Celkový počet přestupků na území hl. m. Prahy.....	39
5.2 Jednotlivé městské části	40
5.2.1 Praha 1	42
5.2.2 Praha 2.....	43
5.2.3 Praha 3.....	44
5.2.4 Praha 4.....	45
5.2.5 Praha 5.....	46
5.2.6 Praha 6.....	47
5.2.7 Praha 7.....	48
5.2.8 Praha 8.....	49
5.2.9 Praha 9.....	50
5.2.10 Praha 10.....	51
5.3 Počet přestupků na jedno parkovací místo.....	52
5.4 Městská část Praha 7	53
6. Diskuse	54
7. Závěr	56
8. Literatura.....	57
9. Seznam obrázků, grafů, tabulek.....	63

10. Seznam příloh.....	65
-------------------------------	-----------

1. Úvod

Osobní automobilová doprava je rychlý a pohodlný způsob, jak se přesunout z bodu „A“ do bodu „B“, nicméně s sebou přináší také spoustu negativních faktorů, kterými jsou například zvýšená hladina hluku, zhoršená kvalita ovzduší, prašnost a v neposlední řadě zabraní veřejného prostoru pro účel parkování osobních automobilů. Jak asi každý ví, tak parkování automobilů je ožehavé téma v každém větším městě nejen na území České republiky. S tímto problémem se potýkají i další města ve světě. Některé světové metropole jako jsou Paříž, Vídeň, Krakov i Toronto začaly přistupovat k omezování parkování a místo parkovišť vznikají zelené zóny v podobě parků či dětských hřišť. Problémem s nedostatkem parkovacích míst se potýká také město Praha (ekolist.cz, 2021).

Praha je město s nejnižší nezaměstnaností v ČR a každý den do Prahy dojíždí za prací velká část obyvatel Středočeského kraje, který má velmi dobrou dopravní obslužnost díky pražské integrované dopravě. Stále častěji dojíždí za prací obyvatelé ze vzdálenějších oblastí, jako například Ústeckého kraje, který má velmi dobrou časovou dostupnost díky železniční dopravě a s využitím dálnice D 8. Tento každodenní přesun lidí a automobilů má mnohá úskalí. Negativem se stává časová dostupnost automobilem. Byť občan Středočeského kraje cestuje na relativně krátkou vzdálenost, vlivem velkého množství automobilů se nevyhne v ranní a odpolední špičce každodenním kolonám a zácpám na příjezdových cestách do hlavního města, a cestování se časově neúměrně prodlužuje. Do hlavního města každý den vjíždí velké množství osobních automobilů, které je třeba přes den „někde“ zaparkovat. Jednotlivé městské části na svých územích postupně zavádějí zóny placeného stání, které mají usnadnit parkování obyvatelům s bydlištěm v daných lokalitách. Nedostačující kapacita odstavných parkovišť na okrajích, frekvence a kapacita veřejné dopravy mohou být příčinou, proč se spousta řidičů vydává hlouběji do metropole a neodradí je ani zpoplatnění převážné části ulic Prahy. Takto se zvyšující hustota dopravy s sebou přináší další nepříjemnosti, jako jsou zplodiny z výfukových soustav vozidel, časté dopravní zácpy a také dochází k větší stresové zátěži řidičů a nárůstu přestupkového jednání. Ne každý má to štěstí, aby našel volné parkovací místo v docházkové vzdálenosti od jeho cíle, a tak často dochází k parkování vozidel na místech k tomuto účelu zcela nevhodných až nebezpečných. Ve

své práci se chci zaměřit na to, jaké jsou důsledky postupného zavádění zón placeného stání na přestupková jednání na území hlavního města Prahy.

Konkrétně se zaměřím na parkování osobních automobilů na území města Prahy, jejich souvislost s přestupky v dopravě a vliv parkujících vozidel na životní prostředí. Zda postupné zavádění zón placeného stání má vliv na nárůst přestupků v zavedených zónách a jestli jejich zavedení ovlivňuje počty přestupků přilehlé městské části, kde zatím zóny nejsou. Jak se mění nerespektování pravidel zpoplatněných zón v jednotlivých letech a městských částech. Také porovnáím množství a tendenci protiprávního jednání neoprávněného záboru veřejného prostranství motorovým vozidlem. K těmto poznatkům využívám volně dostupné informace, především Technické správy komunikací hlavního města Prahy, dále veřejně dostupných informací Policie České republiky a čerpám také z dat zakoupených od Městské policie hlavního města Prahy, která řeší vybrané přestupky v dopravě. Ostatní přestupky, konkrétně ze zón placeného stání, eviduje Městská policie hlavního města Prahy (dále jen MP-HMP) ve svých databázích, a po zpracování odesílá příslušným úřadům k dořešení. V analytické části jsem se kromě obecného přehledu území hlavního města Prahy, zaměřila také na městskou část Praha 7 a oslovila jsem její obyvatele, živnostníky a návštěvníky v krátkém online dotazníku ohledně parkování v této lokalitě.

2. Cíl práce

Rostoucí problémy s parkováním a snaha o jejich vyřešení zaváděním zón s sebou přináší další problémy, nárůst přestupků v dopravě a přesunutí problémů do dříve klidných lokalit. Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat výskyt přestupkového jednání v souvislosti s parkováním a postupným zaváděním zón placeného stání na území hlavního města Prahy.

Dílčími cíli této práce je:

1. zjistit, zda dochází k nárůstu přestupků v dopravě ohledně parkování
2. zjistit, zda dochází vlivem zavedení zón placeného stání k nárůstu přestupků ve veřejném pořádku, konkrétně neoprávněný zábor veřejného prostranství motorovým vozidlem

3. zjistit, zda existuje souvislost se zaváděním zón placeného stání a nárůstu protiprávního jednání „špatné parkování“ v přilehlých sousedících městských částech, kde zatím zavedení zpoplatněného stání na ulici není

3. Literární řešerše

3.1 Doprava a životní prostředí

Doprava je velice významná pro společnost i národní hospodářství, ale zároveň se stala hlavním zdrojem zátěže životního prostředí v celé Evropě. Je spolupodílníkem na změně klimatu, znečištění ovzduší látkami, kterými jsou suspendované částice a oxidů dusíku, a také je zdrojem hlukové zátěže. Vlivem dopravní infrastruktury dochází k velkému záboru půdy, rozrůstají se městské aglomerace a dochází k fragmentaci stanovišť, což má závažné důsledky pro faunu a flóru. Doprava je velkým spotřebitelem energie, kdy značná část pochází z fosilních paliv. Silniční doprava, produkuje více než 70 % emisí skleníkových plynů z celkové dopravy a významnou měrou přispívá ke změně klimatu (E. E. A., 2020).

Cílem je snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 a dosažení klimatické neutrality, jak je schváleno v projektu Zelená dohoda pro Evropu z roku 2019. Nově vyrobené automobily by měly produkovat méně emisí CO₂, měl by se zvýšit nárůst bezemisních a nízkoemisních automobilů. Omezení vznětových a spalovacích motorů automobilů by mělo přispět ke snižování emisí skleníkových plynů (Brůhová Foltýnová et al., 2022).

Ve velkých městech jsou překračovány emisní limity znečišťujících látek, z nichž většina z nich má špatný vliv na zdraví a životní prostředí.

PAU – Polycyklické aromatické uhlovodíky – jsou karcinogenní.

SO₂ – Oxid siřičitý – má vliv na pH půdy, zvyšuje korozi kovových materiálů, má vliv na rostliny a živočichy.

PM – Pevné částice – vliv na zdraví – usazují se v dýchacích cestách, rozptylují sluneční záření a ovlivňují energetickou bilanci Země.

CO – oxid uhelnatý – vliv na zdraví, váže se na hemoglobin, přispívá ke vzniku přízemního ozónu.

NO_x – Oxidy dusíku – vliv na zdraví, s UV zářením tvoří přízemní ozón (Hensher, Button, 2003).

Velký počet vozidel má také za následek hlukovou zátěž v oblastech s hustou silniční dopravou. Hladina hluku je podmíněna mnoha faktory ovlivňujícími vnímaný zvuk a následný dopad tohoto zvuku na lidi. Hluk z vozidel je ovlivněn tím, v jakém prostředí vozidla jedou a také kvalitou silnic, především jejich povrchů (EU č. 540/2014). V České republice bylo v roce 2021 v Centrálním registru vozidel registrováno 5 850 761 osobních automobilů a 703 547 nákladních automobilů. Z toho straších 10 let bylo 3 604 311 osobních a 452 601 nákladních automobilů (Ročenka MŽP, 2021). Tento počet automobilů vysokou měrou přispívá k nepříznivému vlivu na životní prostředí a lidské zdraví.

V zákoně č. 258/2000 Sb., (Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů) je definován hluk takto: „*Hlukem se rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož imisní hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis*“ (Zákony pro lidi, 2023).

Hluk z vozidel lze rozdělit do několika skupin:

Hluk aerodynamický – závisí na rychlosti jedoucího vozidla

Hluk pneumatik – vzniká při pohybu po vozovce. Valivý hluk pneumatik je měřen v decibelech a je v rozsahu 67 až 77 dB. Hlučnost je rozdělena do třídy A, B, C.

Hluk motoru – vzniká při používání vozidla

V České republice je hluku vystaveno více než 80 % obyvatel měst. Dochází k neblahým dopadům na lidské zdraví i k přímému omezení osobních práv, kdy například v letních měsících je omezeno větrání vlivem hluku i vlivem vysokého podílu exhalací v ovzduší. Hluk způsobený dopravou na pozemních komunikacích je velmi obtěžující a ochrana před nadlimitními hodnotami je velmi nedostačující. V právní úpravě zákona o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády je doprava privilegována a vlivem povolené korekce mohou být hygienické limity navyšovány v denní i noční době až o 20 dB (Jančářová et al., 2019).

Stále větším problémem je přehlcení silničních komunikací především ve městech. Velký podíl na tomto negativním stavu má proces suburbanizace a rozšiřování městské zástavby do okolí, kde vznikají rozsáhlé obytné zóny, průmyslové zóny, což má za důsledek vyšší automobilovou dopravu (Mervart, Novák, 2020).

Na provoz osobních automobilů úzce navazuje jejich následné zaparkování na ploše k tomu určené. Snahou vlád po celém světě je propojení politiky parkování s dosažením cíle čistého ovzduší. V Bostonu se k dosažení standardů čistého ovzduší nenavysují počty parkovacích míst. V New Yorku došlo vlivem velmi vysokého poplatku za parkování a omezení parkovacích míst k úbytku vlastnictví osobních automobilů a efektivnějšímu využívání městské hromadné dopravy. V Amsterdamu jsou registrační značky automobilů registrovány s informací o emisích a poplatky za parkování korespondují se zohledněním a splněním směrnice Evropské unie ohledně množství emisí suspendovaných částic a No_x . V Curychu je při parkování zohledňováno celkové množství CO. Indické město Dillí zavedlo na počátku minulého desetiletí opatření na kontrolu znečištěného ovzduší. Došlo k jeho malému zlepšení, ale prudký nárůst vozidel toto nepatrné zlepšení opět zvrátil. Je třeba stanovit cíle parkovací politiky, kdy by mělo dojít ke snížení poptávky po parkování, snížení objemu dopravy a podpoře využívání alternativní dopravy (Banerjee, 2016).

3.2 Problematika parkování velkých měst

Parkování motorových vozidel je jedním z mnoha problémů silniční dopravy. Nedostatek parkovacích míst se týká osobních automobilů, ale také mezinárodní kamionové dopravy, kdy velkým faktorem je dodržování bezpečnostních přestávek v řízení. Ke splnění těchto požadavků je třeba dostatečné množství parkovacích míst, pro odpočinek řidičů tranzitní i vnitrostátní dopravy. V oblasti individuální automobilové dopravy je parkování problémem hlavně v centru měst, v obytných městských částech, především na sídlištích. K efektivnímu využití parkovacích ploch je zapotřebí důsledné vyznačení jednotlivých stání, jinak využití klesá až o 60 % (Slabý, Dlouhá, 2002).

Inspirací pro další města, jež čelí podobným výzvám jak zlepšit mobilitu, jako Praha, je vytvoření integrovaného dopravního systému. Koordinace prostřednictvím

centrálního dopravního systému je hlavní výhodou, kterou lze využít ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy, zmírnění a zklidnění automobilové dopravy (Melchor, Gars, 2020).

Nejčastějším problémem měst, co se týče parkování, je nedostatek míst. Nelegální parkování je běžný jev hlavně v místech, kde poptávka převyšuje nabídku. Řidiči při příjezdu do cíle pokračují v jízdě, hledají volné parkovací místo, tím dochází k nadměrnému nájezdu kilometrů, plýtvání časem, vlivem velkého množství automobilů dochází k dopravním zácpám a také k frustraci řidičů, což se může promítnout ve zvýšeném riziku dopravních nehod. Dochází zde k většímu znečišťování životního prostředí v důsledku hledání parkovacího místa, k nadměrnému hluku a díky špatně zaparkovaným automobilům se snižuje bezpečnost a také pěší dostupnost.

Téměř ve všech západoevropských zemích rozhoduje o pravidlech parkování na ulici místní úřad. Trendem poslední doby je zpřísnění pravidel parkování na ulici a také jejich důsledné dodržování a vymáhání. Ve většině evropských měst došlo k zavedení celoplošných zón řízeného parkování, tzv. modrých zón (Rye, Koglim, 2014).

Důležitým faktorem pro zajištění dodržování podmínek parkování je vymáhání uložených pokut. Je třeba, aby pokuta za špatné parkování byla úměrná ceně parkování a odpovídala závažnosti přestupku. Pokud to tak není, budou řidiči raději riskovat pokutu než platit parkovné, příkladem je Francie (Rye, Koglim, 2014).

Ve Spojeném království, Edinburghu, pokud parkující poruší některý z předpisů, může mu místní úřad (nebo smluvní společnost) uložit pokutu. Pokud je pokuta uhrazena do dvou týdnů, může mu být částka snížena na polovinu (Rey, Koglim, 2014). Parkovací politika a parkovací management jsou klíčem k městské mobilitě a zvládnutí jejích negativních dopadů (Rye, Koglin, 2014).

Zvýšením objemu automobilové dopravy ve městě a řešením problémů se správou parkovacích míst se zabývá Afezulli (Afezulli et al., 2020). Doporučuje kontrolu parkování, změnu dopravních předpisů, a zajištění parkovacích stání mimo hlavní ulice. Kontrolu parkování a dodržování dopravních předpisů lze dosáhnout zvýšením kontrol ze strany městské policie.

Důležitým aspektem, zda využít automobil, je dostupnost a cena parkovacího místa. Snahou je také „znenpříjemnit“ a omezit automobilovou dopravu a preferovat jiné druhy

dopravy. Konceptem by mohlo být přepracování ulic tak, aby chodci, cyklisté a autobusová doprava získali větší prostor na úkor individuální automobilové dopravy a parkování (Freudendal-Pedersen, 2020).

Nerovnoměrné využívání parkovacích míst v obytných prostorech také napomáhá zvýšenému počtu automobilů v ulicích (Taylor, 2020). Na základě průzkumů zjistil, že přibližně 77–83 % obyvatel vlastních garáží je nevyužívá a parkuje na ulici. Tím je zabírán prostor těm, co garáže nemají a také parkují na ulicích. Je třeba apelovat na obyvatele, aby své garáže využívali k parkování svých vozidel.

Shoup se ve své v knize *Parking and the City* zabývá tématem parkování, kdy přirovnává parkování k „Popelce“, protože parkování v obytných částech je projektanty opomíjené, na rozdíl od plánování administrativních budov, komerčních prostor, obchodů. Parkování je důležitou politickou otázkou nikoliv pouze regulačním detailem. Parkování ovlivňuje vše a téměř vše ovlivňuje parkování. Požadavky na parkování ovlivňují nabídku, zvyšují cenu bydlení (Shoup, 2011).

„Pokus o reformu parkovací politiky ve vlastním městě vám může připadat jako pádlování na kánoji za tažení letadlové lodi, ale pokud bude pádlovat dostatečné množství lidí, loď se pohne.“ (Shoup 2011 cit. 7.2.2023, str. 500).

Ve Vídni stejně jako v Praze platí regulace v podobě placených zón. Parkování je zde možné pouze s platným parkovacím lístkem nebo nálepkou, která je výhradně určená rezidentům. Místa vyhrazená pro rezidenty nesmějí být užita nikým jiným, a to ani s platným parkovacím lístkem. V opačném případě hrozí vysoká pokuta, případně odtažení vozidla (Czerniewicz-Umer, T. et al. 2018).

Takto přísně nastavený systém v Praze není, lze zde bezplatně parkovat po dobu 3 minut bez jakéhokoliv platného parkovacího oprávnění.

Neoprávněné parkování v Budapešti je postihováno pokutou, policie používá technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla, tzv. botičku. Toto opáření zajišťuje efektivní způsob vymáhání pokuty a zároveň je účtován manipulační poplatek, který musí řidič neprodleně uhradit při snímání TPZOV (Olszanska, Olszanski, 2001). V Praze je od tohoto poplatku upuštěno.

Parkagent je nástroj pro analýzu a porovnávání parkovací politiky a alternativ řízení zaměřených na zlepšení stávající situace s parkováním. Disagregovaná povaha modelu umožňuje přímý odhad důsledků alternativ ze strany řidiče a také z pohledu tvůrců

politiky. Může tak generovat jednoznačné pochopení situace a účinnosti parkování, navržených alternativ pro určitou oblast v určitém časovém období, a to pro určité skupiny řidičů. K prozkoumání výhod modelu v praxi byla provedena studie v Tel Avivu, ve čtvrti Basilej, která byla zaměřena na lepší porozumění chování řidičů při parkování. Po dobu dvou týdnů, v pracovních dnech, ve stejných ulicích a stejných úsecích, byl proveden průzkum zaměřený na využívání parkovacích míst a všechna získaná data byla použita při tvorbě modelu. Na rozdíl od tradičních parkovacích modelů, tento simuluje chování každého řidiče v prostorově explicitním prostředí. Model generuje distribuce klíčových hodnot jako doba vyhledávání, docházková vzdálenost a náklady na parkování u různých skupin řidičů. Je vyvinut jako ArcGIS a může pracovat s prakticky neomezeným počtem ovladačů (Benenson et al., 2008).

Další metodou pro určování chování řidičů při hledání parkování je využití nových technologií, které jsou vyvinuty k zaznamenání a zpracování trasy určování polohy pomocí globálního polohového systému ze smartphonů a navigačních zařízení v autě. Výzkum využívá průzkumu cestování domácností založeného na rozsáhlém souboru dat GPS. Jsou popsány strategie pro přiřazování tras k digitalizovaným sítím, strategie pro čištění dat, ale také strategie pro určení, zda trasa zahrnuje nadměrné cestování kvůli hledání parkovacího místa (Weinberger et al. 2020).

V Indii je snaha řešit to projektem, který pomůže usnadnit dopravnímu policistovi postihovat řidiče za porušení pravidel silničního provozu. Pomocí aplikace v mobilním telefonu dochází k detekci registrační značky vozidla, identifikaci vozidla, evidenci přestupkového jednání a podrobnosti o majiteli. Elektronický penalizační systém uloží pokutu (Bhojane, 2017).

Nelegální parkování v městských oblastech je fenoménem po celém světě. V řeckých městech většinou dochází k nelegálnímu parkování, když je vyčerpán počet volných parkovacích míst. Ke zjištění, zda příčinou vedoucí k tomuto jednání je dostupnost prostoru, geometrie vozovky a rovnováha mezi nabídkou parkování a poptávkou, byly jako hlavní zdroj dat využity snímky Google Street View. Jsou vyvinuty lineárně regresní modely pro znázornění faktorů vysvětlujících hustotu nelegálního parkování. Z výsledků je patrné, že ve většině případů k nelegálnímu parkování dochází, když je na ulici parkování zakázáno, a také v přilehlých částech křižovatky. Byly také zjištěny velké rozdíly v chování při nelegálním parkování mezi jezdci na kole, kteří mají tendenci parkovat na chodníku v těsné blízkosti centra, a mezi

řidiči dvoustopých vozidel a řidiči osobních a nákladních automobilů. Na základě těchto poznatků byla přijata různá opatření, kterými jsou projektování silnic a informovanost veřejnosti pro zmírnění nelegálního parkování v řeckých městech a také regulace parkování (Zoika et al., 2021).

