

# **Zápis z 1. zasedání Komise pro dopravu Rady MČ Praha 4, konaného dne 17. 12. 2018 na Úřadě MČ Praha 4, místnost 9.12 od 17:00.**

Přítomni: Petr Kutílek, M.A.,M.S., Jaroslav Vodák, PhDr. Petr Kučera, Mgr. Eva Benešová, Ing. Mgr. Jan Karliček, Vladimír Hrouda, Ing. Jindřich Vaněk, Tibor Vansa, Michaela Prokopová, Bartoňová Marie, Hollmannová Dita, Viktor Hollmann, Martin Syrový, Duzbaba, Viktor Januškovec, Daniel Černý, Petr Vrána, Hana Mašková, Jarmila Aulerová

Zasedání zahájil a vedl předseda komise Petr Kutílek, M.A.,M.S. Krátce se představili členové komise a byl schválen program zasedání. Vzhledem k tomu, že nebyly řešeny chráněné informace, jednání komise se mohli v plném rozsahu účastnit i vystupovat všichni občané.

Program zasedání:

1. Projednání - Analýza dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4 a rozšíření Zón placeného stání na další část území městské části Praha 4
2. Různé

## **1) Projednání - Analýza dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4 a rozšíření Zón placeného stání na další část území městské části Praha 4.**

Úvodem tajemník komise představil zpracovanou Analýzu dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4. Tuto analýzu pořídila MČ Praha 4, aby prověřila vliv zón placeného stání zavedených v červenci 2018 na části území, zejména podél trasy Metra C, na území přímo přiléhající a dále na zbylé území městské části. Analýza byla proto rozčleněna do dvou oblastí, Oblast A - území mezi zprovozněvanou ZPS a Jižní spojkou včetně okolí Modřanské a Oblast B - území mezi Oblastí A a jižními hranicemi MČ Praha. Toto rozdělení bylo zvoleno s ohledem na vliv přelivu parkujících vozidel a přirozené členění území městské části, kde Jižní spojka vytváří dostatečnou bariéru k dalšímu přesunu parkujících vozidel. Hlavním úkolem bylo vysledování změn dopravy v klidu v území navazujícím na ZPS až po Jižní spojkou a v okolí ulice Modřanské – vazba na tramvajovou linku 17. Ačkoliv zavedení ZPS na části území MČ P4 příznivě ovlivnilo část dřívějších problémů s parkováním zejména v centrální části, vyvolalo však také zároveň přetížení přiléhajících území. Analýza potvrdila, že došlo ke značným přesunům parkujících vozidel a to zejména do nejbližšího okolí ZPS v Oblasti A a poté do okolí radiálních tras kolejové hromadné dopravy. Proto také Analýza dopravy doporučuje rozšíření ZPS až po Jižní spojkou a do okolí Modřanské ulice, kdy by vzhledem k převážně obytnému území výrazněji převažovaly modré zóny. Úvodem diskuze předběžně přislíbili předseda komise a místostarosta pro dopravu další projednání s obyvateli lokalit dotčených rozšířením v 1. čtvrtletí příštího roku, které se bude týkat velikosti rozšířené oblasti zón v Hodkovičkách (při trati tramvajové linky 17) a případně vlastních projektů organizace dopravy v jednotlivých lokalitách zpracovaných zřizovatelem zón. Během další diskuze většina přítomných hostů komise vyjádřila podporu rozšíření ZPS a sdělila, jak jsou zasaženi přesunem parkujících vozidel ze stávající zóny do okolí svého bydliště. Zároveň jim byly přímo zodpovězeny některé podněty tajemníkem komise, které se týkaly stávajících zón a to zejména ohledně uspořádání místní úpravy provozu na komunikacích. Jelikož se další podněty týkaly nedostatečného vymáhání respektovanosti zón a neoprávněného parkování např. v zeleni a křižovatkách a komise též obdržela rozsáhlý v příloze přiložený podnět ohledně nedostatečného zpracování Analýzy, bude na příští zasedání komise zajištěna účast zpracovatele Analýzy a zástupce provozovatele kontrolních vozidel (zajištění statistiky činnosti těchto vozidel) k projednání těchto podnětů komisí. Další podnět z pléna požadoval zahrnout do ZPS i systémy carsharingu, výstavby parkovacích domů a parkovišť P+R a podnět z komise zahájit přípravu opatření v Oblast B na sídlišti Spořilov II a starém Spořilově, kde je velmi neuspokojivá situace s parkováním, což mimo jiné vede k zastavování předzahrádek parkovacími místy. Komise dále projednala požadavek MČ Praha Kunratic z přiloženého dopisu starostovi MČ Praha 4, aby parkovací oprávnění do ZPS na území MČ Praha 4 mohli získat žadatelé z celého území MČ Praha Kunratic. Po další diskuzi byla navržena usnesení.

