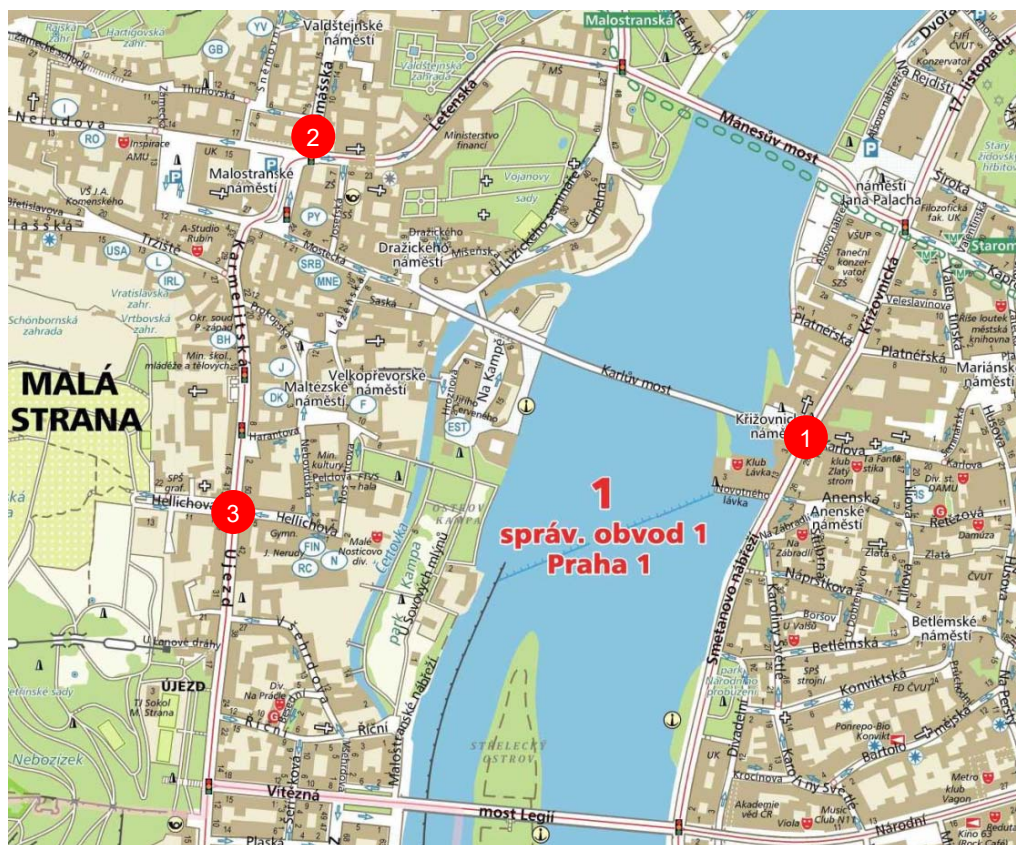


VYHODNOCENÍ PODÍLU VOZIDEL VYBAVENÝCH PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM PŘI PRŮJEZDU VYBRANÝMI PROFILY MČ PRAHA 1



Ředitel úseku dopravního inženýrství:

Ing. Václav Bláha

Vedoucí oddělení dopravního modelování:

Ing. Jiří Zeman

Vedoucí oddělení správy ZPS:

Ing. Petr Souček

Odpovědný zpracovatel:

Ing. Jiří Zeman

Zpracovatelé:

Bc. Jiří Dytrych

Ing. Jiří Zeman

Zpracovatelé:

Ing. Petr Souček

Ing. Milan Fryč

Praha, únor 2021



OBSAH:

1	ÚVOD	3
2	SBĚR DAT V TERÉNU	3
3	INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	3
4	VYHODNOCENÍ RELATIVNÍCH PODÍLŮ VOZIDEL / ZPS	5
4.1	Křižovnická (1)	5
4.2	Tomášská (2).....	7
5	ZÁVĚR	9
6	SEZNAM ZKRATEK	10

1 ÚVOD

Na základě pokynu náměstka primátora Ing. Adama Scheinherra, MSc., Ph.D. byla provedena analýza dynamické skladby vozového parku s cílem odvození podílů vozidel vybavených dlouhodobým parkovacím oprávněním pro jednotlivé oblasti ZPS HMP.