S nárůstem počtu automobilů v druhé polovině 20. stol. vzrůstala poptávka po parkování na ulici. Řešením nedostatku parkovacích míst ve městech je rozhodnutí, zda má být prostor pro parkování poskytován jako sociální služba nebo zda má být užíván dle komerčních zásad. To by znamenalo, že parkovací stání by mohli využívat ti, co jsou ochotni za něj zaplatit nejvíce. Dotování parkovacích míst není z hlediska vysoké míry dopravy a obecného blahobytu žádoucí. Parkovací místa na ulici by měla být zpoplatněna podle jiných kritérií, než je časový limit. Pokud by byl systém zaměřen na vyvážení nabídky a poptávky, mohl by být aplikován flexibilní cenový mechanismus s používáním parkovacích automatů. Tento způsob by zvýšil zisky, které by měly být využívány v dané oblasti (Roth, 1965).

Obecně platí, že vhodná parkovací politika je důležitá pro každé město bez ohledu na jeho velikost. Může tím výrazně přispět ke zlepšení podmínek pro provoz v ulicích a celému dopravnímu systému. Musí být zajištěno dodržování tohoto systému a při jeho porušení také patřičné vymáhání. Současně s tím ale také musí být dostupný adekvátní systém integrované veřejné dopravy (Spiliopoulou, Antoniou, 2012).

3.3 Vývoj dopravní situace v Praze

menší sídliště. Prozatím jen vyplňující mezery v zástavbě (Praha.eu.cz, 2023).

V 60. letech 20. stol. byl navržen plán ZÁKOS (základní komunikační systém), který počítal se systémem městských okruhů a návazných radiál (dálnice-silnice.cz, 2007). Budování celého systému bylo rozděleno do několika pětiletok. Původně měly být kolem Prahy tři okruhy. Vnější okruh měl sloužit k tranzitní dopravě a propojení dálnic a rychlostních silnic směřujících do Prahy. Střední městský okruh měl sloužit především městské a příměstské dopravě a vnitřní městský okruh měl obcházet historické jádro města trasou z Holešovic okolo hlavního nádraží přes Nuselský most směrem na Smíchov. Od záměru vnitřního okruhu bylo v roce 1990 upuštěno. Střední okruh byl přejmenován na Městský a vnější na Pražský. Počítalo se s Prahou jako hlavním

městem České republiky a největším městem ve středních Čechách v Pražské kotlině Pražské plošiny. Je sídlem prezidenta republiky, vlády, obou komor parlamentu, ministerstev, úředních orgánů státní správy a zastupitelských úřadů. Největším centrem průmyslu, služeb a obchodu v České republice. Praha je také velmi významné Evropské centrum kultury, vzdělání a cestovního ruchu. Rozkládá se na obou březích řeky Vltavy, která má na jejím území délku 31 km. Praha je město o rozloze 496 km² a má více jak 1 200 000 obyvatel. Je vzhledem ke své ústřední poloze významnou dopravní křižovatkou, kde se sbíhají silniční, dálniční, železniční, říční sítě a kde je také mezinárodní letiště (Jůzlová et.al 2005).

V období první republiky byly obce v okruhu historického centra spojeny a vzniklo moderní velkoměsto. Počet obyvatel se v tuto dobu zdvojnásobil a vznikla souvislejší zástavba. V tuto dobu také začíná rozvoj automobilového průmyslu a vyvstala potřeba kapacitních silničních komunikací. Po druhé světové válce začala být budována první přestavbou železničního uzlu a vybudování záchytných parkovišť na periferii (Fischer, Fischer, 1985).

V 70. a 80. letech dochází k masivní plánované výstavbě převážně velkých panelových sídlištních komplexů a také k rozvoji další infrastruktury. Budují se nové komunikace, metro a dochází k dalšímu připojování okrajových částí k Praze. Po roce 1989 dochází k další nové intenzivní výstavbě, ale i k zahušťování stávající zástavby. Vznikají nová satelitní městečka na perifériích. Budují se nové stanice metra, modernizují se železniční tratě, vznikají nové moderní dopravní koridory. Velmi narůstá automobilová doprava, která je řešena vnitřním a vnějším dopravním okruhem. Budují se záchytná parkoviště na okrajích Prahy v dostupnosti městské hromadné dopravy.

Prahu obklopuje Středočeský kraj, který je nejlidnatějším krajem a má velmi úzkou vazbu s hlavním městem. Kraj představuje širší zázemí Prahy. Má mimořádně velký význam díky nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síti na území Česka. Přes jeho území vedou radiálně uspořádané železniční tratě i silniční tranzitní sítě. Velké zastoupení má i lodní doprava, kdy skoro třemi čtvrtinami své délky vede Středočeským krajem Labsko-vltavská vodní cesta, která je jako jediná v republice využívána k vnitrostátní i mezinárodní lodní dopravě (Jůzlová et.al. 2005).

Snahou Středočeského kraje a Prahy, jak uvádí na svých webových stránkách, je vytvoření jednotného integrovaného dopravního systému, který by cestujícím přinesl

řadu výhod a usnadnil cestování. Mělo by se jednat především o jednotný tarif a jízdní doklad pro veškeré integrované spoje, jednotný efektivní informační systém, zjednodušení plateb a sjednocené standardy kvality. Také je v plánu zkracovat intervaly mezi spoji, vybudovat více zastávek a nasazovat nízkopodlažní spoje pro větší dostupnost širší populace. Již nyní probíhá rekonstrukce mezinárodních železničních koridorů, postupně se pracuje na projektech příměstské kolejové dopravy a v plánu je rychlé železniční spojení z Prahy do Mladé Boleslavi a Liberce. Toto všechno včetně vybudování nových záchytných krajských parkovišť se dělá s cílem umožnit uživatelům osobních automobilů dojíždějícím do hlavního města vyhnout se přetíženým radiálním komunikacím a bez problémů najít volné parkovací místo. S větším využitím železniční a autobusové dopravy by mělo dojít k odlehčení přetížených příjezdových komunikací a také by to mělo přispět ke snížení ekologické zátěže v hlavním městě (kr-stredocesky.cz, 2023).

Inspirací pro další města, jež čelí podobným výzvám, jak zlepšit mobilitu jako Praha, je vytvoření integrovaného dopravního systému. Koordinace prostřednictvím centrálního dopravního systému je hlavní výhodou, kterou lze využít ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy, zmírnění a zklidnění automobilové dopravy (Melchor, Gars, 2020).

3.4 Praha a zavádění zón

Ke konci 60. let a v 70. letech dvacátého století došlo v Praze k masivnímu nárůstu počtu automobilů s meziročním přírůstkem 18 až 22 tisíc vozidel. Ke zpomalení tohoto trendu došlo až v 80. letech a začala být potřebná regulace tak velkého množství automobilů. Postupně byl zaváděn princip dopravně administrativních opatření, systém zón. Celá městská část Praha 1 byla postupně rozdělena na několik zón označených písmeny „A“, „B“ a „C“. V roce 1974 byla na území Starého Města zavedena zóna „A“. V roce 1977 následovala v části Nového Města směrem jihozápadně od Václavského náměstí zóna „B“ a zóna „C“ byla zavedena roku 1979 na části Nového Města směrem severovýchodně od Václavského náměstí. Byl to první systém, který měl za úkol regulovat parkování vozidel v historickém jádru metropole a bylo umožněno parkování vozidel jen místním obyvatelům, nebo vozidlům místních podniků. Návštěvníci mohli

své automobily zaparkovat na vyhrazených parkovištích, kde poplatek za parkování vybírala obsluha (Dopravní noviny.cz, 2021).

Parkování v zónách bylo zpoplatněno, povolení pro jedno rezidentní stání v roce 1988 činilo 300 Kčs za rok nebo 90 Kčs za čtvrtletí. Pro organizace a podniky byl poplatek v témže roce 5.400 Kčs. Na veřejných časově regulovaných parkovištích byl poplatek účtován dle doby stání od 1 Kčs za 30 minut až po 10 Kčs za každou započatou hodinu po dvou hodinách parkování. Výjimku měla vozidla taxi, zásobování a občané invalidní, ti byli poplatku za parkování zproštěni. Na začátku roku 1989 byl rezidentní poplatek zrušen a oproti tomu byl zvýšen pro podniky a organizace na částku 7.500 Kčs. Zavedení zón se ukázalo jako velmi účinné, protože došlo ke snížení tlaku automobilové dopravy na pražské historické jádro.

Počet osobních automobilů se opět dramaticky zvýšil v období mezi lety 1991 a 1996, kdy na konci roku 1996 připadal v Praze jeden osobní automobil na každého druhého obyvatele. Tímto rychlým nárůstem Praha předběhla i nejvíce motorizovaná velkoměsta západní Evropy. Vzhledem k množství osobních automobilů a počtu míst k parkování včetně odstavných míst, byla třeba další regulace zpoplatněním dalších lokalit.

Změna nastala na jaře roku 1996, kdy na pravém břehu řeky Vltavy byly s ustanovením §13 zákona č. 23/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zavedeny zóny placeného stání (dále jen „ZPS“), které byly rozděleny do tří barevně odlišených kategorií. První „modrá zóna“ byla jen pro rezidenty a abonenty, další dvě, oranžová a zelená, byly určeny pro návštěvníky. Rezidentům – fyzickým osobám majícím místo trvalého pobytu v oblasti ZPS a abonentům – právnická nebo fyzická osoba, která má sídlo nebo provozovnu v oblasti ZPS, je umožněno zakoupení a vydání parkovací karty, která je vázána na registrační značku vozidla. Tuto parkovací kartu je nutno při stání v ZPS umístit viditelně za čelní sklo vozidla. Stání v rezidentní zóně ve všech ZPS na území hlavního města Prahy je možné i při zakoupení dvouhodinové stírací parkovací karty, kdy ji po setření symbolů rok, měsíc, den, hodina, minuta řidič umístí za čelní sklo motorového vozidla.

Oranžová a zelená zóna se lišily tím, že oranžová, která byla zřízena ve frekventovanější části dané oblasti, měla omezenou dobu parkování na dvě hodiny a zelená, která byla v klidnější části, měla dobu platnosti parkování až 6 hodin. V těchto

zónách jsou umístěny parkovací automaty, kde si uživatel předplatí potřebnou dobu stání, je mu vydán parkovací lístek, který následně umístí za přední sklo automobilu. Tímto opatřením došlo k celkovému zlepšení v dotčených lokalitách.

V následujících letech se hojně hovořilo o rozšíření systému zón placeného stání na další lokality. K tomu došlo až koncem roku 2007, kdy k zpoplatněné části Praha 1 přibyl i její zbytek ležící na levém břehu Vltavy, a zároveň do tohoto systému byla zahrnuta i městská část Praha 2. Následovalo zavedení zpoplatněných zón v Praze 3, a od března 2008 přibýly zóny v Městské části Praha 7, jakožto souseda Městské části Praha 1 a Praha 2. Systém zón zůstal stejný, modrá zóna byla určena rezidentům, oranžová a zelená návštěvníkům. Zavedení parkovacích zón je regulace parkování, aby obyvatelé exponovaných lokalit měli možnost zaparkovat svůj automobil v docházkové vzdálenosti od svého bydliště, nemovitosti či provozovny. Návštěvníky města má zase tento systém motivovat k tomu, aby se v dané lokalitě zdržovali se svým vozidlem jen po dobu nezbytně nutnou a využívali záchytných parkovišť s navazující městskou hromadnou dopravou.

Jejich zavedení ale mělo i negativní dopad, kdy se v sousedících městských částech, kde doposud nebylo parkování zpoplatněno, objevily velké problémy s parkováním. Zavádění zpoplatněných zón tedy následně pokračovalo do dalších městských částí. V roce 2016 se oblast rozšířila o Prahu 3 – Jarov, část Prahy 5 a Prahy 6. Na podzim téhož roku bylo zpoplatněno několik úseků na Praze 8. Rozšíření ZPS mělo pomoci rezidentům zjednodušit parkování, motivovat více návštěvníků k využívání městské hromadné dopravy, ale především vést ke zklidnění dopravy a úbytku vozidel v jednotlivých ulicích. V těchto nových lokalitách se začal využívat nový moderní systém. Oprávnění k parkování v modré zóně ZPS je elektronické v návaznosti na registrační značku vozidla a není již třeba jeho oprávnění prokazovat platnou parkovací kartou nebo lístkem umístěným za čelním sklem motorového vozidla. Oprávnění k parkování lze zakoupit po předložení příslušných dokladů na výdejních místech každé městské části nebo přímo na ulici prostřednictvím mobilní aplikace, internetového připojení a tzv. virtuálních parkovacích hodin. Následovaly další městské části Praha 4, Praha 5 a další část Prahy 6. V prosinci 2019 bylo zpoplatněno území městské části Praha 4 a v lednu 2020 se přidala i Praha 9.

3.4.1 Rok 2016

V tomto roce měla individuální automobilová doprava v Praze nejvyšší podíl na celkových emisích znečišťujících látek, skleníkových plynů a také byla vystavena nejvyšší hlukové zátěži stejně jako města v počtem obyvatel přesahující 100 tisíc (MŽP, 2023 a).

V roce 2016 byla doprava v Praze ovlivněna velkými stavbami, především stavbou nového úseku Městského okruhu a také prodloužením trasy metra „A“ až k Nemocnici Motol. Jak uvádí Ročenka dopravy Praha 2016, kterou každoročně zpracovává a vydává Technická správa komunikací hlavního města Prahy úsek dopravního inženýrství, bylo k 31. 12. 2016 v Praze registrováno 1 002 645 motorových vozidel, z toho 795 178 osobních automobilů. Na konci roku 2016 připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,6 obyvatele.

Rozšíření zón placeného stání na dalších částech území Prahy 3 – Jarov, Prahy 5, 6 a 8 vyvolalo kritiku od návštěvníků Prahy. Počet kontrolovaných stání se rozšířil o 90 %, což mělo omezit individuální automobilovou dopravu, upřednostnit využívání městské hromadné dopravy a zlepšit podmínky pro parkování automobilů obyvatel, kteří bydlí v území, kde byly tyto zóny zavedeny (Ročenka, TSK, 2017).

V Praze jsou dva systémy ZPS (obr. č. 1), kdy původní systém je provozován na území MČ Praha 1, 2, 3 a 7. Zóny placeného stání se dělí na modrou, zelenou, oranžovou a smíšenou. Modrá zóna je určena rezidentům a abonentům. Jedná se o dlouhodobé stání pro držitele parkovacích karet. Těmi jsou obyvatelé, kteří mají trvalé bydliště a podnikající subjekty se sídlem nebo provozovnou v ZPS. Parkovací karta je vylepena na čelním okně automobilu a kontrolu platnosti těchto karet provádí strážníci městské policie. Vyhrazená doba pro placené stání v modré zóně je od pondělí do neděle od 8:00 do 6:00 hodin. V čase od 6:00 do 8:00 je stání v této zóně bezplatné, a to především s ohledem na zásobování provozoven.

Zelená zóna je určena pro střednědobé stání až 6 hodin a je určena pro návštěvníky města. Její platnost je individuální pro jednotlivé městské části, nejčastěji platí od pondělí do pátku v čase od 8:00 do 18:00 hodin. Oprávnění lze získat zakoupením parkovacího lístku v parkovacím automatu. Lístek je třeba umístit viditelně za čelní sklo automobilu.

Oranžová zóna je zpoplatněný úsek pro krátkodobé stání v délce 2 hodiny, která je určena především návštěvníkům. Její platnost je stejně jako v zelené zóně individuální pro jednotlivé městské části s nejčastější platností od pondělí do pátku v čase 8:00 – 18:00 hodin. Oprávnění k parkování v této zóně je podmíněno zakoupením lístku v parkovacím automatu. Lístek je opět třeba umístit viditelně za čelní sklo automobilu.

Smíšená zóna je kombinací státní pro rezidenty i návštěvníky. Přispívá k rovnoměrnému využívání parkovací kapacity v dané oblasti. Platnost pro návštěvníky je nejčastěji od pondělí do pátku od 8:00 do 18:00 hodin, mimo vyhrazenou dobu je parkování v této zóně určeno rezidentům. K rozšíření ZPS došlo dle požadavků městských částí postupně:

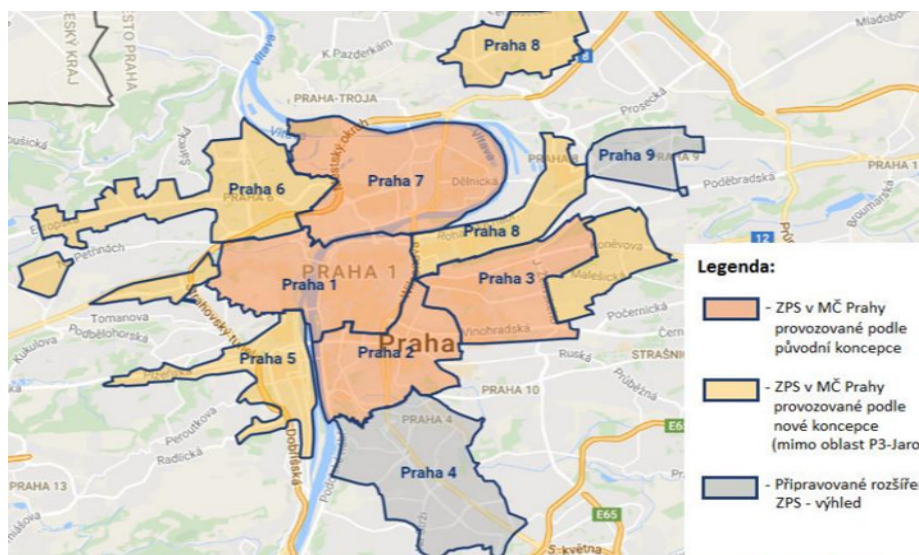
Od 1. 4. 2016 začal pilotní provoz, kde se vedla jen statistika a začalo osazování dopravních značek a parkovacích automatů v MČ Praha 5 a MČ Praha 6. Oficiálně byl systém v těchto oblastech spuštěn 24. 8. 2016. V původním režimu systému se 1. 9. 2016 připojila Praha 3 – Jarov a od 1. 10. 2016 i MČ Praha 8.

V rozšířených oblastech ZPS, kromě Jarova, se začal provozovat nový systém, který využívá moderní technologie. Zde se zóny dělí na modrou, fialovou a oranžovou. Parkovací oprávnění je vázáno na registrační značku automobilu a je v elektronické podobě. Není již nutné mít na čelním skle vylepenou parkovací kartu nebo umístěný parkovací lístek. Návštěvníci mají možnost uhradit parkování pomocí parkovacích automatů, kde zadají registrační značku vozidla a čas, po který budou parkovací místo využívat, nebo pomocí virtuálních parkovacích hodin prostřednictvím webové stránky www.parkujvklidu.cz. S využitím virtuálních hodin lze parkovat i v modrých rezidentních zónách. Kontrola probíhá monitoringem, kdy danou oblastí projíždí monitorovací vozidlo a platnost oprávnění je kontrolována porovnáním registrační značky s údaji v centrálním informačním systému.

V režimu zón placeného stání bylo 82 712 parkovacích stání. Z tohoto počtu bylo 57 305 stání v modré zóně. V oranžové, zelené a smíšené zóně bylo 25 407 stání a k dispozici 809 parkovacích automatů.