## Usnesení komise:

**Komise pro dopravu Rady MČ Praha 4 doporučuje hlavnímu městu Praze na základě závěrů „Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území Městské části Praha 4“ rozšířit zóny placeného stání na oblast A.**

Hlasováno:      pro 6/0/0      Schváleno

**Komise pro dopravu Rady MČ Prahy 4 doporučuje Radě MČ Praha 4 umožnit lokální participaci v oblasti Hodkoviček a ověřit s hlavním městem Prahou možnost dalších lokálních úprav v rámci zóny A.**

Hlasováno:      pro 6/0/0      Schváleno

**Komise pro dopravu Rady MČ Praha 4 doporučuje Radě MČ Praha 4 požádat hlavní město Prahu o vyhovění žádosti MČ Praha Kunratic ve věci oprávnění obyvatel této městské části parkovat v zónách placeného stání na území MČ Praha 4.**

Hlasováno:      pro 6/0/0      Schváleno

## 2) Různé

Komise obdržela podnět od člena komise na změnu umístění a úpravu přechodu a místa pro přecházení v ulici V Horkách / Nuselská a podnět na opravu dlouhodobě havarijně zjednosměrněné a zúžené spodní části ulice Ohradní. Komise tyto podněty částečně projednala a prozatím nebylo navrženo usnesení. Tyto podněty budou předány k prověření oddělení dopravy OŽPAD ÚMČ P4 a komise bude poté seznámena se zjištěnými skutečnostmi a případnými možnostmi k dalšímu jednání.

Zapsal: Jaroslav Vodák

Ověřil: Petr Kutílek, M.A.,M.S., předseda komise

Příloha: Připomínky k Analýze dopravy – podnět pana Hollmanna  
Dopis z MČ Praha Kunratic starostovi MČ Praha 4

Rozdělovník:

- členové komise
- organizační oddělení
- OŽPAD
- web MČ P4

## 1. Procesní

- Studie byla vyvěšena na stránkách Radnice 10.12., pozvánka na jednání pak 14.12., samotné jednání je 17.12. To vše v třetím adventním týdnu, kdy obyvatelé mají poněkud jiné starosti.
- Registrace na jednání byla možná do soboty. Jinými slovy, člověk měl 24 hodin na to si zařídit, jestli se zúčastní, nebo ne.
- Studie je velmi obsáhlá (190 MB dat, celkem 272 stran A4 + 75 stran A1), v praxi dostali obyvatelé dotčených území celé 4 minuty na nastudování jediné stranuy A4 studie. To lze vnímat jako ukázkou arogance moci a pohrdání občanem a opravdu to nelze stihnout.
- Studie se nezdá být kompletní (kde je např. soubor `Oblast_B_rozborova_mapa_lokalinich_deficitu.pdf`, který pro oblast A nechybí?)
- **Závěr: Vedení radnice nedalo obyvatelům městské části prakticky šanci se s celou studií seznámit**