Analýza navazuje na podrobnou zprávu TSK (*Vyhodnocení průzkumu ulice Křížovnická a vybraných pohybů na Malostranském nám. ve vazbě na parkovací oprávnění*) z července 2020.

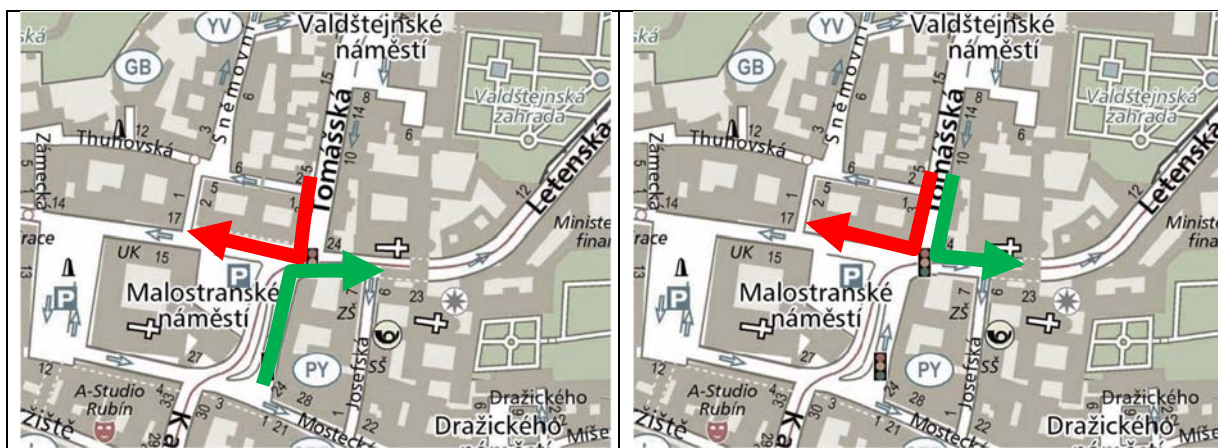
2 SBĚR DAT V TERÉNU

Vstupním podkladem byla data o průjezdech vozidel vč. uvedení RZ/SPZ poskytnutá MHMP. Data, která jsou vztažena pro období 24. 8. (pondělí) až 14. 9. 2020 (pondělí), byla dodána pro 3 lokality po směrech, analýzy TSK však byly pro přehlednost provedeny obousměrně.

Tabulka 1 – přehled lokalit

Ozn.	Lokalita	Označení směru	Mezikřížovatkový úsek
1	Křížovnická	L1	Palachovo náměstí - Národní divadlo
		L2	Národní divadlo - Palachovo náměstí
2	Tomášská	L1	Tomášská - Malostranské náměstí
		L2	Tomášská - Letenská
3	Hellichova	L1	Újezd - Malostranské náměstí
		L2	Malostranské náměstí - Újezd

Oproti původnímu průzkumu z čtvrtka 25. 6. 2020, který byl proveden pouze pro denní období (7-19 h), byla nová datová sada dodána pro období celého dne (0-24 h). Další odlišností je doplnění lokality č. 3 (viz obrázek na titulní straně) a rozdílný sběr dat u lokalitě č. 2.



Obrázek 1 - zakresl zájmových pohybů na Malostranském nám. (červen vlevo, červen/září vpravo)

3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Dopravní situace roku 2020 je velmi specifická vlivem pandemické situace COVID-19. Lze se domnívat, že tato okolnost působí jak ze strany poklesu dopravní poptávky, jako je např. významný úbytek zahraničního cestovního ruchu v řešené oblasti, tak i na obecnou změnu dopravního chování obyvatel Prahy i návštěvníků HMP. To se dotklo obou průzkumů, byť dopravní situace se během léta 2020 postupně vyvíjela vlivem změn vládních opatření.