Jednotlivé městské části zahájily předprodej parkovacích oprávnění k parkování před zavedením ZPS na jejich území v předstihu a od 27. 7. 2016 bylo umožněno zakoupení v otevřené výdejně MHMP. Bylo možné zakoupit oprávnění s různou dobou

platnosti od týdenní, měsíční, čtvrtletní až po roční. Celkový počet vydaných platných parkovacích oprávnění byl 53 021 (Ročenka, TSK 2017). I když byl systém kontroly pomocí monitoringu efektivnější, přesto městská policie hlavního města Prahy zaznamenala 154 077 protiprávních jednání v souvislosti s nerespektovaností stále svislé dopravní značky č. IP 12 vyhrazené parkoviště – zóna placeného stání (MP Praha, 2023).



Obr. č. 1, ZPS původní a nová koncepce (Ročenka, TSK 2017)

3.4.2 Rok 2017

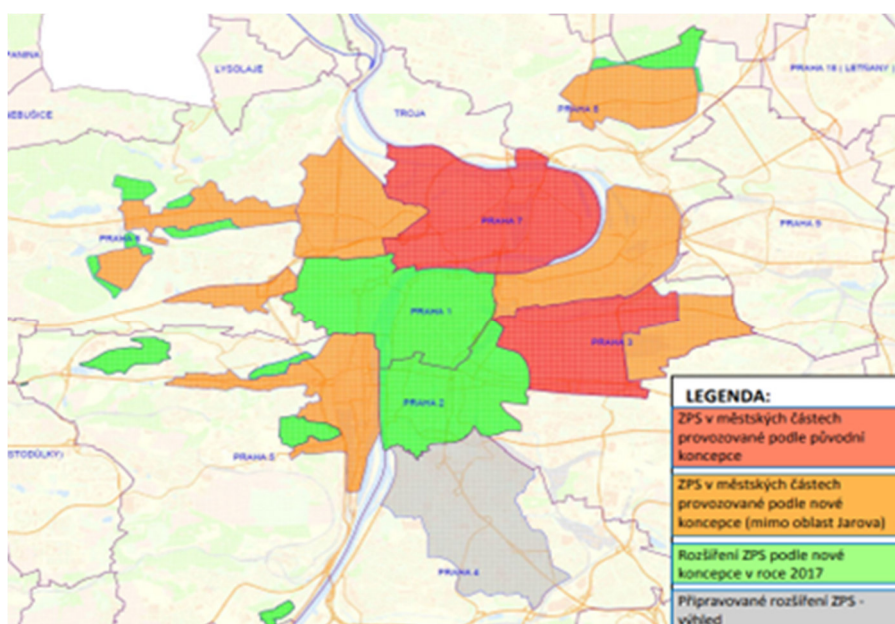
Vysoká intenzita silniční dopravy, kdy velký faktor hraje nedokončený okruh hlavního města a také tranzitní doprava je vedena městem, má vliv na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Měrné emise NO_x v tomto roce v Praze překročily pětkrát více než vykazuje celostátní průměr. Hluku, převážně ze silniční dopravy, byla po celý den vystavena více jak polovina území Prahy, kdy na tomto území žilo 73,6 % obyvatel města (MŽP, 2023 b).

Velký podíl na této situaci mělo i zvýšení počtu obyvatel a tím i počet motorových vozidel, kterých bylo registrováno 1 058 949, z nichž bylo 844 613 osobních automobilů. Dále probíhal přechod od původní koncepce ZPS na novou, a také došlo k dalšímu rozšíření ZPS (obr. č. 2). Rozšíření se týkalo části území městské části Praha 5, 6, 8 a 16. Prioritou je omezení individuální automobilové dopravy a větší využívání městské hromadné dopravy. Doprava ze ZPS se zklidnila dle očekávání, ale problém se

přesunul do oblastí těsně sousedících se ZPS. To také vedlo k plánu dalšího rozšiřování ZPS. Stále jsou na území Prahy provozovány dva systémy, a to jeden s vylepenou známkou na čelním skle a parkovacími lístky platný na území městských částí Praha 1, 2, 3 a 7 a druhý systém elektronický. Od 1. 11. 2017 MČ Praha 1, 2 a 7 přechází na elektronický systém. V některých lokalitách dochází v souvislosti se ZPS ke snížení maximální povolené rychlosti, čímž došlo ke zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti a možnosti navýšení stávajícího počtu parkovacích míst (Ročenka, TSK, 2018).

Jednotlivé městské části se snaží navyšovat počet parkovacích míst, tím dochází ke snižování počtu jízdnic pruhů na méně vytížených komunikacích, mění se podélné stání na šikmé nebo kolmé, případně tam kde je zajištěna dostatečná šířka chodníku i částečné stání na chodníku. Rozšířila se výstavba nových bytových domů a tím i nová parkovací stání obvykle v podzemních garážích.

V průběhu roku došlo k navýšení parkovacích stání v ZPS celkem na 90 008, z toho v modré zóně 57 143. Ke dni 31. 12. 2017 bylo vydáno 130 682 oprávnění pro parkování v ZPS. Monitoringem v ZPS bylo zkontrolováno 6 781 577 registračních značek. (Ročenka TSK 2018) Bylo vyhodnoceno a předáno Městské policii hl. m. Prahy 86 558 protiprávních jednání – stání v zóně zpoplatněného stání bez platného oprávnění. Dále bylo strážníky Městské policie hl. m. Prahy provedeno prostřednictvím dálkového přístupu do centrálního evidenčního systému 33 715 kontrol. MP HMP zaevidovala a řešila 118 055 protiprávních jednání v souvislosti se ZPS (MP Praha, 2023).



Obr. č. 2, ZPS rozšíření dle nové koncepce, ke dni 31.12. 2017(Ročenka, TSK 2018)

3.4.3 Rok 2018

Nejvýznamnějším zdrojem emisí znečišťujících látek na území Hl. m. Prahy zůstává automobilová doprava. Tato zátěž je největší v celé České republice, kdy měrné emise NO_x z dopravy se vyšplhaly až na hodnotu dvacetinásobku celostátního průměru. Příčina této nepříznivé situace je stále přiřazována k nedokončenému obchvatu Prahy a také velké tranzitní dopravě. Vystavení hlukové zátěži se stále zvyšovalo, nejvíce exponovanými oblastmi se staly součásti městského okruhu a také ulice v centru města. Dalším významným faktorem těchto vysokých hodnot je dojíždění z okolních regionů za prací a vysoká míra automobilizace (MŽP, 2023c).

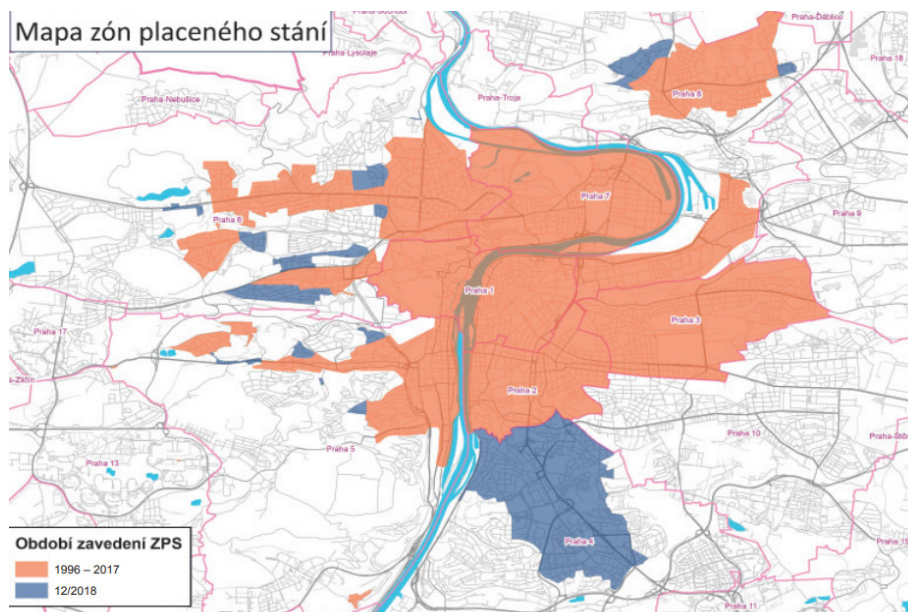
V tomto roce se počet obyvatel v Praze zvýšil na 1 308 632. Počet registrovaných motorových vozidel vzrostl na počet 1 104 392, z toho 882 717 je osobních automobilů. Na jeden registrovaný automobil připadá 1,5 obyvatele Prahy. V celé České republice to je jeden automobil na 1,8 obyvatele. Rostoucí počet automobilů ovlivňuje dostupnost parkovacích stání.

V únoru 2018 byl dokončen postupný přechod ZPS z původního systému na systém nový, kdy na novou koncepci přešly MČ Praha 3 a 7. Tím také skončilo období, kdy museli mít řidiči na čelním skle vylepenou platnou parkovací kartu nebo viditelně umístěný lísteček z parkovacího automatu. Zóny se nyní dělí jen na modrou, fialovou a oranžovou.

Modrá zóna je vyhrazena přednostně pro rezidentní a abonentní stání, stání je pro držitele parkovacího oprávnění dlouhodobé, ale modrou zónu mohou využívat i návštěvníci pro krátkodobé stání po uhrazení poplatku za parkování prostřednictvím webové aplikace. Fialová zóna je zóna smíšeného parkování, mohou ji využívat jak rezidenti, tak návštěvníci. Pro držitele parkovacího oprávnění platí v této zóně dlouhodobé stání, pro návštěvníky dlouhodobé placené stání, většinou maximálně 24 hodin. Oranžová zóna je určena především pro návštěvníky dané oblasti a jedná se o krátkodobé placené stání v délce 2 hodiny. Uhrazení částky za parkování lze stejně jako ve fialové zóně učinit prostřednictvím webové aplikace nebo v parkovacím automatu. Od července se ZPS nově zavádějí na části území MČ Praha 4 a v dalších měsících na území Prahy 5, 6 a 8 (obr. č. 3). Hlavním cílem je zjednodušit parkování rezidentům, zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti v jednotlivých ulicích. Zavedení zón placeného stání v těchto městských částech zapříčinilo přesunutí problémů do přilehlých ulic.

Majitelé hybridních automobilů, při splnění stanovených podmínek, získali možnost parkovat na celém území Prahy za zvýhodněnou cenu, stejně jako majitelé elektromobilů (Ročenka, TSK, 2019).

V roce 2018 bylo v ZPS celkem 109 352 parkovacích stání, z toho 65 429 vyhrazeno jako modrá zóna. Městskou policií hl. m. Prahy bylo v souvislosti s parkováním v ZPS řešeno 21 241 přestupků (MP Praha, 2023).



Obr. č. 3, ZPS do roku 2017 a rozšíření v k 31. 12. 2018 (Ročenka, TSK 2019)

3.4.4 Rok 2019

I v roce 2019 má největší podíl na emisní zátěži doprava. V tomto roce vjždělo do centra města v průměru během 24 hodin ve všední den až čtvrt milionů osobních automobilů.

Hluková zátěž je nejintenzivnější v oblastech přilehlých komunikacím s hustým provozem dopravy (MŽP, 2023 d).

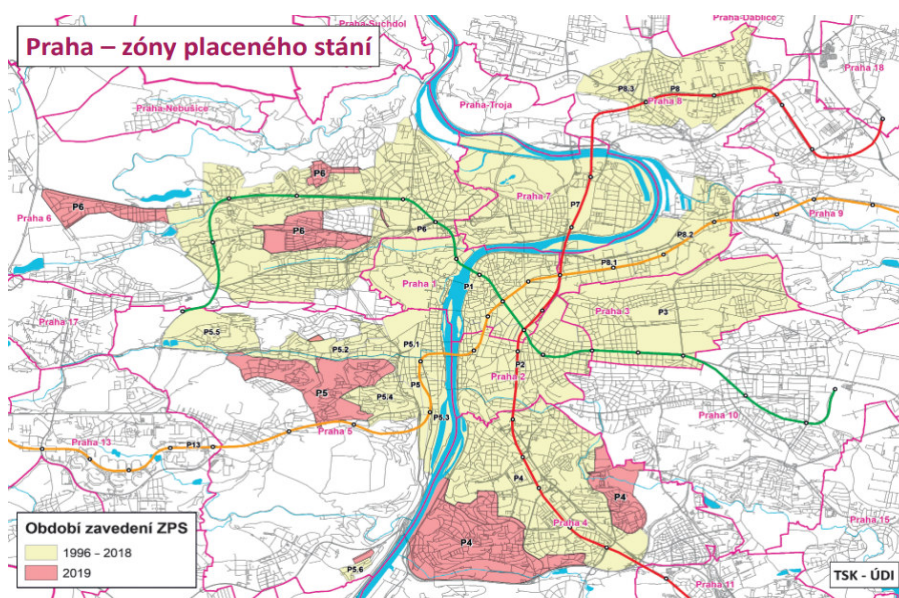
Počet obyvatel na území hlavního města Prahy se k 31. 12. 2019 zvýšil o 15 645 na 1 324 277 osob, přičemž počet registrovaných motorových vozidel zaznamenal nárůst o 36 090 vozidel. V tomto roce se k ZPS nepřipojila žádná nová městská část, ale docházelo k rozšiřování zpoplatněných úseků již zúčastněných městských částí. Od

poloviny listopadu došlo k rozšíření ZPS na území MČ Praha 5 a 6, v prosinci na další části území MČ Praha 4 (obr. č. 4).

Od 1. května došlo ke změně podmínek pro vozidla s hybridním pohonem, kdy již nelze do registru bezplatného parkování zapisovat nová vozidla. U již evidovaných vozidel si mohou jejich majitelé bezplatné parkování prodloužit na tři roky, ale jen na území jedné městské části. Změna se týká i elektromobilů. Pokud mají registrační značku začínající na písmena „EL“ parkování v ZPS je zdarma. Pokud mají jinou registrační značku a chtějí využívat bezplatného parkování v ZPS, musí si o parkovací oprávnění požádat na příslušném úřadě.

Nyní je parkování kompletně vázáno na registrační značku vozidla, kdy platby, kontrola, evidence i vymáhání stanoveného režimu je zajišťováno elektronicky pomocí centrálního informačního systému (Ročenka, TSK, 2020).

Celkem k prosinci 2019 bylo v ZPS 121 863 stání, z toho 70 148 připadalo na modrou zónu. Městská policie hl. m. Prahy řešila v souvislosti s dodržováním režimu ZPS 28 106 přestupků (MP Praha 2023).



Obr. č. 4, rozšíření ZPS v roce 2019 (Ročenka, TSK 2020)

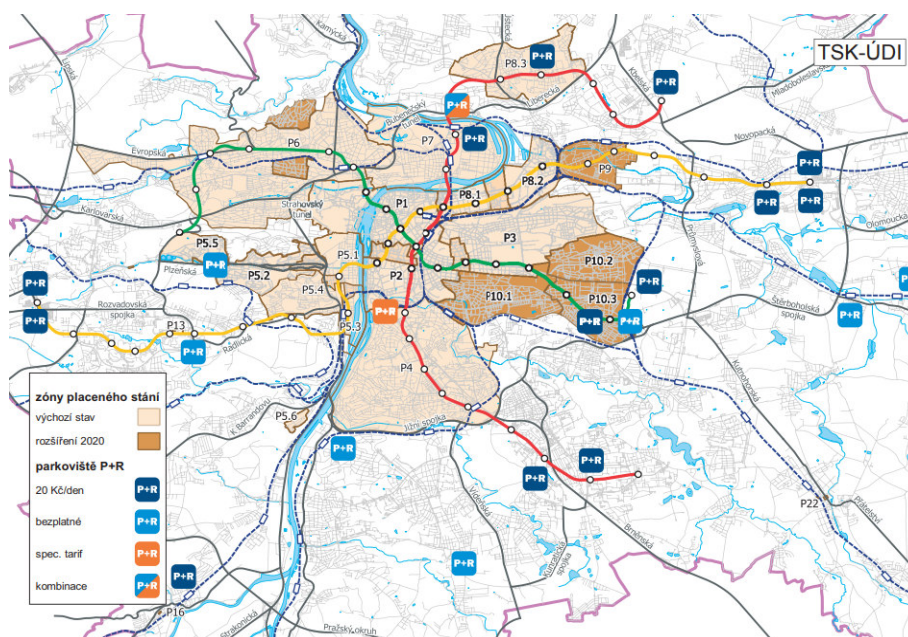
3.4.5 Rok 2020

Stejně jako v předchozích letech, dosahovaly celkové emise znečišťujících látek v Praze v porovnání s ostatními kraji nejvyšších hodnot, což úzce souvisí s vysokou dopravní zátěží a osídlením dané oblasti. V meziročním porovnání ale došlo v roce 2020 k výraznému poklesu skleníkových plynů i sledovaných znečišťujících látek. Tato skutečnost byla ovlivněna pandemií Covid – 19, kdy na její zmírnění byla přijímána různá protipandemická opatření, která měla velký vliv na celou ekonomiku včetně dopravy a samotný pohyb osob. Hlukové zatížení je stále na vysoké úrovni a jsou přijímána protihluková opatření na hlavních silničních komunikacích (MŽP, 2023 e).

V tomto roce vzrostl počet obyvatel hl. m. Prahy na 1 335 084. Počet motorových vozidel se zvýšil o 20 500 na 1 160 982 vozidel, z toho bylo 925 716 registrovaných automobilů. V průběhu roku došlo k několika rozšířením ZPS, v lednu byly zóny zavedeny na území Prahy 9 v Libni a Vysočanech. Další rozšíření bylo v Praze 10 a koncem roku následovaly ZPS v Praze 6 na Hanspaulce a Ořechovce (obr. č. 5).

Rok 2020 byl v mnoha ohledech nestandardní. Pandemie koronaviru ovlivnila chování občanů ve všech směrech včetně dopravy. Nebylo kam cestovat za nákupy, návštěvami, zábavou a při velice časté práci z domova ani do práce. Vzhledem k lockdownu a omezenému provozu na úřadech MHMP rozhodl od 16. 3. 2020 do 10. 5. 2020 aby ZPS byly zneplatněny. Nově byly instalovány infoboxy s informacemi, jakým způsobem uhradit parkovací poplatek včetně podrobného postupu platby online a další důležité a potřebné informace pro parkující.

K prosinci 2020 bylo v ZPS 147 526 parkovacích stání, z toho 93 065 stání v modré zóně. K dispozici bylo celkem 1 182 parkovacích automatů. I přes zneplatnění ZPS v určitém časovém období a s přihlédnutím k lockdownům řešili strážníci Městské policie hl. m. Prahy 29 032 přestupků v souvislosti se ZPS. V tomto roce byl v ulicích Hradební a Řásnovka spuštěn projekt chytrého parkování. Systém Parking Detektion funguje na detekci obsazenosti parkovacích míst v reálném čase pomocí kamerového systému a umělé inteligence. Hlavní výhodou tohoto systému je informovanost řidičů o aktuální volné kapacitě parkovacích míst, optimalizace parkovací plochy a díky moderním technologiím také zvýšení bezpečnosti v dané oblasti a také slouží k využití sběru dat pro rozvojové plánování a integraci do vyšších celků, včetně napojení na policii (Ročenka, TSK, 2021).