## 2. Obsah dokumentu jako takového

- Metodika. V reálu jde o tři řádky, totiž v jakých dnech a hodinách MOZ počítal auta. Nikde ale není uvedeno, jak byla vozidla počítána (jaké bylo použito vybavení, které ulice byly v který den monitorovány, jak byly ošetřeny případné chyby sběru dat, atd.) Nelze tak zjistit, zda vlastní sběr dat není zatížen metodickou chybou. Navíc, dle údajů studie proběhlo měření na každém místě jen 2x. Pokud by se měla použít jakákoliv ověřená metodika vyhodnocení sebraných dat, která spočívá přinejmenším ve vyloučení nejvyšších a nejnižších hodnot, tak by studie byla prosta jakýchkoliv dat. I tak není v kapitole 3.1 Metodika jakkoliv popsáno, jak se s naměřenými daty zacházelo. Použila se menší hodnota? Větší hodnota? Aritmetický průměr? Geometrický průměr? Zcela jiná funkce? To vše by mělo být v takové studii, jinak jde o vyhozené peníze.
- Rozměry auta. Vycházejí z ČSN, která pro auto počítá délku 4,75 m. Je zřejmé, že daná ČSN definuje tyto rozměry se značnou rezervou. Přesto jsou dnešní auta výrazně kratší, než tato asi 8 let stará norma uvádí. Superb má 4,9m, Kodíaq 4,7m Octavia, 4,6m, Rapid 4,5 m, Karoq 4,4m, Fabia Combi 4,3 m a Fabia 4m (aktuální produkce, zaokrouhleno vždy nahoru). Díky tomu vyházejí „papírové“ kapacity hůře, než je tomu je ve skutečnosti. Proč to MOZ Consult takto dělá, lze se jen domnívat.
- Pro podélné stání počítají délku parkovacího místa 5,5 metru, takže při podélném stání má každé auto před sebou v reálu metr místa (pesimistický odhad, přesnější odhad průměrné délky auta v Praze nebylo možné z časových důvodů odhadnout přesněji). Protože stejný 1 metr má před sebou i auto „za“, celková mezera na vyjetí či zaparkování vozu jsou dva metry. Platí to, co v předchozím případě – počet parkovacích míst je ve studii podhodnocen. Je to úmysl, nedbalost, nebo nešťasná náhoda?
- Pro šikmé parkování studie počítá s delším a širším místem, než pro parkování toho samého vozu při parkování kolmém, což je zjevný rozpor s realitou. V důsledku toho se opět
- Data v tabulkách (ač z výše uvedených důvodů nevěrohodná) ukazují, že nejvíce zatížené oblasti jsou zatíženy právě rezidenty (Braník, Krč, Novodvorská, Spořilov). Jinými slovy – zavedení ZPS rezidentům v těchto lokalitách nijak nepomůže, svá auta budou chtít v daných lokalitách parkovat i nadále. Jen to bude každého stát 1200 Kč roční poplatek – zatím. Přesto, že sama studie uvedenými daty smysl zavedení ZPS jednoznačně popírá, doporučení studie je přesně opačné. Je zjevné, že celá studie není nestranná, neboť nereflextuje skutečný stav věcí.
- **Závěr: Celá studie je zpracována čistě účelově, bez ohledu na skutečný stav věcí. Nijak také nezmiňuje studii, kterou v květnu 2018 zpracovala Stavební fakulta ČVUT a která prokazuje, že ZPS v Praze nefungují a fungovat nemohou do té doby, než bude vybudována potřebná záchytná parkoviště. MOZ Consult neuvádí jakoukoliv certifikaci, která by naznačovala nějakou záruku nestranného pohledu autora studie na její výsledky a dopad. Naopak, na svých stránkách jednoznačně**

poukazuje na vlastní střet zájmů, neboť studie ZPS, které předává jednotlivým Radnicím, pak následně realizuje. Nejsem právník, ale celkem by mne zajímalo, zda takový postup je v souladu s Trestním zákoníkem. I z toho důvodu, že v době kdy společnost MOZ Consult patřila 100% společnosti Navatyp, tak ÚOHS zamítl „Žádost o povolení individuální výjimky ze zákazu dohod“ společností Eltoto EG a Navatyp (ORP/S038/04), která se týkala právě řešení parkování v Praze. Lze se domnívat, že toto zamítnutí je dnes obcházeno.