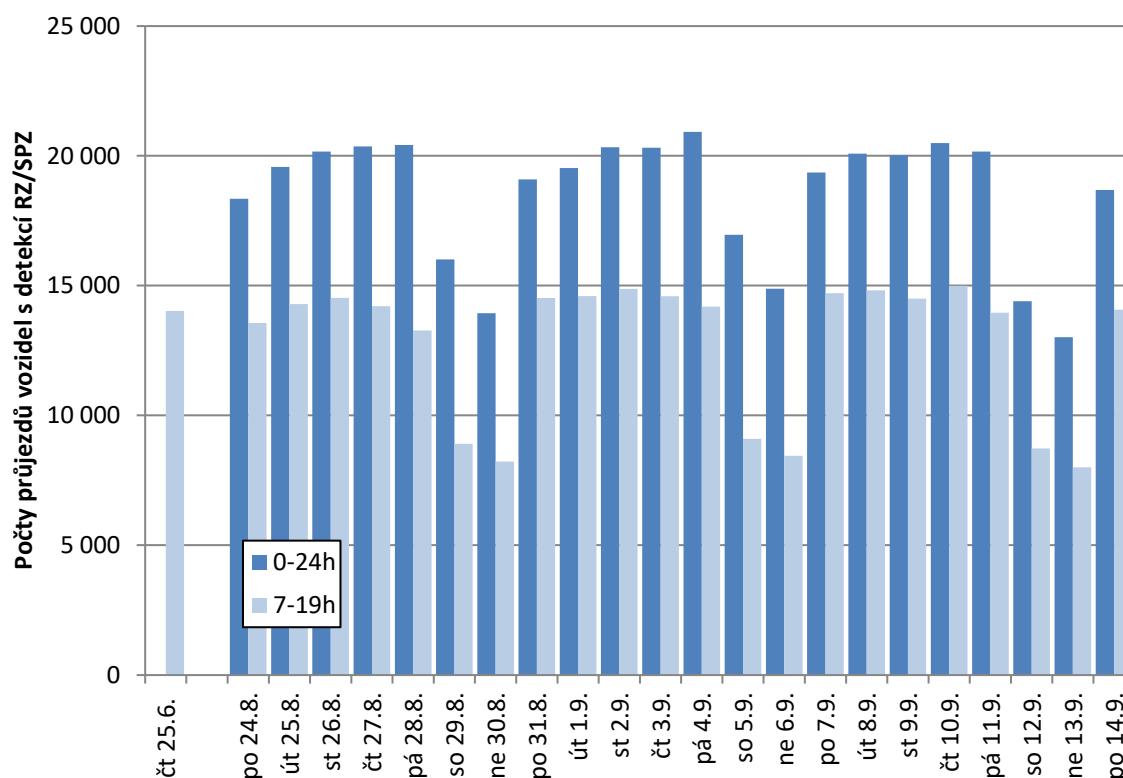
Podrobněji se dopady COVID-19 na vývoj dopravy věnoval původní materiál TSK, na dále uvedené výsledky však nemají z pohledu zpracovatele zásadní vliv, který by významně změnil zjištěné podíly, z tabulky níže i vyplývá, že objemy dopravy zůstávají +/- na stejné úrovni.

Tabulka 2 – obousměrné denní intenzity v posledních letech, celoměstská databáze sčítání TSK všechna vozidla v průměrném pracovním dni (0 - 24 h)