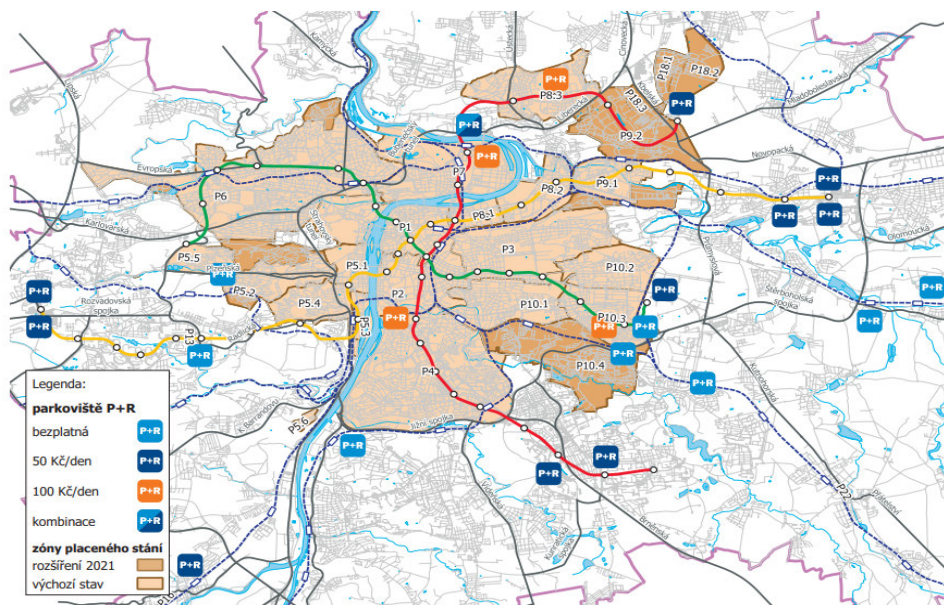


Obr. č. 5, ZPS rozšíření je dni 31. 12. 2020 (Ročenka, TSK 2021)

3.4.6 Rok 2021

K 31. 12. 2022 došlo k úbytku obyvatel oproti předchozímu roku o 59 678 osob. Naproti tomu přibýlo 56 362 motorových vozidel, kdy se jejich počet zvýšil na 1 217 344. Z tohoto počtu bylo 970 755 osobních automobilů. Došlo k rozšíření ZPS do dalších částí MČ Prahy 6 konkrétně na území Baby a Liboce, v Praze 9 na oblast panelové zástavby na Proseku a Střížkově a do okolí ulic Poděbradská a Novovysočanská. Praha 10 rozšířila ZPS o území Záběhlic a část Michle (obr. č. 6). Vzhledem k pokračující pandemii koronaviru a omezení chodu úřadů a institucí došlo k technickému posunu a klienti mohli začít využívat registraci do Osobního účtu prostřednictvím telefonní linky a Identity občana. Omezila se tak výrazně návštěvnost výdejních míst pro parkovací oprávnění (Ročenka, TSK, 2021).

Po rozšíření ZPS vzrostl také počet parkovacích míst a to na 165 983, z toho 100 216 v modré zóně (MP Praha, 2023).



Obr. č. 6. ZPS k 31. 12. 2021 (Ročenka, TSK 2022)

3.5 Kontrola

Se zavedením zpoplatněných parkovacích zón se také zvýšil dohled nad jejich respektováním. Kontrolu provádí strážníci obecní policie na základě vlastní hlídkové činnosti, na upozornění od občanů, či prostřednictvím tísňové linky 156. Policie PČR vzhledem ke své vytíženosti prioritně řeší především závažnější protiprávní jednání a není její hlavní náplní vyhledávat špatně parkující vozidla. Pokud v rámci hlídkové činnosti na takovou skutečnost narazí, řeší ji dle platné legislativy. Stejně jako obecní policie, tak i policie ČR disponuje technickými prostředky zabránění odjezdu vozidla a v případě oprávněnosti je používá.

Další, kdo zajišťuje monitoring v zónách placeného stání je Technická správa komunikací Praha prostřednictvím firmy Eltodo. Data se shromažďují v centrálním informačním systému, který spravuje společnost ALTRON Business Solutions, a.s. V současné době probíhá výběrové řízení, ve kterém má zakázka přinést i rozšíření činnosti vozidel, která monitorují dodržování pravidel parkování. Nově bude monitoring využit ke sběru dat mimo zóny placeného stání a pro získávání informací o stavu svěřeného majetku. Eltodo v současné době kontroluje všechny ulice, ve kterých je zpoplatněno parkování. Provoz monitorovacích automobilů je v souladu s platností parkovacích zón, takže v některých městských částech projíždějí ulice jen od pondělí

do pátku, v jiných nepřetržitě sedm dnů v týdnu, 24 hodin denně. V modré zóně musí monitorovací vozidlo projet daný parkovací úsek dvakrát po sobě s minimálním časovým odstupem tří minut. A to z důvodu, že v modré zóně může kdokoliv bezplatně stát po dobu nepřesahující 3 minuty. Kromě monitorování respektování ZPS a odhalování případných přestupků se monitorování využívá pro statistické účely vytížení a obsazenosti daných ulic. Monitoring funguje na celkem jednoduchém principu, kdy do map je zanesena přesná poloha zpoplatněných zón a pomocí kamer umístěných na vozidle jsou snímány registrační značky vozidel stojících v těchto zónách. Takto získaná data jsou průběžně odesílána do Centrálního informačního systému, který do několika sekund odpoví, zda má vozidlo platné oprávnění či nikoliv. Pokud vozidlo nemá platné parkovací oprávnění, data jsou odeslána na ředitelství Městská policie hl. m. Prahy a útvar řešení přestupků je dále vyhodnocuje. Pomocí lustrace se určí provozovatel vozidla a získané informace jsou předávány příslušným úřadům městských částí k dalšímu postupu, většinou vydání příkazu k úhradě.

V souvislosti se zavedením zón placeného stání a nárůstem automobilů se také zvýšil počet protiprávních jednání. Monitorovacím systémem „projíždějících“ aut společnosti Eltodo jsou zaznamenávány registrační značky vozidel stojících v úsecích vymezených svíslou dopravní značkou č. IP 12 s dodatkovou tabulkou určující přesnější pravidla pro daný úsek. Barva zóny, uvedená doba platnosti a tabulka s označením úseku. Nevýhodou tohoto systému je, že pokud vozidlo stojí mimo vymezenou oblast a řidič, který na místě vozidlo zanechal se dopustil protiprávního jednání, není tento přestupek zaznamenán monitorovacím vozidlem. V takovémto případě buď dojde k zadokumentování takového jednání strážníkem městské policie, policie ČR, při hlídkové činnosti nebo na upozornění od občana, nebo takové to jednání v opačném případě zůstane bez jakéhokoliv postihu.

3.5.1 Obecní policie

Obecní policie v České republice je orgánem obce, který zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti obce a plní další úkoly stanovené zákonem. Její postavení vymezuje zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů. Obecní policie ve městě, statutárním městě a v hlavním městě

Praze má označení Městská policie, zřizuje a ruší ji zastupitelstvo obce a to obecně závaznou vyhláškou. Obecní police se má podílet především na zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle zákona o obecní policii a dalších zákonů. Obecní police je dle zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ostatní složkou integrovaného záchranného systému. Působnost obecní policie vykonávají strážníci, kteří jsou v pracovním poměru k obci, která obecní policii zřídila.

Strážníci bdí nad bezpečností u přechodů pro chodce na frekventovaných místech u škol, provádějí pravidelné obchůzky přidělených okrsků, dohlíží na dodržování vyhlášek a nařízení obcí. Také aktivně dohlíží na dodržování pravidel silničního zákona. Obecní policie řeší protiprávní jednání, přestupky.

„Přestupkem je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.“

Přestupky v dopravě jsou uvedeny v zákoně č. 361/2016 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II, tohoto zákona (Kučerová H, 2018). Strážníci v souvislosti s parkováním řeší především přestupky v dopravě a ve veřejném pořádku. Pojem dopravní přestupek v právním řádu nenajdeme, ale v literatuře se velmi často uvádí jako přestupek proti plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Řidiči se nejčastěji dopouštějí těchto protiprávních jednání:

- Stání před přechodem pro chodce
- Stání v křižovatce
- Porušení zákazu stání
- Porušení zákazu zastavení
- Porušení zákazu vjezdu
- Stání v protisměru

Pokud špatně odstavené vozidlo tvoří překážku silničního provozu, brání užívání chodníku nebo dokonce ohrožuje bezpečnost, např. stání na nebo před přechodem pro chodce, může být takovéto vozidlo odtaženo na odstavné parkoviště.

Dalším velmi častým porušováním pravidel je přestupek neoprávněný zábor veřejného prostranství motorovým vozidlem. Jedná se parkování vozidel na místech, která nejsou k tomuto účelu určena.

Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, veřejná zeleň, parky, veřejné prostory sloužící bez omezení k obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnická práva k tomuto prostoru. Jsou to tedy i chodníky a místní a účelové komunikace na území obce. Obecní policie při plnění svých úkolů aktivně spolupracuje se složkami integrovaného záchranného systému, především s Policií ČR.

3.5.2 Policie ČR

Policie České republiky je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor zřízený zákonem České národní rady ze dne 21. června 1991. Úkolem Policie ČR je chránit bezpečnost osob a majetku, chránit veřejný pořádek a předcházet trestné činnosti. Plní úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, předpisy Evropských společenství a mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu České republiky.

Policie České republiky je tvořena policejním prezidiem, útvary s celostátní působností, krajskými ředitelstvími a útvary zřízenými v rámci krajských ředitelství. Ze zákona zřizuje 14 krajských ředitelství a jejich územní obvody se shodují s územními obvody krajů České republiky. Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti. Odhaluje trestné činy, přestupky a aktivně se podílí na bezpečnosti v České republice.

Policie spustila na webových stránkách nový projekt, mapu kriminality, kde se veřejnost a odborníci dozvědí ze statistik a map přestupků a trestných činů, v jaké lokalitě a k jakým skutkům dochází. Uživatel si může prohlížet a exportovat prostorová

data výskytu těchto kriminálních deliktů, které Policie ČR odhalila vlastní činností nebo jí byly oznámeny. V aplikaci jsou zobrazovány druhy trestné činnosti, jejichž zveřejnění se může stát prevencí pro další období. Jedná se o majetkovou trestnou činnost, drogovou kriminalitu, extremismus ale také násilné trestné činy. Cílem projektu je pokračovat ve snižování kriminality v České republice (Policie ČR 2023).

3.5.3 Úřady městských částí

Na úřady městských částí hlavního města Prahy byly z rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy předány kompetence ve věci řešení přestupků v dopravě, pro úseky zón placeného stání označených svislou dopravní značkou č. IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, označované také jako „modrá zóna“ a dále pro úseky zón placeného stání označené svislou dopravní značkou č. IP 13c „parkoviště s parkovacím automatem“ jinak také placené parkoviště s vygenerováním parkovacího lístku. Spáchané přestupky jsou řešeny dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a dle zákona 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. Odbory dopravy, oddělení řešení přestupků, přistupuje k přestupkům, které jsou lokalizovány a zadokumentovány automatizovaným technickým prostředkem, dle platných právních norem (Praha.eu.cz, 2023).

4. Metodika

Prostřednictvím elektronické služby datová schránka byla podaná žádost o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, Městskou policii hlavního města Prahy, Korunní 98, Praha 10 a Hlavní město Praha, Mariánské náměstí Praha 1.

Od MP-HMP byly získány informace ohledně přestupků v dopravě a ve veřejném pořádku na území hlavního města Prahy v jednotlivých letech od 1. 1. 2016 do 31. 12. 2021. Ze strany MP-HMP bylo sděleno, že požadované informace znamenají pro pracovníky velkou administrativní zátěž a po uhrazení poplatku 19 564,- Kč byla poskytnuta tato data:

- Celkový přehled přestupků na území hl. m. Prahy zaevidovaných v CEP (MIS) za jednotlivá období roků 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021.
 1. Počet porušení ustanovení § 125c odst. 1, písm. k, zákona č. 361/2000 Sb.
 2. Počet porušení ustanovení § 5 odst. 1 a 2 zákona č. 251/2016 Sb.
 3. Počet řešení domluvou, uložení správního trestu bloková pokuta zaplacená/nezaplacená, počet postoupených oznámení v souladu s § 10 odst. 2, 3 zákona č. 553/1999 Sb.
- Celkový počet porušení ustanovení § 125c, odst. 1, písm. k, zákona č. 361/2000 Sb., na území jednotlivých OŘ MP-HMP. v jednotlivých letech.
- Celkový počet porušení ustanovení § 5, odst. 1 a 2 zákona č. 251/2016 Sb., na území jednotlivých OŘ MP-HMP. v jednotlivých letech.
- Počet porušení stálé svislé dopravní značky č. IP 12 – vyhrazené parkoviště. Zóna placeného stání, modrá zóna, bez platného oprávnění a počet porušení ustanovení § 5 zákona č. 251/2016 Sb., na území MČ Praha 7, evidované v CEP, jednotlivé ulice v letech 2018, 2019, 2020, 2021, 2022.

Magistrát hlavního města Prahy zaslal odkaz na TSK a jimi vydávané Ročenky dopravy, kde jsou dostupné požadované informace. V letech 2016 a 2017 byla požadovaná data zveřejněna v ročenkách zón placeného stání a odkaz na tyto zdroje byl poskytnut odkaz v příloze odpovědi.

Porovnáním dat od Městské policie hl. města Prahy a údajů získaných prostřednictvím vydaných Ročenek dopravy, Technické správy komunikací a. s., hl. města Prahy, je zjištěno, zda dochází a v jaké míře k porušování ustanovení § 125c odst. 1 písm. k, zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a také zda dochází k porušování ustanovení § 5 odstavce 1 a 2, zákona č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích (Zákony pro lidi).

Dalším poskytnutým údajem je celkový počet porušení stálé svislé dopravní značky č. IP 12 - vyhrazené parkoviště – modrá zóna za časové období od roku 2016 až do roku 2021 v městských částech Praha 1 až Praha 10. Počty přestupků jsou mezi sebou porovnány za jednotlivé roky v rámci celého území hlavního města Prahy a také zvlášť za jednotlivé městské části v čase.

Dalším ukazatelem jsou počty parkovacích míst v zónách placeného stání a počty zjištěných porušení pravidel v souvislosti s dodržováním režimu ZPS. Neopomenutelným faktorem při analýze protiprávního jednání v souvislosti s parkováním je neoprávněný zábor veřejného prostranství motorovým vozidlem. Tato data poskytnuta MP-HMP nebyla, k dispozici je pouze porušení ustanovení § 5 zákona č. 251/2016 Sb.

Počty parkovacích stání v modré zóně byly vyhledány v ročenkách vydávaných TSK Praha. Počet vydaných parkovacích oprávnění je veřejně k dispozici jen za rok 2016 a 2017. Veškeré dostupné údaje jsou zpracované do tabulek a grafů v programu Microsoft Excel. Data jsou také prostorově zpracována v programu ArcGIS a jsou vytvořeny mapové výstupy.

Z přehledu je patrné, zda dochází k nárůstu přestupků vlivem zavedení ZPS a jestli zavedení ZPS ovlivňuje počty protiprávních jednání v souvislosti s parkováním v přilehlých městských částech v čase, jak se zóny zaváděly.

Úpravou dat do grafů a tabulek došlo k přehlednějšímu znázornění počtu přestupků v jednotlivých městských částech na jedno parkovací místo v letech 2016 – 2021.

Pro detailnější představu výskytu protiprávního jednání je zpracován přehled počtu přestupků v dopravě a ve veřejném pořádku v ulicích městské části Prahy 7.

Jednotlivé městské části mají různou rozlohu a tím také odlišný počet parkovacích míst. Pro větší vypovídající hodnotu je ukazatelem počet přestupků parkování v zóně placeného stání bez platného oprávnění na jedno parkovací místo.

Další sběr dat je prostřednictvím sociální sítě, na adrese www.facebook.com. V aplikaci google forms byl vytvořen online dotazník sestavený z jednoduchých otázek týkající se parkování na Praze 7 v roce 2022, a zveřejněn na facebookové skupině Letenská parta. Dotazník vyplnilo během týdne 201 respondentů. Jednou z otevřených otázek je dotaz, ve které ulici nejčastěji parkují svá vozidla. Uvedené ulice jsou porovnány s daty MP-HMP počty přestupků v ulicích MČ Prahy 7. Výsledkem je přehled, zda v preferovaných ulicích dochází k častějšímu protiprávnímu jednání.

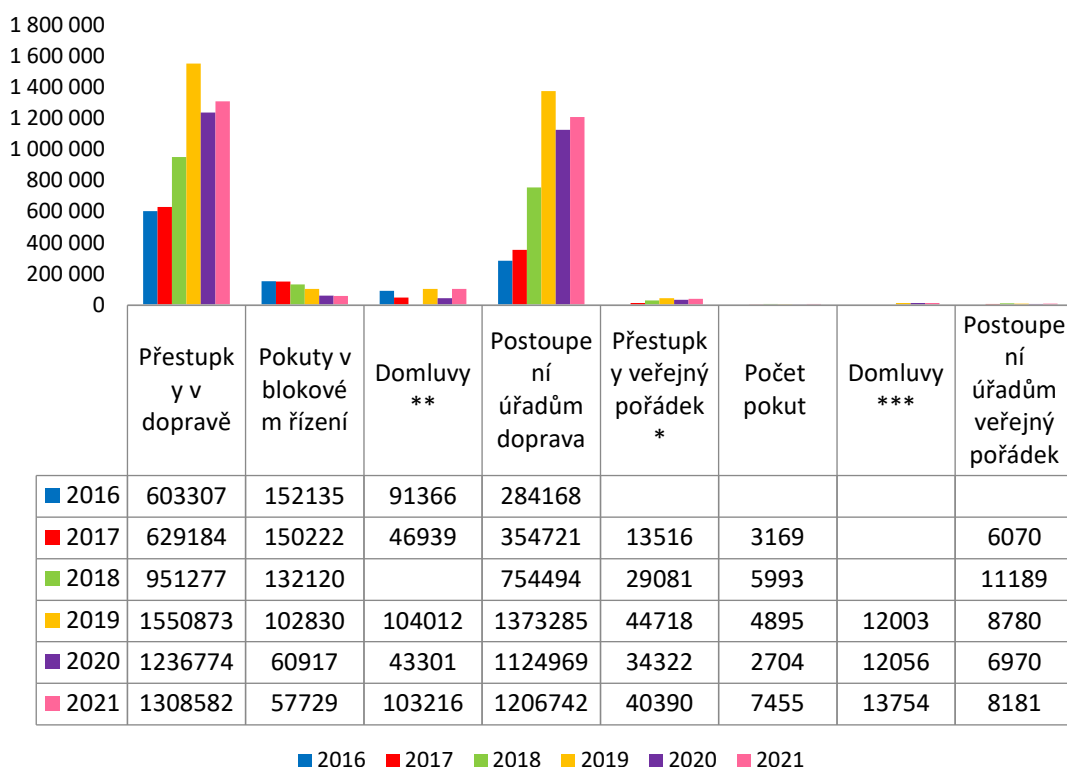
5. Výsledky

5.1 Celkový počet přestupků na území hl. m. Prahy

Dle údajů poskytnutých Městskou policií hl. města Prahy bylo zaevidováno v Centrální evidenci přestupků v časovém období na území hlavního města Prahy od roku 2016 až do roku 2021 celkem 6 279 997 porušení ustanovení § 125c, odst. 1, písm. k, zákona 361/200 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Za tato protiprávní jednání bylo Městskou policií Praha uloženo celkem 655 953 pokut, 295 944 přestupků bylo řešeno domluvou a 5 098 379 přestupků bylo postoupeno příslušným správním úřadům.

Dalšími poskytnutými daty byly počty porušení ustanovení § 5, odst. 1 a 2 zákona č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích. Ve sledovaném období bylo zaevidováno celkem 162 027 protiprávních jednání, z čehož bylo uloženo 24 216 pokut příkazů na místě, 37 813 domluv a 41 190 přestupků bylo postoupeno příslušným správním úřadům.

Celkový počet přestupků a řešení v Praze 2016 - 2021



Graf s tabulkou č. 1, (vlastní zpracování, 2023)

* změna zákona (do 30. 6. 2017 zákon č. 200/1990 Sb. od 1. 7. 2017 zákon č. 251/2016

Sb.)

data v působnosti zákona 200/1990 Sb. nebyla MP Praha poskytnuta

*** od 1. 7. 2017 domluva zrušena*

**** od 1.1. 2019 domluva opět obnovena*

Uvedené údaje týkající se protiprávního jednání ve veřejném pořádku jsou vyčísleny a znázorněny od 2. pololetí roku 2017, kdy vešel v účinnost zákon č. 251/2016 Sb. Za předcházející období Městská policie data, která eviduje, neposkytla.