### 3. Reálné dopady ZPS na rezidenty

- Příklad 1: **Jungmannova ulice**. Obyvatelé zde nemohou zaparkovat, neboť dílem je ulice obsazena vozy, které mohou parkovat po celé Praze za 100 Kč ročně, dílem vozy, které prostě nerespektují zónu a dílem vozy, u nichž je parkování zapláceno aplikací (ano i tyto vozy parkují v souladu s vyhláškou v modré **rezidenční** zóně. Je vhodné podotknout, že zhruba polovina bytů v dané lokalitě se pronajímá přes Air B&B lidem, kteří vesměs do Prahy přiletí, přijedou vlakem či autobusem. Jinými slovy – **modré parkovací zóny** nejsou pro rezidenty, ale **jsou pro každého**.
- Příklad 2: Praha 3 vydala výrazně víc rezidentních karet, než je míst. Jinými slovy – ani to, že zaplatíte 1200 Kč (nebo víc, původní rezidenční karty na Praze 1 stály 400 Kč na první soukromé auto), **vám nezaručí**, že zaparkujete někde poblíž. Zmíněná studie FSv ČVUT uvádí, že při hledání parkovacího místa Pražan ujede v průměru 800 metrů).
- Příklad 3: **Ohradní ulice (Výtluk CZ1086)**. Ulice je v katastrofálním stavu minimálně od července 2014, až do letošního června tam byl zákaz stání a MP rozdávalo pokuty. **Nyní se parkovat smí, vše vyřešila modrá barva**. Navíc způsob, jakým se před přilehlým domem parkovalo od 80. let, modré čáry nerespektují, a to ani na druhý pokus
- Příklad 4: **Oprava velkého spotřebiče** (pračka, lednička, sušička...). Poplatek za parkování si pochopitelně servis naučtuje, a to obvykle takovým paušálem, aby na vlastním parkování netratil. **Parkování tedy zaplatí zákazník, i když nemá žádné auto**.
- Příklad 5: **Návštěva**. Podobně parkování bude muset zaplatit i každá vaše návštěva. Je jedno, že syn z Vinohrad přivezl svoji maminku z nemocnice, neboť nechtěl, aby musela čekat tři hodiny na volnou sanitku. Návštěvy u rezidentů prostě budou muset platit, přičemž tato platba jim oproti dnešnímu stavu nepřinese jedinou výhodu – **parkovací místo budou hledat stejně těžko, jako dnes** (neboť parkovací místa jsou některých lokalitách plná vozů rezidentů), **navíc budou muset zaplatit** a pokud se zdrží přes plánovaný čas, tak s pokutou navrch.
- **Závěr: Radnice Prahy 4 s ZPS nikomu parkování nezaručí, nicméně od svých obyvatel vytáhne zhruba 18,5 milionu CZK ročně, aniž by za to obyvatelé získali jakoukoliv protihodnotu proti stávajícímu stavu. V této části nejsou zohledněny platby, které budou platit za parkování návštěvy obyvatel a ani zvýšené náklady na opravy velkých spotřebičů.**

### 4. Co s tím?

- Odmítnout předkládanou studii MOZ Consult jako manipulativní, odporující skutečnosti a z podezření ze střetu zájmů společnosti
- Ve spolupráci s Magistrátem a všemi ostatními městskými částmi zadat studii u subjektu, který má řádně zpracovanou metodiku měření a který je na takový úkol autorizován.
- Tuto studii pak dát k prostudování všem obyvatelům hlavního města s dostatečným předstihem a v termínu, který nebude kolidovat se svátky.
- Tato studie musí řešit Prahu jako celek, nikoliv jako jednotlivé ostrůvky, jako tomu je dosud. Konečně, s tím šly všechny strany do voleb, to by bylo záhodno, aby svůj volební program také začaly naplňovat.





# MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA – KUNRATICE

## 148 23 Praha 4-Kunratice, K Libuši 7

Vážený pan  
RNDr. Petr Štěpánek  
starosta MČ Praha-4  
Antala Staška 2059/80b  
140 46 Praha 4

Naše čj. : 3587/2018  
Datum : 13.12.2018

**Věc : parkování obyvatel MČ Praha-Kunratice na zónách placeného stání na území MČ Praha 4**

Vážený pane starosto,

nejprve mi dovoluji Vám poděkovat za umožnění parkování části Kunratických občanů na zónách placeného stání na území Vaší městské části. Po roce 1989 proběhl na území MČ Praha-Kunratice obrovský stavební rozvoj přes nesouhlas kunratické radnice. Byl trojnásobně navýšen počet obyvatel, aniž by k tomu byla vybudována potřebná občanská vybavenost. Nyní jsou kunratictí obyvatelé z velké části vázáni na občanskou vybavenost na území MČ Praha 4. Jedná se především o školství, sociální oblast a zdravotnictví. Stovky kunratických dětí navštěvují na území MČ Praha 4 jesle (v Kunraticích žádné nejsou), mateřské, základní a speciální školy, do kterých je rodiče vozí. U malých dětí nelze předpokládat, že rodič dítě vysadí před školou a odjede, ale musí jít s ním a pomoci s oblečením. V Kunraticích je Dům zvláštního určení se 135 byty pro handicapované. Ti pravidelně navštěvují sociální a zdravotnická zařízení na území MČ Praha 4. Kunratictí obyvatelé spádově patří na polikliniku Budějovická a především navštěvují Váš úřad, který je pověřeným úřadem pro výkon státní správy pro MČ Praha-Kunratice.

Na druhou stranu se na mě obrazejí naši občané s tím, že možnost parkovat na zónách placeného stání na území MČ Praha 4 má pouze část kunratických občanů, ale výše uvedených služeb využívají všichni obyvatelé Kunratic. Z tohoto důvodu si Vás dovoluji požádat *o to, aby možnost parkovat na zónách placeného stání na území MČ Praha 4 měli všichni občané Kunratic.*

S pozdravem



Ing. Lenka Alinčová  
starostka MČ Praha-Kunratice