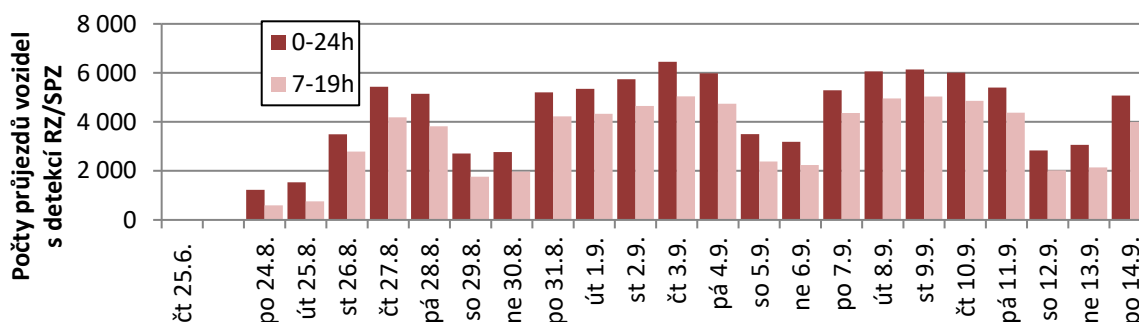
Úsek (označení lokality) v úseku	2017	2018	2019	06/2020 ¹	09/2020 ²
Křížovnická (1) Smetanovo nábřeží – Kaprova	23 000	20 500	21 000	20 000	20 200
Tomášská (2) Klárov – Malostranské nám.	6 300	6 200	6 500	5 000	6 100
Letenská Klárov – Malostranské náměstí	4 900	4 500	5 700		
Újezd (3) Helichova - Malostranské náměstí	11 300	10 800	11 000		9 400

¹ přepočtené výsledky z průzkumu 7-19 h

² počet zaregistrovaných RZ/SPZ, průměr za pracovní dny 8. – 10. 9.



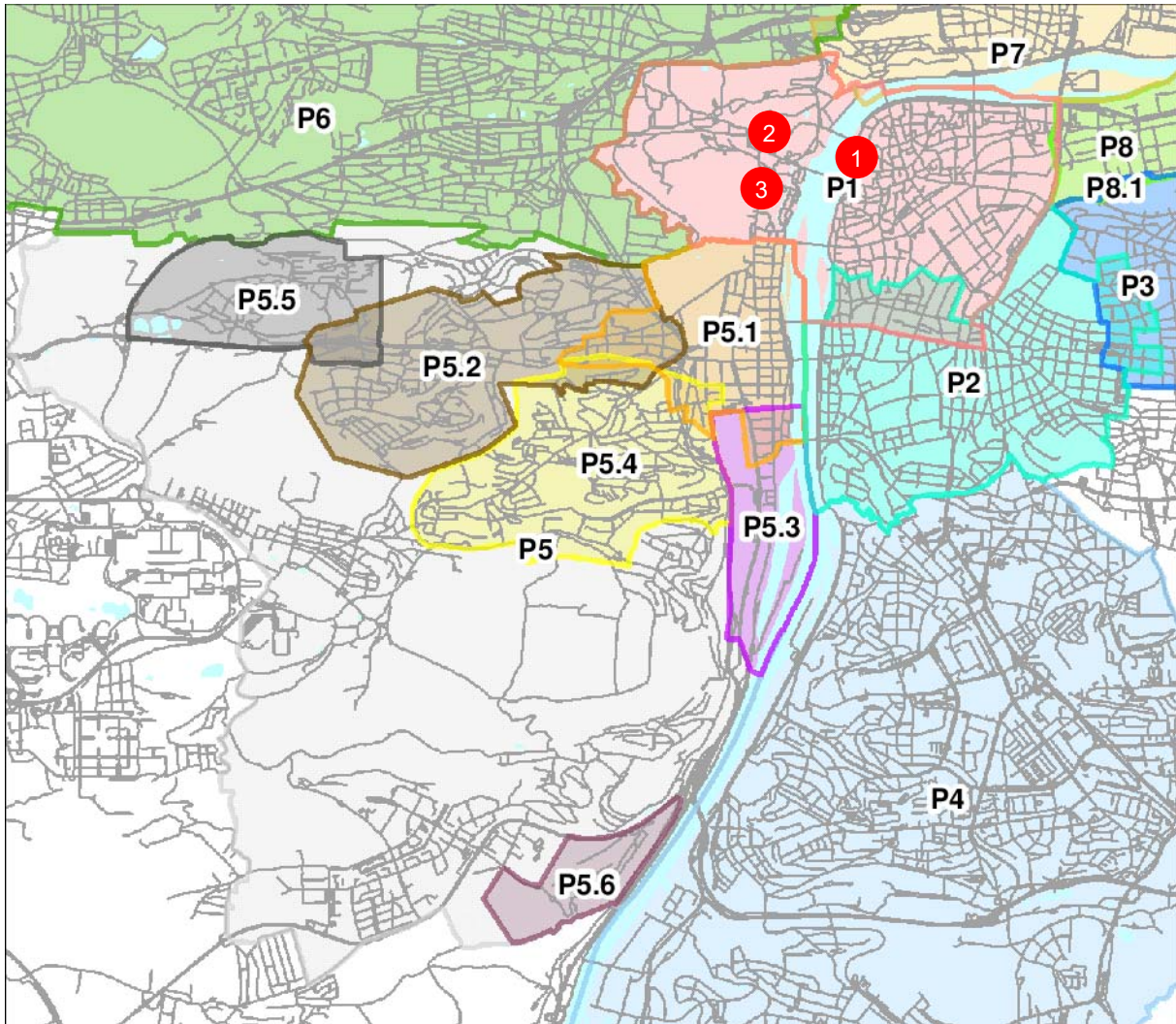
Obrázek 2 – porovnání obousměrných intenzit, (1) Křížovnická