Přestupky týkající se dopravy tvoří převážnou část všech přestupků. Z grafu s tabulkou č. 1 je patrné, že mají vzrůstající trend, který je přerušován covidovými roky 2020 a 2021. V tomto období, bylo také uloženo méně blokových pokut.

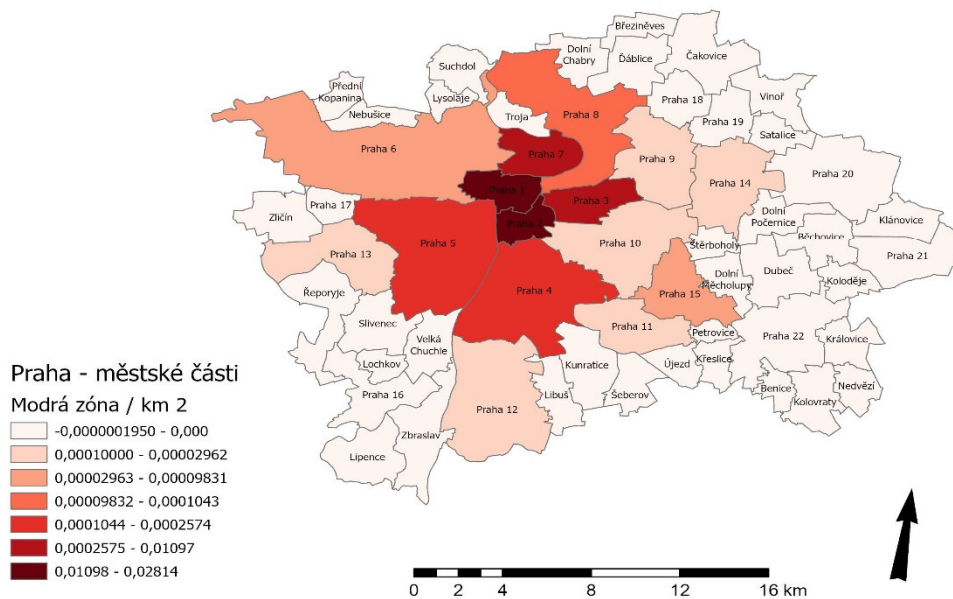
5.2 Jednotlivé městské části

Městské části Prahy jsou velmi různorodé samosprávné jednotky. Od částí charakterizujících městské centrum až po části na okrajích Prahy. Jsou mezi nimi rozdíly jak ve stupni urbanizace, v infrastruktuře, ekonomicky sociální struktuře, tak i v počtu obyvatel. Zatímco městské části, ve kterých jsou velká panelová sídliště překračují 100 000 obyvatel, příměstské části Praha – Nedvězí a Praha – Královice nedosahují ani 1 000 obyvatel.

Potřebné statistické údaje pro zpracování a znázornění byly poskytnuty Městskou policií hl. m. Prahy a dále byly použity dostupné údaje uveřejněné na webovém portále Technické správy komunikací.

Pro přehlednost je v kartogramu (obr. č. 7) zobrazen průměrný počet protiprávního jednání stání v modré zóně bez platného oprávnění za celkové sledované období let 2016 – 2021 v závislosti na velikosti území konkrétní městské části. Jak je patrné, nejvíce problémové jsou rozlohou menší městské části Praha 1 a Praha 2. Vysoký výskyt přestupků je i v Praze 3 a v Praze 7. Následují Praha 4 a Praha 5.

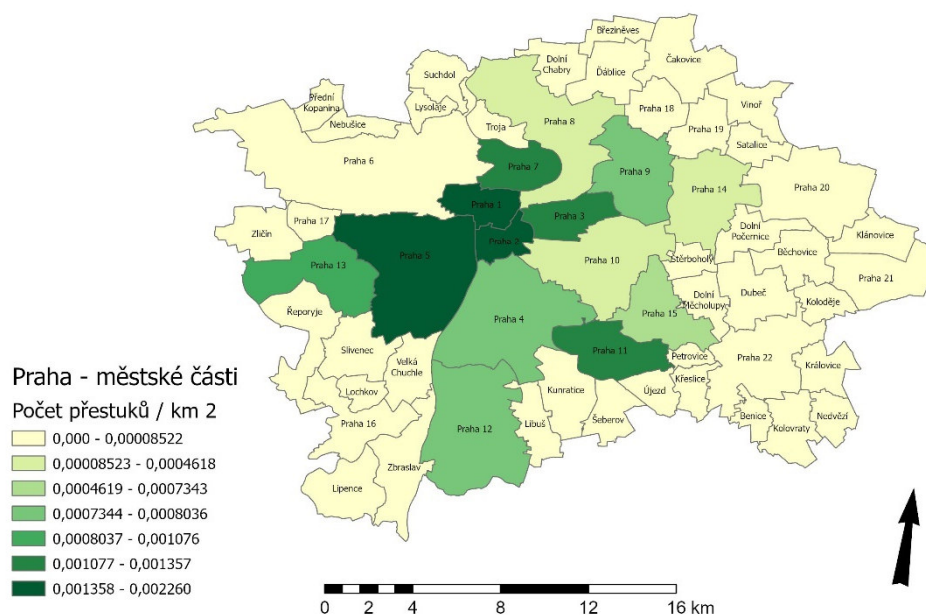
Počet přestupků v modré zóně na území Prahy ve sledovaném období 2016 - 2021



Obr. č. 7 Počet přestupků v modré zóně na území Prahy za sledované období 2016 - 2021 (vlastní zpracování, 2023).

Přestupky ve veřejném pořádku také tvoří značnou část protiprávních jednání v Praze jak je znázorněno v karotgramu (obr. 8). Také v tomto případě je průměrný počet přestupků znázorněn v poměru k velikosti daného území. Nejvíce evidovaných přestupků je opět v centru v Praze 1, v Praze 2 a také v Praze 5. Následují Praha 3, Praha 7 a Praha 11.

Počet přestupků ve veřejném pořádku na území Prahy ve sledovaném období 2016 - 2021



Obr. č. 8 Počet přestupků ve veřejném pořádku na území Prahy ve sledovaném období 2016 – 2021 (vlastní zpracování, 2023)

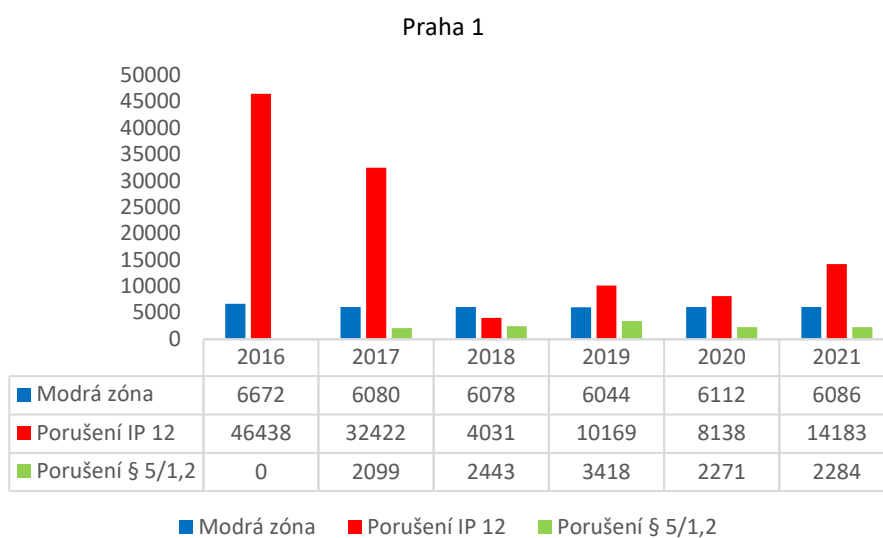
Z nedostatku dat ohledně počtu parkovacích stání v modré zóně jsou dále podrobně řešeny jen městské části Praha 1 až Praha 10.

5.2.1 Praha 1

První městský obvod je nejstarší částí Prahy, je středem metropole a rozkládá se na obou březích Vltavy. Rozloha území je 5,53 km² a její součástí je Staré Město, Josefov, velká část území Hradčany, Malá Strana, Nové Město a také kousek Vinohrad a Holešovic. Sousedící městské části jsou Praha 2, 5, 6, 7 a 8. V Praze 1 byl systém zón placeného stání zaveden jako první. Potřebné statistické údaje pro znázornění byly poskytnuty Městskou policií hl. m. Prahy a dále byly zahrnuty dostupné údaje uveřejněné na webovém portále Technické správy komunikací.

V grafu a přilehlé tabulce č.2 jsou uvedeny počty parkovacích stání v modré zóně na území městské části Praha 1 za jednotlivá časová období. Počet parkovacích míst se v průběhu let skoro nemění, dosahuje počtu přes 6 000 stání. Další znázorněnou veličinou je počet porušení svislé dopravní značky č. IP 12 vyhrazené parkoviště – modrá zóna. Na první pohled je patrné, že počty přestupků v roce 2016 a 2017

několikanásobně převyšují kapacitu stání. V roce 2018 nerespektování výrazně pokleslo a v dalších letech se již nevrátilo na tak vysokou úroveň jako v letech 2016 a 2017.



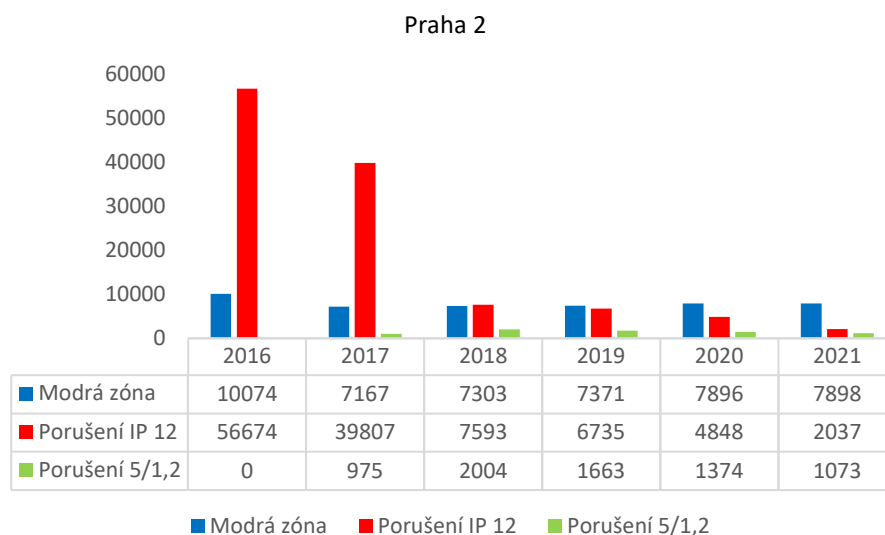
Graf s tabulkou č. 2

Praha 1, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.2 Praha 2

Praha 2 se nachází v centrální části Prahy na pravém břehu Vltavy a její rozloha je 4,19 km². Tvoří ji území Vyšehrad, velká část Nového Města a Vinohrad a malý kousek území Nusle.

Na území městské části Praha 2 je dle grafu s tabulkou č. 3 patrné, že roce 2016 a 2017 markantně docházelo k nedodržování pravidel v zóně placeného stání vyhrazeného pro rezidenty – modré zóně. V roce 2018 oproti roku 2017 došlo k výraznému poklesu těchto přestupků a tento trend pokračoval i v následujících letech.

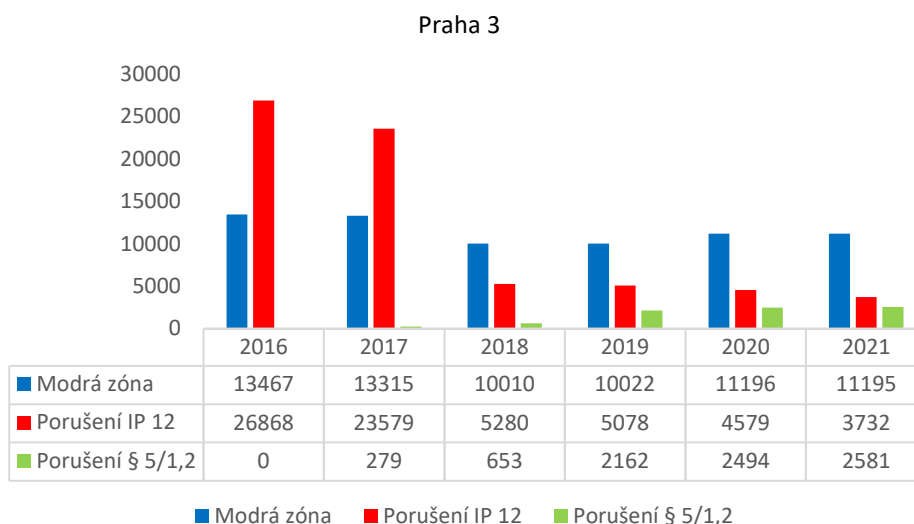


Graf s tabulkou č. 3

Praha 2, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.3 Praha 3

Praha 3 má rozlohu jen 6,49 km². Nachází se jihovýchodně od centra města a spadá pod ni téměř celá část Žižkov a část Vinohrad. V této lokalitě po spuštění projektu zón, bylo v roce 2016 v modré zóně 13 467 parkovacích míst, což bylo nejvíce za sledované období. V tomto roce také bylo zaznamenáno nejvíce přestupků porušení dopravní značky č. IP 12 vyhrazené stání – modrá zóna. V následujícím roce ubylo 152 parkovacích míst a počet porušení se snížil o 3 289 přestupků. Pokles byl i v roce 2018, kdy počet stání v modré zóně ubylo o 3 305 a počet přestupků se oproti předešlému roku snížil o 18 299 (graf s tabulkou č.4).



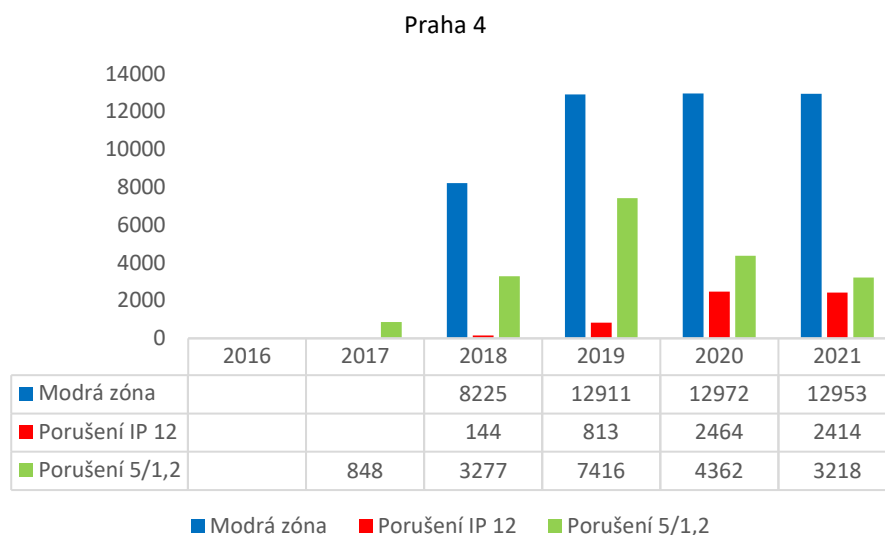
|Graf s tabulkou č. 4

Praha 3, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.4 Praha 4

Praha 4 se rozkládá na pravém břehu Vltavy jižně od centra. Rozlohou zaujímá území o velikosti 24,22 km². Zahrnuje městské části Praha 4, Praha 11, Praha 12, Praha Kunratice, Praha Libuš, Praha Šeberov a Praha Újezd. Na území Prahy 4 se modré zóny zaváděly v roce 2018, kdy bylo pro rezidenty k dispozici 8 225 parkovacích stání. V roce 2019 tento počet vzrostl na 12 911, přičemž mírně stoupl počet automobilů bez platného parkovacího oprávnění v těchto úsecích. V roce 2020 byl počet míst k stání navýšen na 12 972 a počet přestupků stoupl oproti roku 2019 na trojnásobek, celkových 2 464. Počet míst k stání a přestupků byl v roce 2021 obdobný předešlému roku a to 12 953 míst k stání a 2 414 přestupků v souvislosti s parkováním v zóně.

Podstatně větší podíl na přestupkovém jednání v této oblasti měly přestupky ve veřejném pořádku, kdy jich bylo nejvíce spácháno v roce 2019 a to 7 416 přestupkových jednání, jak je patrné v grafu s tabulkou č. 5.



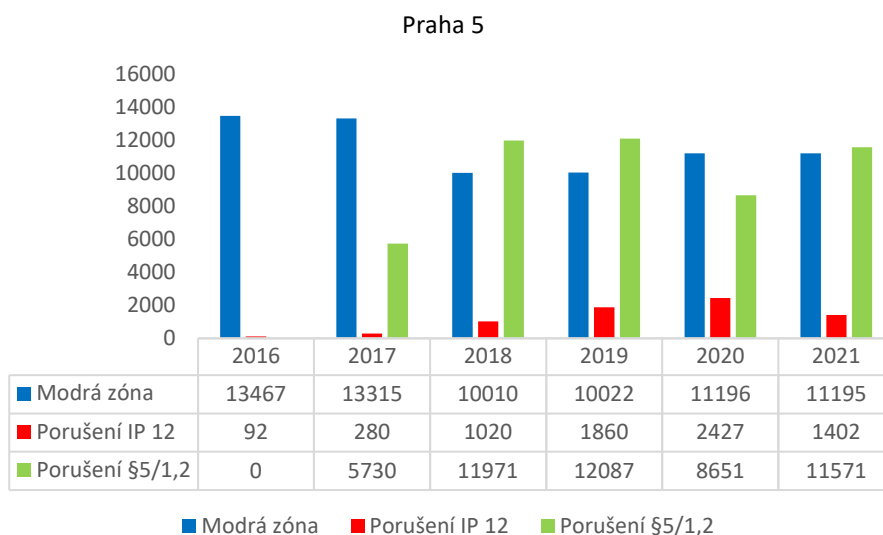
Graf s tabulkou č. 5

Praha 5, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.5 Praha 5

Do území Prahy 5 spadají městské části Hlubočepy, Košíře, Motol, Radlice, Smíchov a část území Břevnov, Jinonice a Malá Strana. Rozloha území Prahy 5 je 27,49 km².

V roce 2016 bylo v Praze 5 se zavedením zón vymezeno 13 467 stání v modré zóně. V následujícím roce 152 míst v modré zóně ubylo. Od července 2017 vstoupil v platnost zákon č.251/2016 Sb. Za 2. pol. roku 2017 bylo strážníky Městské policie Praha odhaleno a zaevidováno 1 020 porušení § 5. tohoto zákona. V roce 2019 přibylo pouze 22 nových míst pro rezidenty a porušení pravidel platných pro stání se zvýšilo o 840. I přes covidová opatření v roce 2020 pokračoval mírný nárůst parkovacích míst i nerespektování pravidel, která ale v roce 2021 měla mírně sestupnou tendenci. Přestupkové jednání ve veřejném pořádku vysoko převyšovalo přestupky za parkování, kdy se v roce 2018 a 2019 pohyboval jejich počet okolo hranice 12 tisíc. V roce 2020 došlo k mírnému poklesu na 8 651 evidovaných protiprávních jednání, ale v roce 2021 se opět počet vrátil na 11 571 skutků (graf s tabulkou č. 6).