Obrázek 3 – porovnání obousměrných intenzit, (2) Tomášská

4 VYHODNOCENÍ RELATIVNÍCH PODÍLŮ VOZIDEL / ZPS

Hlavní náplní této analýzy je vyčíslení podílů vozidel ve vazbě na příslušnost parkovacích oprávnění pro jednotlivé oblasti ZPS. Každé vozidlo vybavené registrační značkou lze prověřit v CIS, zda má parkovací oprávnění v ZPS HMP. Detailní popis způsobu vyhodnocení byl uveden v předchozím materiálu.



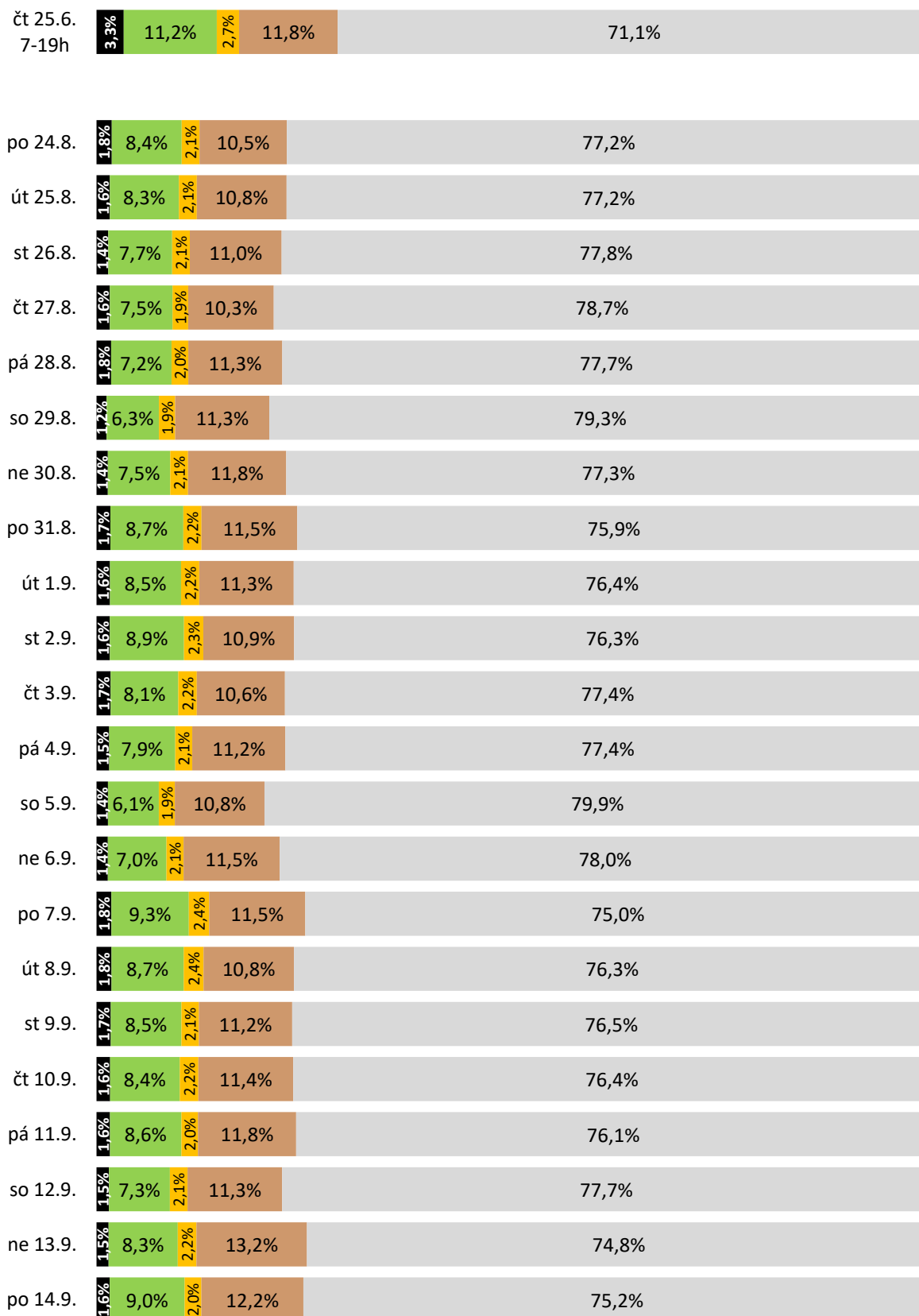
Obrázek 4 - zakres rezidenčních oblastí ZPS (přibliženo na zájmovou oblast)