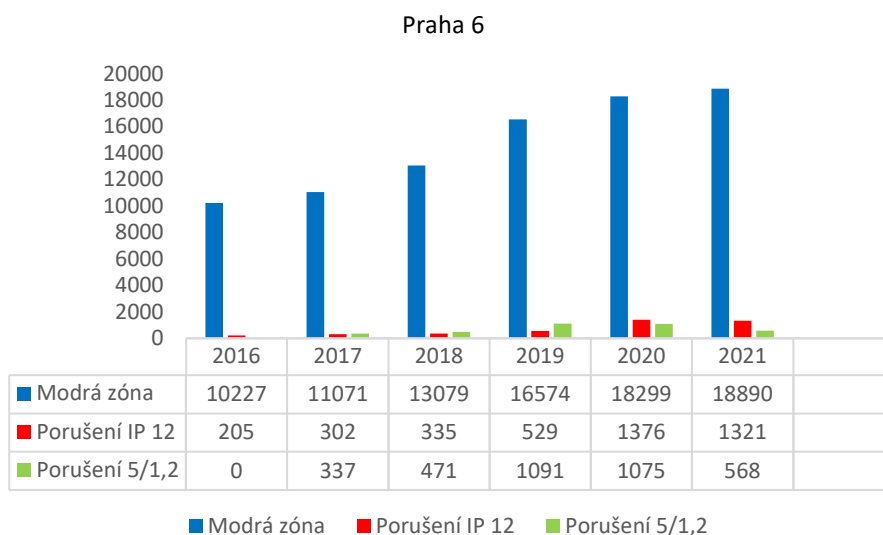
Graf s tabulkou č. 6

Praha 5, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.6 Praha 6

Praha 6 se svou rozlohou 41,54 km² řadí k největším městským částem. Její součástí jsou Dejvice, Liboc, Střešovice, Veleslavín, Vokovice, Ruzyně, Přední Kopanina, Nebužice, Lysolaje, Suchdol a část Bubenče, Břevnova, Hradčan a Sedlce. Jejimi sousedy jsou městské části Troja, Praha 7, Praha 1, Praha 5, Řepy, a dále sousedí s obcemi Horoměřice, Tuchoměřice, Kněžves, Dobrovíz a Hostivice.

Na území městské části Praha 6 bylo při zavádění zón vytvořeno velké množství parkovacích míst v modré zóně, jak je také znázorněno v grafu s tabulkou č. 7. To byl zřejmě důvod, zjištěné malé protiprávnosti jejich dodržování. V roce 2016 bylo zřízeno 10 227 stání a zaevidováno 205 provinění. V roce 2017 stoupl počet o 844 na 11 071 stání a 302 provinění, v roce 2018 vzrostl počet stání o 2 008 stání na 13 079, přičemž provinění se zvýšilo jen o 33 přestupků. V roce 2019 přibýlo v modré zóně 3 498 míst, nedodržování pravidel oproti minulému roku vzrostlo na počet 529. V roce 2020 došlo opět k výraznému navýšení počtu stání v modré zóně na 18 299 míst a zároveň se zvýšilo jejich nedodržování na 1 376 přestupků. V roce 2021 vzrostl počet stání o dalších 791 míst a zároveň poklesl počet přestupků na 1 321 skutků.

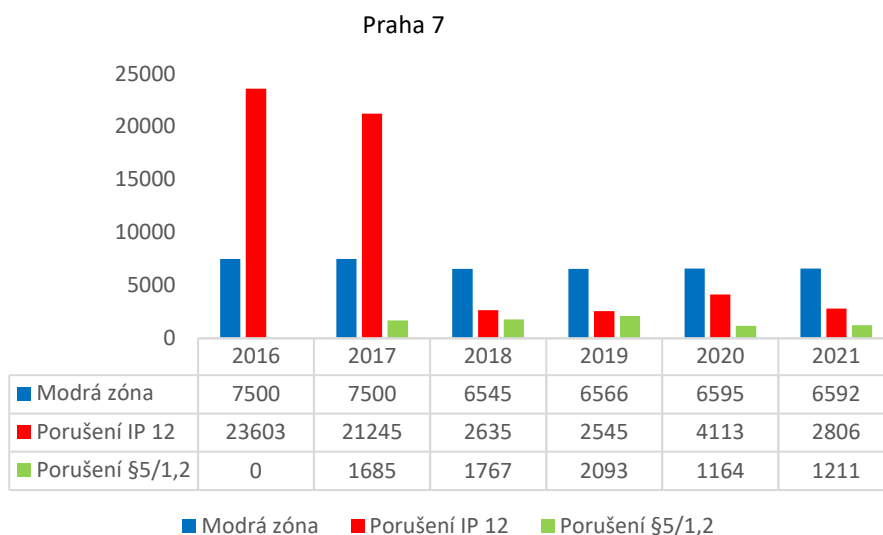


Graf s tabulkou č. 7.

Praha 6, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.7 Praha 7

Severně od historického centra Prahy se rozkládá na rozloze 7,14 km² městská část Praha 7. Je tvořena především územím Holešovic, Letné, částí území Bubeneč a malým územím Libně. Na území Prahy v roce 2016 a 2017 platil původní systém zón, kdy oprávnění k parkování bylo vylepeno na čelním okně automobilu. Bylo na první pohled patrné, zda parkující vozidlo, stojí v zóně oprávněně či nikoliv. Také byla aktivní činnost strážníků městské policie při dohlížení na dodržování stanovených pravidel. Po přechodu na elektronický systém došlo statisticky k úbytku přestupků (graf s tabulkou č.8). Tento úbytek může mít důvod v četnosti průjezdů monitorovacího vozidla a kontrol strážníků, kteří tuto působnost vykonávali především na oznámení od občanů. Dalším důvodem úbytku protiprávního jednání s přechodem na nový systém může být i v důsledku snadnější úhrady parkovného prostřednictvím mobilních telefonů a platebních karet.

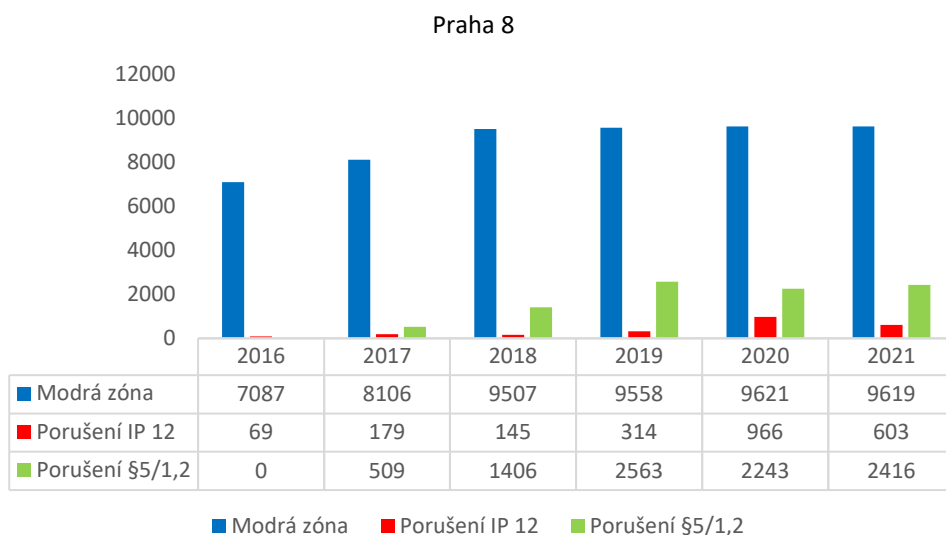


*Graf s tabulkou č. 8.
Praha 7, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb.
(vlastní zpracování, 2023)*

5.2.8 Praha 8

Tato městská část o velikosti 21,82 km² je velmi různorodá. Zahrnuje území Bohnice, Kobylisy, Čimice, Karlín, Ďáblice, Chabry, Březiněves, část území Libeň, Troja, Střížkov, Nové Město a Žižkov.

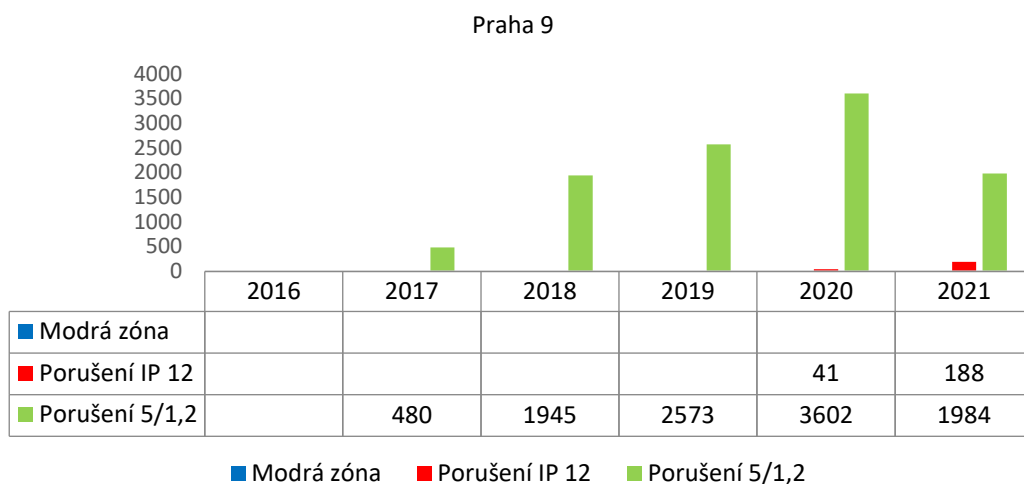
Městská část Praha 8 vymezila pro modré zóny velké množství parkovacích stání. Zóny jsou zavedeny jen ve frekventovaných a v obytných částech území. Méně atraktivní lokality zůstaly bez poplatků a poskytují dostatečný prostor pro parkování vozidel. Tomu odpovídá i množství přestupků v souvislosti s pravidly v modré zóně, kdy se v roce 2016 jednalo o desítky a v následujících letech o stovky přestupků (graf s tabulkou č.9). Se zavedením zón se zvýšil nárůst přestupků ve veřejném pořádku, což by mohlo naznačovat přesouvání problému s parkováním do okolních zatím nezaplatněných lokalit.



*Graf s tabulkou č. 9,
Praha 8, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb.
(vlastní zpracování, 2023)*

5.2.9 Praha 9

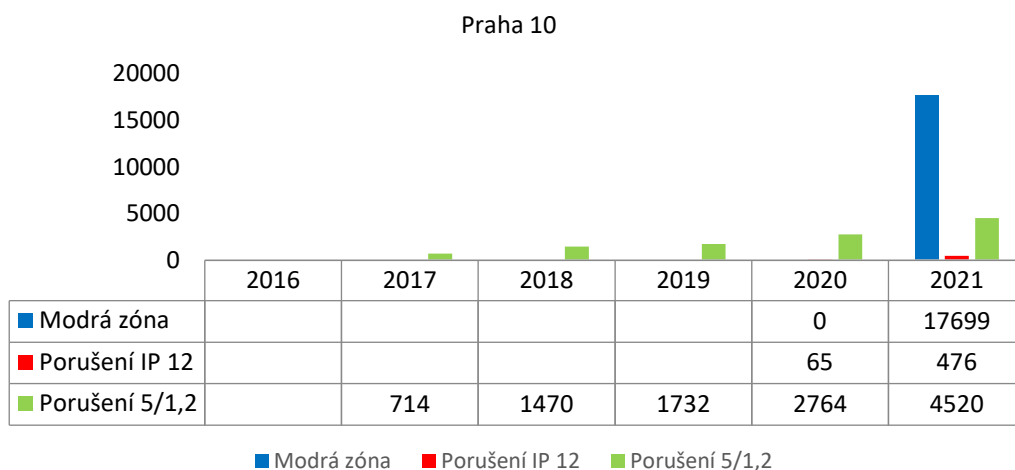
Rozloha městské části Praha 9 je 13,86 km². Pod Prahu 9 kromě městské části Praha 9 patří i Běchovice, Čakovice, Dolní Počernice, Horní Počernice, Kbely, Klánovice, Koloděje, Kyje, Letňany, Satalice, Újezd nad Lesy, Vinoř. Sousedy Prahy 9 jsou městská část Praha 8, Praha 3, Praha 7 a Praha 10. K zavádění ZPS na území Prahy 9 se začalo v roce 2020. V platnost vstoupily zóny pro smíšené parkování, kde bylo zpoplatněno 3 655 míst. V roce 2011 počet stání pro smíšené parkování stoupl na 10 265 parkovacích stání. Modré zóny ve sledovaném období v této městské části zavedeny nebyly, což je patrné i z grafu s tabulkou č. 10. Na území Prahy 9 docházelo ve velké míře k porušování zákona ve veřejném pořádku, kdy nejvíce zaevidovaných protiprávních jednání bylo v roce 2020, 3 602 případů. V porovnání se sousední městskou částí Praha 8, kde zóny placeného stání byly zavedeny již na počátku sledovaného období, nárůst ve veřejném pořádku mohl být jejich důsledkem, kdy řidiči hledali parkování na nezpлатněných komunikacích, tak i mimo ně.



Graf s tabulkou č. 10.
Praha 9, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.2.10 Praha 10

V jihovýchodní části hlavního města se nachází o rozloze 19 km² území Prahy 10. Evidované protiprávní jednání nerespektování modrých zón je od roku 2021, kdy bylo zaevidováno MP-HMP 476 přečinů. Zřízených stání v tomto typu zón bylo 17 699. Ve veřejném pořádku od druhé poloviny roku 2017 docházelo k postupnému narůstání protiprávních jednání, kdy v roce 2021 dosáhlo 4 250 skutků (graf s tabulkou č. 11).



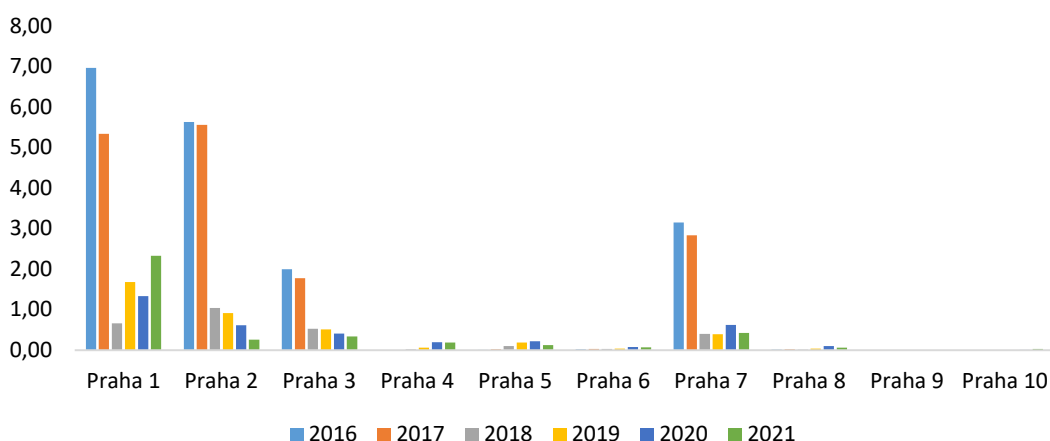
Graf s tabulkou č. 11.
Praha 9, znázornění počtu parkovacích stání v modré zóně, porušení DZ č. IP 12 a §5/1, 2 zák. č. 251/2016 Sb. (vlastní zpracování, 2023)

5.3 Počet přestupků na jedno parkovací místo

Po zavedení ZPS a kontrole dodržování pravidel platných pro stání v zónách byl zjištěný velký počet jejich nedodržování. Tento problém byl především v letech 2016 a 2017 v centru města a v Praze 7. V roce 2018 došlo k výraznému poklesu přestupků a tento trend pokračoval až na výjimky i v následujících letech sledovaného období.

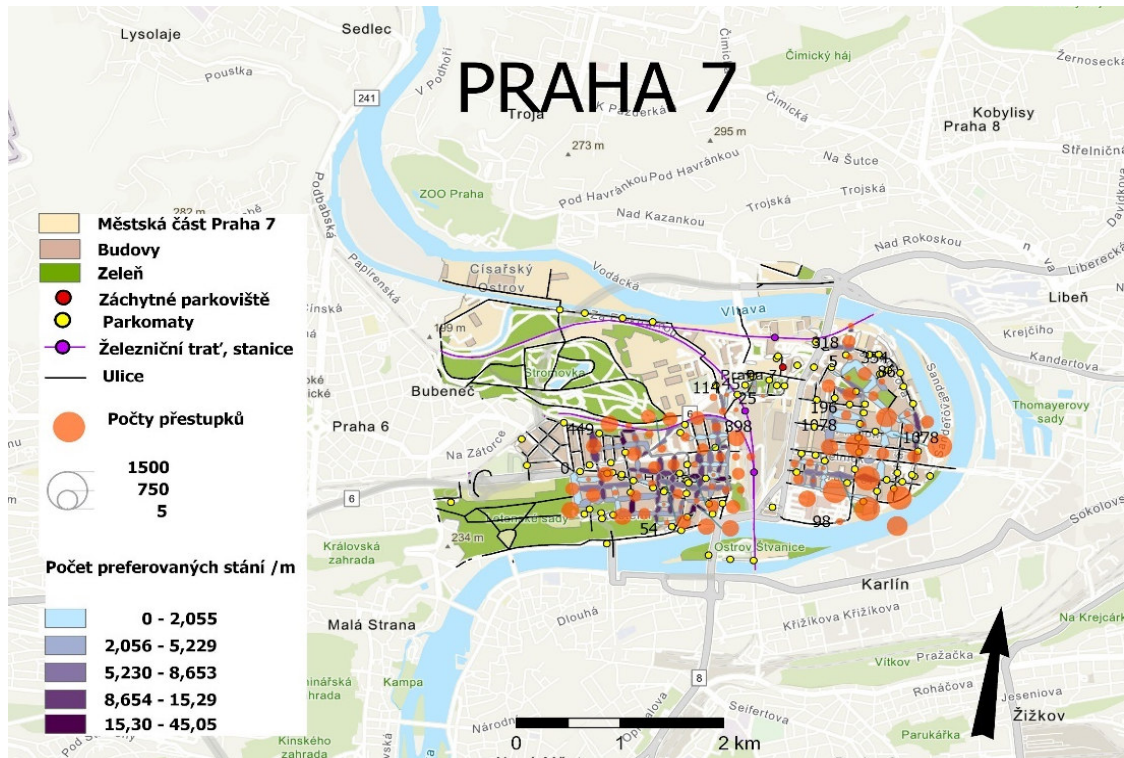
Pro lepší přehlednost je v grafu č. 1. znázorněn počet přestupků v jednotlivých městských částech hl. města Prahy na jedno parkovací místo v zóně placeného stání, modré zóně. Znázorněny jsou městské části v letech. Z grafu je patrné, že v letech 2016 a 2017 na území Prahy 1, Prahy 2 a Prahy 7 docházelo k častému porušení pravidel, kdy vozidla v těchto lokalitách parkovala často bez platného oprávnění. V Praze 1 v roce 2016 připadalo na jedno parkovací místo 6,96 protiprávních jednání „stání bez platného oprávnění“. V Praze 2 připadalo ve stejném časové období na jedno parkovací stání v modré zóně 5,63 přestupků a v Praze 7 to bylo 3,15. Bez platného oprávnění byly ve větší míře i automobily v městské části Praha 3, kde na jedno parkovací místo připadalo 1,99 přestupků. V roce 2017 se nechvalného prvenství ujala městská část Praha 2 a to 5,55 neoprávněných parkování na jedno parkovací stání. V Praze 1 bylo zaznamenáno 5,33 přestupků na jedno stání v modré zóně v Praze 7 to bylo 2,83 a v Praze 3 byla hodnota 1,77 přestupku na stání.

Počet přestupků v jednotlivých městských částech na jedno parkovací místo v modré zóně v letech 2016 - 2021



Graf č. 1. Počet přestupků na jedno parkovací místo (vlastní zpracování, 2023)

5.4 Městská část Praha 7



Obr. č. 9, Praha 7, ZPS (vlastní zpracování, 2023)

MP-HMP poskytla údaje o počtech porušení SSDZ IP č. 12 – vyhrazené parkoviště – zóna placeného stání – modrá zóna v jednotlivých letech 2018 – 2022. V tabulce (příloha č. 2.) je přehled ulic s počty přestupků, průměrná hodnota za sledované období a také počty preferovaného stání v roce 2022, jak odpověděli dotazovaní členové facebookové skupiny „Letenská parta“. Z uvedeného přehledu také vychází obr. č. 9, kde je patrné, že nejvíce preferovaná místa k stání jsou v ulici Milady Horákové, Veverkova, Janovského a Ověnecká. Tyto zmiňované ulice se nacházejí v oblasti od ulice Bubenská směrem na Letnou, zatímco ulice, kde je zaevidováno nejvíce protiprávních jednání leží směrem od ulice Argentinská k Libeňskému mostu. Jedná se o ulice Tusarova, Na Maninách, Jateční a U průhonu, které jsou součástí Holešovic. Zvýšený počet přestupků v těchto ulicích může být v souvislosti výdejny obchodu Alza a. s.

Pro sběr dat z řad veřejnosti byl sestaven krátký dotazník (příloha č. 1) zveřejněný na sociální síti www.facebook.com. Byl zaměřen na otázky ohledně dostupnosti parkování na území městské části Praha 7. Otázky byly formulovány jednoduchým

způsobem a skládaly se z otevřených, polootevřených a uzavřených otázek. Osloveni byli členové facebookové skupiny Letenská parta na Praze 7. Tato skupina ke dni zveřejnění dotazníku, 4. 1. 2023 měla přes 39 000 členů.

Dotazník vyplnilo během týdne 201 respondentů. Někteří mi zanechali komentáře přímo pod zveřejněným dotazníkem. Cílem bylo zjistit jaké procento dotázaných žije v Praze 7, vlastní automobil a jaké jsou jejich zkušenosti ohledně parkování. Většina respondentů vlastnících automobil uvedla, že i přestože jsou vlastníky oprávnění k parkování v modré zóně, skoro 30 % z nich hledá volné parkovací místo více jak 30 minut. Necelých 25 % dotázaných uvedlo, že parkují ve vzdálenosti více jak 500 m od svého bydliště. Z uvedených odpovědí dále vyplynulo, že nejvíce se dopouštějí protiprávního jednání stání v křižovatce. 80 % uvedlo jako problém nedostatek parkovacích stání. Čtvrtina se domnívá, že by pomohla větší kontrola ze strany městské policie, zvýšení ceny parkovného a také výstavba parkovacího domu.

6. Diskuse

Zavedením zón placeného stání se města snaží čelit narůstající dopravní zátěži a následným problémům s kapacitou parkovacích míst a s tím související zátěží emisemi. Bohužel tato problematika je složitější, než by se na první pohled mohlo zdát, jak je vidět na této (nebo i jiných studiích). Zavádění parkovacích zón problém nevyřeší, ale jen se přesune do jiných míst v dříve klidných lokalitách, kde vyvolá problémy nejen s parkováním, ale i se zvýšenou intenzitou dopravy.

Mnohé řidiče od cestování autem nic neodradí, dokud nebude se zaváděním zón k dispozici i dostatečná kapacita parkovacích stání na záchytných parkovištích, s návazností na veřejnou dopravu, která bude zajištěna spoji s vhodnými intervaly, preferovanými směry a dobrou kapacitou míst.

Vhodnou alternativou se nabízí rozšíření elektromobilů, ale tomuto trendu brání nedostatečná kapacita nabíjecích stanic. Další možností jsou jednostopá vozidla, kola, koloběžky. Tady vyvstává opět problém jejich parkování, kdy parkování na chodnících ohrožuje samotné uživatele chodníku. Nevýhodou je nedostatečně propojená a bezpečná síť cyklostezek. Využívání těchto dopravních prostředků je také omezeno díky klimatickým podmínkám jen na část roku.

Problematika zvýšené dopravy a nedostatek parkovacích stání není problém jen center měst, ale také dopravních uzlů, především stanic metra, a dokonce i sídlišť. Zde problém parkování není způsobený dojíždějícími do Prahy, ale samotnými rezidenty. Kapacita parkovišť na sídlištích již neodpovídá standardům, jaké byly v době jejich budování. Zvětšila se velikost vozidel a také se zvýšil počet aut v rodině. Problém s nedostatkem parkovacích míst není zohledňován ani v nových zástavbách, kdy není počítáno s tím, že by rodina vlastnila více než jeden automobil.

Situaci nezlepšují ani vyšší počty vydávaných parkovacích oprávnění, než je počet parkovacích stání. Logické odůvodnění radnice, že nikdy ve stejný čas neparkují všechna vozidla se nelíbí nespokojeným platícím rezidentům, kteří chtějí bez problému pohodlně zaparkovat, ale ve většině případů nemohou. Ke zlepšení by mohlo přispět, kdyby byla konkrétní parkovací místa vyznačena.

Parkovací zóny vyhrazené pro rezidenty jsou k dispozici po uhrazení stanoveného poplatku, který je spíše symbolický, i ostatním uživatelům. Kontrola oprávněně parkujících vozidel není dostatečná. Výše pokuty za parkování vozidla bez platného oprávnění je nízká a její vymáhání také, takže řidiče nic nemotivuje poplatek hradit. Situaci by přispěla větší kontrola ze strany města, ať už prostřednictvím monitoringu zajištěného firmou nebo prostřednictvím strážníků, kteří by prováděli při svých obchůzkách kontrolu parkujících vozidel. Také by mohlo přispět důslednější vymáhání uložené pokuty.

Záměrem práce bylo řešit nejen stání bez platného oprávnění, ale i další přestupková jednání, jako je stání před přechodem pro chodce ve vzdálenosti kratší než 5 metrů a stání v křižovatce. Tyto přestupky jsou velmi častými prohřešky řidičů. Data k těmto událostem bohužel nebyla poskytnuta. Poskytnutá a použitá data v této práci stála zcela neúměrný administrativní poplatek, který byl zdůvodněn neúměrnou administrativní zátěží, při jejich vyhledávání. Tím spíš by analýza těchto dat mohla přispět k objasnění situace a pomoci najít vhodná a efektivní opatření.

7. Závěr

Cílem práce bylo zhodnotit důsledky zavádění zón placeného stání v Praze na výskyt protiprávního jednání. Sledované období bylo od roku 2016, kdy došlo k zavádění zón, až do roku 2021.

Ze získaných a následně zpracovaných dat bylo zjištěno, že se zavedením zón došlo ve sledovaném období k nárůstu protiprávního jednání, a to nejen přestupků v dopravě, ale také ve veřejném pořádku, především záboru veřejného prostranství. Do výsledku se promítlo období ovlivněné epidemií Covid 19, což trochu zkreslilo počty přestupků.

Ve vyznačených úsecích zón placeného stání dochází k protiprávnímu jednání stání bez platného parkovacího oprávnění. V bezprostřední blízkosti těchto zón, ale dochází k dalším porušení pravidel silničního provozu, a to především již zmíněnému stání před přechodem pro chodce, stání před (v) křižovatkou (-ce), stání v zákazu vjezdu (V 13 - stání na šikmých rovnoběžných čarách). Jak už bylo uvedeno, data z oblasti veřejného pořádku a dopravy byla poskytnuta pouze na úseky zón, která jsou v práci zanalyzována.

Zóny jsou v městských částí Prahy zaváděny postupně a je patrný nárůst většího množství vozidel v sousedních oblastech, kde omezení není. To vede k vyčerpání kapacity parkovacích stání i v těchto částech, a následně je jako opatření zvoleno zavedení zón. Největší poptávka po parkovacím stání je v okolí zastávek MHD.

Zavedení zón je jeden z nástrojů pro zklidnění dopravy a řešení parkování. Pro dosažení optimalizace automobilové dopravy je třeba dobudovat potřebnou infrastrukturu v podobě městského okruhu, zajistit možnost parkování v okrajových částech města s velmi dobrou dostupností veřejné dopravy. Dále by mělo být v zájmu města pečlivě shromažďovat data o vytíženosti celé silniční sítě a zón a následně efektivně využívat jejich analýzy k řešení problémových úseků.

8. Literatura

- AFEZOLL A., SHEHU E., SELITA E., 2020: The Correlation Between Urban Road With and on Street Parking Tirana, Albania: Case Study ISH-BLLOK Area. *International Journal of Ecosystems and Ecology Science-IJEES*. 10 (1), p. 153-158
- BANEREJEE S.: 2016. Parking policy for clean air & liveable cities: A. Guidance Framework. Centre for Science and environment. 72 s. (online) [cit. 2023. 03. 01.], dostupné z <<http://www.jstor.org/stable/resrep38045>>.
- BENENSON I., MARTENS K., BIRFIR S., 2008: PARKAGENT: An agent-based model of parking in the city. *Computers, Environment and Urban Systems*, 32.6: 431-439.
- BHOJANE N. G., CHIDDARWAR G. G., BHAVALKAR G., BHATIA A., YADAV A., THAKARE A., 2017: Survey on Penalty Charging Systems for Indian Number-plates. *image. IJARCCCE* 6 (4). 672-676.
- BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ H., JORDOVÁ B., KVĚTOŇ V., RYBOVÁ K., VEJCHODSKÁ E., 2022: Hodnocení plánů a projektů mobility. Grada Publishing, a. s., Praha. 248 s.
- CZERNIEWICZ UMER T., EGERT.ROMANOWSKA J., 2018: Rakousko. Euromedia Group, a. s. – Knižní klub v edici Universum. 380 s.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD © 2023: (online) [cit. 2023.02.22], dostupné z <https://VDB.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profiluzemi&uzemiprofil=31288&u=__VUZEMI__100__3026#>.
- DÁLNIČE – SILNIČE. CZ © 2008 (online). [cit. 2023.01.18], dostupné z archivu <<https://web.archive.org/web/20210618105703/http://www.dalnice-silnice.cz/>>.

- DOPRAVNÍ NOVINY © 2021: Systém parkovacích zón v Praze začal fungovat v roce 1996, má své kritiky (online) [cit. 2022.11.18], <<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/system-parkovacich-zon-v-praze-zacal-fungovat-v-roce-1996-ma-sve-kritiky>>.
- European Environment Agency © 2022: Evropská agentura pro životní prostředí (online) [cit. 2023.03.01], dostupné z <<https://www.eea.europa.eu/ims/co2-performance-of-new-passenger>>.
- EKOLIST, © 2021: Jak se města zbavují parkování (online) [cit. 2023.02.08], dostupné z <<https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/jak-se-mesta-zbavuji-parkovani>>.
- FISCHER J., FISCHER O., 1985: Pražské mosty, Academia, Praha. 220 s.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, M. 2020: Sustainable urban futures from transportation and planning to networked urban mobilities. Transportation research part D-Transport and Environment. 82 s.
- HENSHER D. A., BUTTON K. J., 2003: Handbook of Transport and the Environment. Elsevier, Amsterdam. 827 s.
- HORÁK J., BURIAN J., IGOR I., ZAJÍČKOVÁ L., TESLA J., VOŽENÍLEK V., FOJTÍK D., INSPEKTOR T., RYPKA M., 2019: Prostorové simulační modelování dopravní dostupnosti. Česká geografická společnost, Praha. 360 s.
- HUBÁČEK P., 2016: Automobilita v klidu a městské prostředí. Vysoké učení technické v Brně, NUVITIUM, Brno. 350 s.
- JANČÁŘOVÁ I., HANÁK J., a kol., 2019: AUTA, AUTA, AUTA... A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. Masarykova univerzita, Brno, 1. vydání. 292 s.
- JŮZLOVÁ J., KOČÍ J., ŠPETLÁKOVÁ N., 2005: Česko. Euromedia Group k. s. – Knižní klub, Praha. 512 s.

- KUČEROVÁ H., 2002: DOPRAVNÍ PŘESTUPKY V PRAXI aneb Projednávání dopravních přestupků ve správním řízení. Linde Praha a.s. - Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka. Praha. 384 s.
- KUČEROVÁ H., 2018: Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související. 4.vydání. Praha: Leges. 848 s.
- MÁCHA A., HUNEŠ K., 2016: Místní a účelové komunikace. Leges, Praha, 128 s.
- MELCHOR O. H., GARS J. 2020: Planning mobility in a fragmented metropolitan area: The case of Prague and its suburbs OECD Regional Development Papers, No. 08, OECD Publishing, Paris, (online) [cit. 2023. 02. 15.] dostupné z <<https://doi.org/10.1787/4cdf2d31-en>>.
- MERVART M., NOVÁK R., 2020: PRAŽSKÁ A STŘEDOČESKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Perner's Contacts, 15(2). (online) [cit. 2023. 02. 15.], dostupné z <<https://doi.org/10.46585/pc.2020.2.1641>>.
- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ © 2023 a): (online) [cit. 2023. 03. 01], dostupné z <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2019/04/_Souhrnna-zprava-o-zivotnim-prostredi-v-krajich-CR_2016.pdf>.
- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ © 2023 b): Zpráva o životním prostředí v kraji Hl. m. Praha. (online) [cit. 2023. 03. 01], dostupné z <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2019/03/Hl.m.Praha_2017.pdf>.
- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ © 2023 c): Zpráva o životním prostředí v kraji Hl. m. Praha (online) [cit. 2023. 03. 01], dostupné z <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2020/03/Hl_m_Praha_2018.pdf>.
- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ © 2023 d): Zpráva o životním prostředí v kraji Hl. m. Praha. (online) [cit. 2023. 03. 01], dostupné z <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2021/04/PRAHA_2019.pdf>.

- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ © 2023 e): Zpráva o životním prostředí v kraji Hl. m. Praha. (online) [cit. 2023. 03. 01] dostupné z <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2022/05/Kraje_PRAHA_2020.pdf>.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS. (online) [cit. 2023. 02. 28.] dostupné z <<https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32014R0540>>.
- OLSZÁNSKA B., OLSZÁNSKI T., 2001: Budapešť. Euromedia Group, k. s. – Ikar, Praha. 235 s.
- POLICIE ČR, © 2023: Ministerstvo vnitra a Policie ČR zveřejňují mapy kriminality (online) [cit.2023.02.08] dostupné z <<https://www.policie.cz/clanek/mapy-budoucnosti-prinesou-vetsi-bezpecnost-do-obci-a-mest.aspx>>.
- PRAHA EU, © 2023: (online) [cit. 2023.02.08], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/bezpecnost/mestska_policie/index.html>
- PRAHA EU, © 2023: Přestupky v dopravě – správní řízení o přestupcích v dopravě a řídicích oprávněních (online) [cit. 2023.02.09], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/zivotni_situace/dopravni_prestupky/prestupky_v_doprave_spravni_rizeni_o.html>.
- RYE T., KOGLIN T., 2014: Parking management. In: *Parking issues and policies*. Emerald Group Publishing Limited. p. 157-184.
- ROTH G. J., 1965: Paying for parking. Institute of Economic Affairs. London. 64 s.
- SHOUP D., 2011: The High Cost of Free Parking. Routledge Taylor & Francis Group. 765 s.
- SHOUP D., 2018: Parking and the City. Taylor & Francis Group New York. [cit. 7.2.2023 str. 500], 534 s.

- SLABÝ P., DLOUHÁ E., 2002: Dopravní stavby a systémy 20, 30. České vysoké učení technické v Praze. 161 s.
- SPILIOPOULOU Ch., ANTONIOU C. 2012: Analysis of Illegal Parking Behavior in Greece. Social and Behavioral Sciences. Elsevier. Volume 48, Pages 1622-1631, (online) [2023. 02. 15.], dostupné z <<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1137>>.
- SÜKENÍKOVÁ A., 2022: Zákony 2022 II. část B. PORADCE s.r.o., Český Těšín. 640 s.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ © 2023: (online) [cit. 2023.02.09] dostupné z <<https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava>>.
- TAYLOR E. J., 2020: Parking policy: The politics and uneven use of residential parking space in Melbourne. Land use Policy, Volume .91, page 103 706.
- THORPE A., 2020: Owning the street: the everyday life of property. Massachusetts Institute of Technology. London.323 s.
- TSK hl. m. Prahy a. s., © 2017: Ročenka dopravy Praha 2016 (online) [cit. 2022.11.18] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf>>.
- TSK h. m. Prahy a. s., © 2018: Ročenka dopravy Praha 2017 (online) [cit. 2022.11.18] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>>.
- TSK h. m. Prahy a. s., © 2019: Ročenka dopravy Praha 2018 (online) [cit. 2022.11.19] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2018-cz.pdf>>.

- TSK h. m. Prahy a. s., © 2020: Ročenka dopravy Praha 2019 (online) [2022.11.19] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2019-cz.pdf>>.
- TSK h. m. Prahy a. s., © 2021: Ročenka dopravy Praha 2020 (online) [cit. 2022.11.19] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2020-cz.pdf>>.
- TSK h. m. Prahy a. s., © 2022: Ročenka dopravy Praha 2021 (online) [cit. 2022.11.19] dostupné z <<https://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2021-cz.pdf>>.
- WEINBERGER R. R., MILLARD-BALL A., HAMPHSHIRE R.C., 2020: Parking search caused congestion: Where's all the fuss? Revised Paper submitted to Transportation Research Part C: Emerging Technologies. Elsevier. Volume 120, 2020 1-27.
- Zákon č. 251/2016 Sb., zákon o některých přestupcích, v platném znění.
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 20/2004 Sb., v platném znění.
- Zákon č. 258/2000 Sb. - Zákon o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní polici, v platném znění.
- ZOIKA S., TZOURAS P., TSIGDINOS S., KEPAPTSOGLU K., 2021: Causal analysis of illegal parking in urban roads: The case of Greece. Case Studies on Transport Policy, 9(3), 1084–1096.

9. Seznam obrázků, grafů, tabulek

Obr. č. 1. Znázornění ZPS původní a nová koncepce.....	25
Obr. č. 2. ZPS rozšíření dle nové koncepce, ke dni 31.12. 2017	26
Obr. č. 3. ZPS do roku 2017 a rozšíření v k 31. 12. 2018.....	28
Obr. č. 4. Rozšíření ZPS v roce 2019.....	29
Obr. č. 5. ZPV rozšíření je dni 31. 12. 2000.....	31
Obr. č. 6. ZPS k 31. 12. 2021.....	32
Obr. č. 7. Počet přestupků v modré zóně na území Prahy ve sledovaném období 2016 – 2021	41
Obr. č. 8. Počet přestupků ve veřejném pořádku na území Prahy ve sledovaném období 2016 – 2021.....	42
Obr. č. 9. Městská část Praha 7	53
Obr. č. 10. Přehled přestupků – modrá zóna, jednotlivé ulice Praha7, v letech 2018– 2022, průměr za sledované období a preferované ulice dle dotazníkového šetření	71
Graf s tabulkou č. 1. Celkový počet přestupků a řešení v období v Praze 2016-2021	39
Graf s tabulkou č. 2. Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 1.....	42
Graf s tabulkou č. 3. Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 2	43
Graf s tabulkou č. 4. Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 3.....	44
Graf s tabulkou č. 5. Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 4.....	45

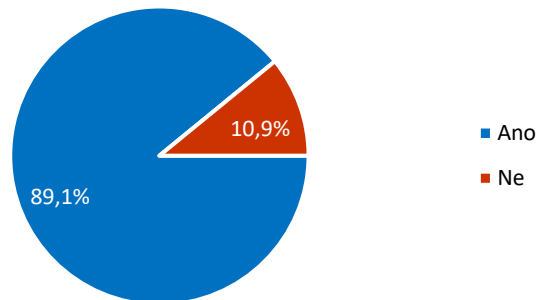
Graf s tabulkou č. 6. Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 5.....	46
Graf s tabulkou č. 7 Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 6.....	47
Graf s tabulkou č. 8 Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 7.....	48
Graf s tabulkou č. 9 Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 8.....	49
Graf s tabulkou č. 10 Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 9.....	50
Graf s tabulkou č. 11 Počty pakovacích míst v modré zóně a počty přestupků Praha 10	50
Graf č. 1. Počet přestupků v jednotlivých městských částech na jedno parkovací místo v modré zóně v letech 2016–2021.....	52
Graf č. 2. Dotazník otázka č. 1.	66
Graf č. 3. Dotazník otázka č. 2.	66
Graf č. 4. Dotazník otázka č. 3.	67
Graf č. 5. Dotazník otázka č. 4.	67
Graf č. 6. Dotazník otázka č. 5.	68
Graf č. 7. Dotazník otázka č. 6.	68
Graf č. 8. Dotazník otázka č. 7.	69
Graf č. 9. Dotazník otázka č. 8.	69
Graf č. 10. Dotazník otázka č. 9.	70
Graf č. 11. Dotazník otázka č. 10.	70
Graf č. 12. Dotazník otázka č. 11.	71
Graf č. 13. Dotazník otázka č. 12.	71
Graf č. 14. Dotazník otázka č. 13.	72
Graf č. 15. Dotazník otázka č. 14.	72

10. Seznam příloh

Příloha č. 1. Dotazníkové šetření Praha 7	66
Příloha č. 2. Přehled přestupků, preferované stání, jednotlivé ulice Praha 7.....	74

1. Dotazníkové šetření Praha 7

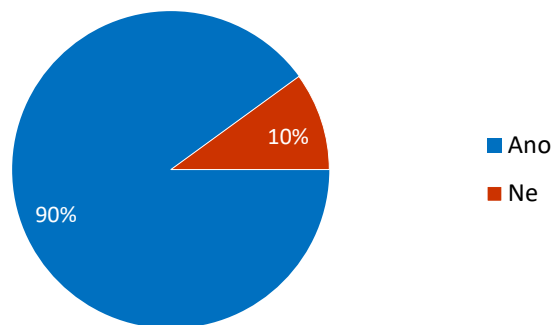
1. Máte trvalé bydliště v Praze 7?



Graf č. 2, (vlastní zpracování, 2023)

Odpovědělo všech 201 osob, které se zapojily do vyplnění dotazníku. Odpověď ano označilo 179 osob, které mají trvalé bydliště na území městské části Praha 7 a 22 osob odpovědělo ne.

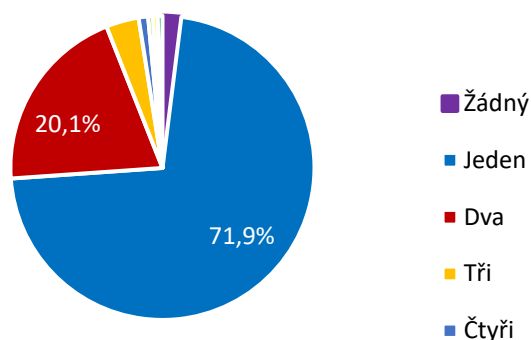
2. Vlastníte automobil?



Graf č. 3, (vlastní zpracování, 2023)

Opět odpovědělo všech 201 respondentů, z nichž 181 vlastní automobil.

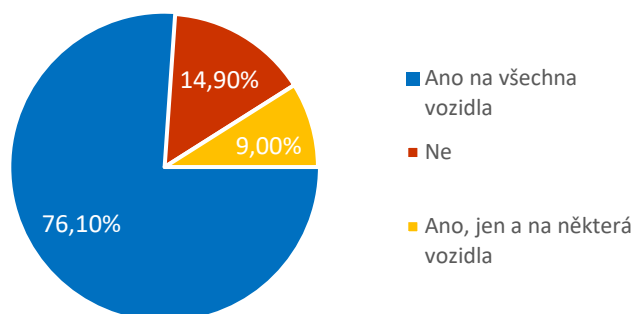
3. Kolik automobilů používá Vaše domácnost?



Graf č. 4, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku odpovědělo 199 dotázaných. Žádný automobil neužívají 4 dotázaní. 71,9 %, tj. 143 lidí odpovědělo, že jejich domácnost užívá jeden automobil, dva automobily užívá 40 respondentů, tři auta mají ve třech domácnostech, dvě domácnosti užívají čtyři auta a další odpovědi byly, kdy dotazovaní 1x mají jeden automobil pro dvě domácnosti, 1 x sdílí auto s kamarádem a 1x půjčují si ad hoc, žádné užívané trvale.

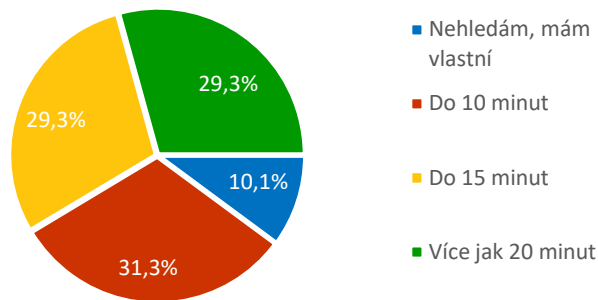
4. Vlastníte oprávnění do zóny placeného stání?



Graf č. 5, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku opět odpovědělo všech 201 dotazovaných. 76,1 % tj. 152 osob vlastní oprávnění do zón placeného stání na všechna vozidla, 9 % tj. 18 osob vlastní oprávnění jen na některá vozidla a 15 % tj. 30 osob nevládní oprávnění pro parkování v zóně placeného stání.

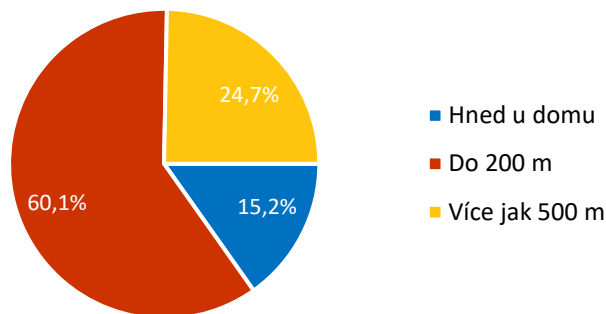
5. Jak dlouho hledáte volné parkovací místo?



Graf č. 6, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku odpovědělo 197 dotazovaných. Odpověď „nehledám, mám vlastní“ napsalo 20 dotazovaných, 61 odpovědí bylo do 10 minut, do 15 minut odpovědělo 58 dotazovaných a stejný počet odpověděl více jak 20 minut.

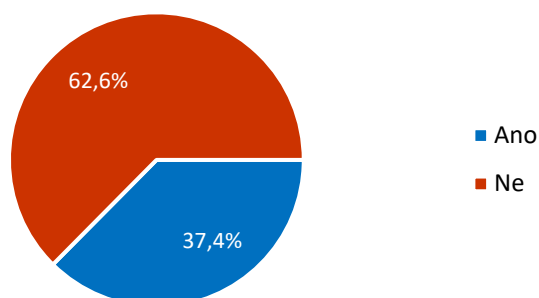
6. V jaké vzdálenosti od bydliště parkujete?



Graf č. 7, (vlastní zpracování, 2023)

K této otázce se vyjádřilo 198 dotazovaných, z nichž 119 uvedlo, že parkuje v okolních ulicích do vzdálenosti 200 metrů. 49 dotázaných parkuje ve vzdálenosti více jak 500 metrů od domu a hned u domu parkuje 30 osob, které vyplnily dotazník.

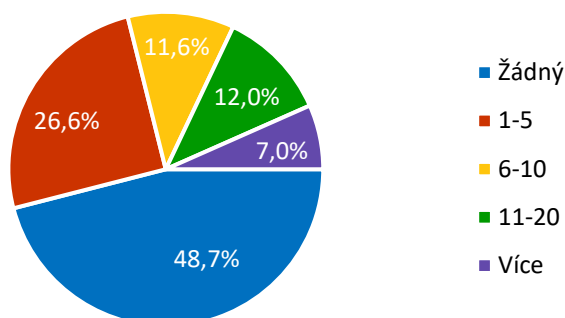
7. Dopustil(a) jste se přestupku, který řešila městská policie, v souvislosti s parkováním na Praze 7 za kalendářní rok 2022?



Graf č. 8, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku odpovědělo 198 dotázaných z nichž 124 označilo odpověď ne a 74 označilo odpověď ano.

8. Kolika přestupků jste si vědom(a), že jste se dopustil(a) v souvislosti s parkováním za kalendářní rok 2022?

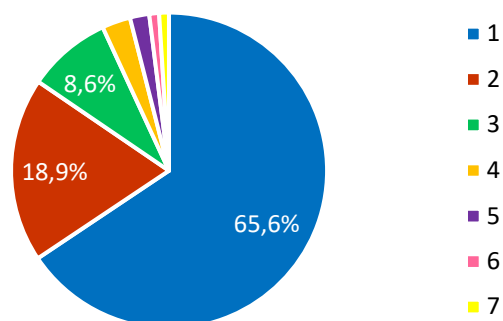


Graf č. 9, (vlastní zpracování, 2023)

Tuto otázku jsem položila záměrně, protože vzhledem ke skutečnosti, že již není povinnost strážníka městské policie umístit „lísteček“ za stěrač čelního skla vozidla, tak někteří ani nemohou vědět, že se dopustili protiprávního jednání.

Na tuto otázku odpovědělo 199 dotázaných. Z nich 96 označilo počet 0, 1–5 přestupků označilo 53 osob, 6–10 přestupků se dopustilo 23 osob, 11–20 přestupků 12 osob a 14 osob se dopustilo více jak 20 přestupků v roce 2022.

9. Kolik z těchto přestupků bylo řešeno policií?

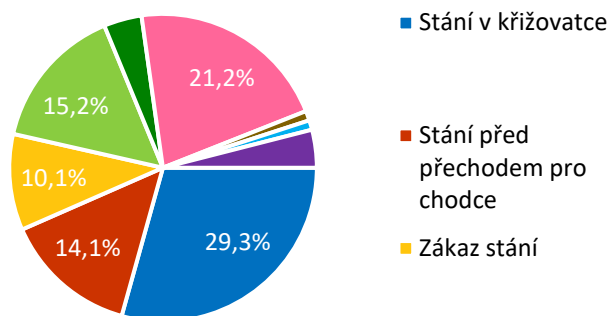


Graf č. 10, (vlastní zpracování, 2023)

Jednalo se o otevřenou otázku, což ovlivnilo vzhled grafu a také velký rozptyl odpovědí.

Na tuto otázku odpovědělo 139 respondentů, z nichž 87 uvedlo, že žádný jejich přestupek policie neřešila, 23 odpovědí bylo že jeden, 14 odpovědí 2, 4 odpověděli 3 přestupky, 7 odpovědí bylo 4 přestupky, Pět řešených přestupků označili 2 dotázaní, stejně jako více než 5 řešených protiprávních jednání.

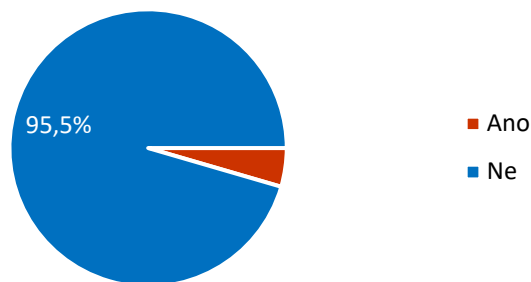
10. O Jaký přestupek se jednalo?



Graf č. 11, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku přišlo 99 odpovědí. Stání v křižovatce (méně než 5 metrů od hranice křižovatky) se dopustilo 29 dotázaných, stání bez platného parkovacího oprávnění 21, stání před přechodem pro chodce 14, porušení zákazu stání 10, stání na chodníku, kde to není dovoleno 15, porušení zákazu zastavení 4, Nedovolené zabránění veřejného prostranství 4, stání v protisměru 1, zákaz vjezdu 1.

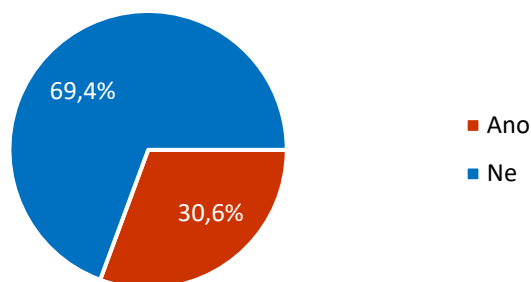
11. Bylo Vaše vozidlo odtaženo z důvodu špatného parkování v kalendářním roce 2022?



Graf č. 12, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku odpovědělo 198 dotázaných z nichž 9 odpovědělo ano, vozidlo bylo odtaženo z důvodu špatného parkování a 189 že ne.

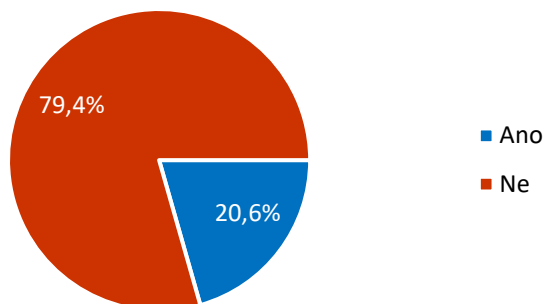
12. Byla Vám udělena pokuta za „špatné parkování“, i když jste držitelem platného parkovacího oprávnění?



Graf č. 13, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku bylo 196 odpovědí. 65 dotázaných uvedlo ano. I když jsou držiteli platného parkovacího oprávnění do zóny placeného stání, tzv. modré zóny, byla jim udělena pokuta za špatné parkování. 136 odpovědělo ne.

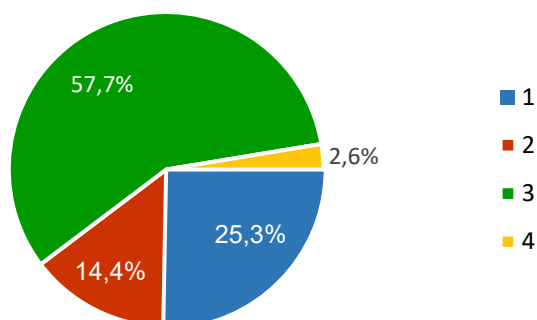
13. Je dle Vašeho názoru dostačující počet parkovacích míst v okolí Vašeho bydliště?



Graf č. 14, (vlastní zpracování, 2023)

Na tuto otázku odpovědělo 199 dotázaných. 158 se domnívá, že počet parkovacích míst není dostatečný, naopak 40 odpovědí bylo ano.

14. Co by dle Vašeho názoru zlepšilo situaci s parkováním?



Graf č. 15, (vlastní zpracování, 2023)

Tato byla otázka s možností výběru z odpovědí a také s přidáním vlastní odpovědi. Odpovědělo 194 dotázaných, z toho 49 se domnívá, že by pomohla větší kontrola platného oprávnění ze strany strážníků městské policie, 28 odpovědělo „netuším“, 5 odpovědí bylo „vše je v pořádku“, 112 dotázaných označilo variantu „ostatní“. Dále následovaly jednotlivé názory, jak by bylo možné zlepšit situaci s parkováním na Praze 7. Převažovaly odpovědi, že by se cena za parkovací oprávnění měla zvýšit a také namalovat na komunikaci pruhy pro přehlednější parkování. Další z častých odpovědí odkazovala, na vhodnost zvýšených kontrol oprávnění parkujících vozidel, dále následovalo několik názorů, že by bylo vhodné odstranění směrových sloupků tzv.

balisetů. Častou odpovědí bylo upozornění na situaci, kdy je vydáváno větší množství parkovacích oprávnění, než je počet parkovacích stání.

2. Přehled přestupků, preferované stání, jednotlivé ulice Praha 7

MP-HMP poskytla údaje o počtech porušení SSDZ IP č. 12 – vyhrazené parkoviště – zóna placeného stání – modrá zóna v jednotlivých letech 2018–2022. V tabulce je přehled ulic s počty přestupků, průměrná hodnota za sledované období a také počty preferovaného stání v roce 2022, jak odpověděli dotazovaní členové facebookové skupiny „Letenská parta“. Z uvedeného přehledu je patrné, že nejvíce preferovaná místa (obr. č. 10, označeno zelenou barvou) k stání jsou v ulicích Milady Horákové, Veverkově, Janovského a Ovinecké. Tyto zmiňované ulice se nacházejí v oblasti od ulice Bubenská směrem na Letnou, zatímco ulice, kde je zaevidováno nejvíce protiprávních jednání leží směrem od ulice Argentinská k Libeňskému mostu. Jedná se o ulice (obr. č.10, označeno červenou barvou) Tusarova, Na Maninách, Jateční a U průhonu, které jsou součástí Holešovic.

Praha 7	2018	2019	2020	2021	2022	Průměr	Preferované parkování 2022
Bubenská	96	372	319	214	114	223	2
Bubenské nábřeží	2	110	108	77	98	79	x
Dělnická	60	601	480	313	304	352	1
Dobrovského	56	660	451	404	382	391	5
Dukelských hrdinů	1	32	9	17	21	16	3
Farského	17	230	177	116	87	125	1
Františka Křížka	66	803	553	316	267	401	6
Gerstnerova	0	158	183	190	93	125	x
Haškova	42	163	110	65	52	86	2
Heřmanova	52	572	551	291	291	351	7
Jankovcova	136	858	695	516	318	505	4
Janovského	141	999	1128	854	537	732	9
Jateční	196	1153	978	1110	1129	913	x
Jirečkova	1	100	98	79	45	65	3
Kamenická	180	1126	841	712	564	685	7
Komunardů	24	132	197	100	67	104	2
Kostelní	97	609	406	445	268	365	5
Letohradská	179	1251	959	658	560	721	6
Malá Plynární	14	80	56	61	53	53	x
Milady Horákové	72	294	176	173	106	164	12
Na Maninách	237	1566	1130	1006	783	944	1
Na ovčínách	2	14	15	5	4	8	1
Na Šachtě	14	98	98	74	45	66	x
Nad Štolou	61	721	516	560	346	441	x
Ortenovo náměstí	98	637	481	597	354	433	1

Osadní	205	1322	996	713	541	755	3
Ovenecká	82	688	643	593	449	491	8
Pplk. Sochora	87	728	631	507	381	467	4
Přístavní	79	613	1187	1169	879	785	2
Řezáčovo náměstí	11	103	69	59	36	56	x
Schnirchova	72	625	419	293	262	334	3
Skalecká	25	234	175	111	54	120	x
Strojnická	89	725	643	450	398	461	2
Strossmayerovo náměstí	17	189	159	88	63	103	1
Stupkova	20	132	105	99	44	80	x
Šimáčkova	59	235	172	212	172	170	2
Šternberkova	28	206	159	161	85	128	x
Tovární	29	213	131	71	125	114	x
Tusarova	316	2522	2012	1421	1174	1489	6
U elektrárny	18	85	43	36	37	44	x
U garáží	70	326	313	331	200	248	1
U letenského sadu	25	325	225	194	76	169	1
U městských domů	49	229	105	141	54	116	x
U měšťanského pivovaru	131	1044	578	547	196	499	x
U parního mlýna	26	141	117	82	93	92	x
U Pergamenky	31	300	194	101	86	142	1
U průhonu	169	1132	884	1091	1078	871	1
U smaltovny	63	701	468	373	165	354	4
U staré plynárny	34	206	100	167	101	122	x
U studánky	77	653	580	384	381	415	3
U Uranie	45	431	283	223	193	235	2
U vody	18	132	76	110	70	81	x
Umělecká	18	132	76	110	70	81	3
V háji	59	337	234	189	202	204	2
Varhulíkové	30	171	96	93	72	92	1
Veletržní	36	448	208	154	132	196	2
Veverkova	64	713	436	358	206	355	11
Vinařská	8	44	35	36	32	31	x
Vrbenského	0	6	11	15	5	7	x
Za papírnou	1	16	33	3	9	12	1
Železničářů	3	37	21	13	25	20	x

Obr. 10, přehled přestupků – modrá zóna, jednotlivé ulice Praha7, v letech 2018–2022, průměr za sledované období a preferované ulice dle dotazníkového šetření (vlastní zpracování, 2023).