Vzhledem k účelu zpracování tohoto dokumentu byly podrobně analyzovány pouze lokality č. 1 (Křižovnická) a 2 (Malostranské náměstí), neboť lokalita č. 3 (Helichova) je svým charakterem srovnatelná s MN.

4.1 Křižovnická (1)

Oba letošní průzkumy měly v zásadě identické umístění technických zařízení pro sběr dat. Tato lokalita byla samostatně vyhodnocena zejména ve vztahu k dlouhodobým oprávněním pro Prahu 1 a 2, což dokladuje následující graf. Výsledky jsou mezi sebou mírně odlišné, což může být dáno rozdílnou přesností sběru RZ/SPZ, obdobím průzkumu (7-19 vs. 0-24) nebo vývojem v čase, rozdíly ale nepovažujeme za zásadní.

■ celoměstská opr. ■ obl. Praha 1 ■ obl. Praha 2 ■ jiné oblasti ZPS ■ nepotvrzené opr.



Obrazek 5 – vztah průjezdů vozidel vůči oblastem ZPS, Křižovnická, období 0-24 h (s výjimkou 25. 6.)

V následující tabulce je vidět poměrné zastoupení průjezdů vozidel dle příslušnosti k ZPS. Pro toto detailní vyhodnocení bylo vybráno pouze období 7. – 11. 9. 2020 (PO-PÁ), které z našeho pohledu považujeme za reálnější obraz běžného stavu. V uvedeném období lokalitou projelo 100 109 vozidel (dle počtu zaregistrovaných RZ/SPZ), z tohoto počtu jsou vyčísleny následující podíly (viz tabulka 3).

Zde je třeba upozornit, že pro každou oblast může uživatel disponovat parkovacími oprávněními různých typů a na jeden průjezd vozidla v tomto případě připadá průměrně 1,05x více parkovacích oprávnění.

Tabulka 3 – Křižovnická (1), vztah průjezdů vozidel vůči oblastem ZPS

PO	C	P1	P2	P3	P4	P5	P5.1	P5.2	P5.3	P5.4
Podíl v %	1,7	8,7	2,2	1,3	1,8	1,2	0,5	0,1	0,0	0,1

PO	P5.5	P6	P7	P8	P8.1	P8.2	P8.3	P9	P10	NO
Podíl v %	0,0	2,2	1,6	0,7	0,3	0,2	0,3	0,4	0,5	76,1

Při souběžné platnosti více parkovacích oprávnění je průjezd přiřčen k rozhodnému oprávnění dle prioritní řady celoměstské-obl.P1-obl.P2-ostatní oblasti ZPS.

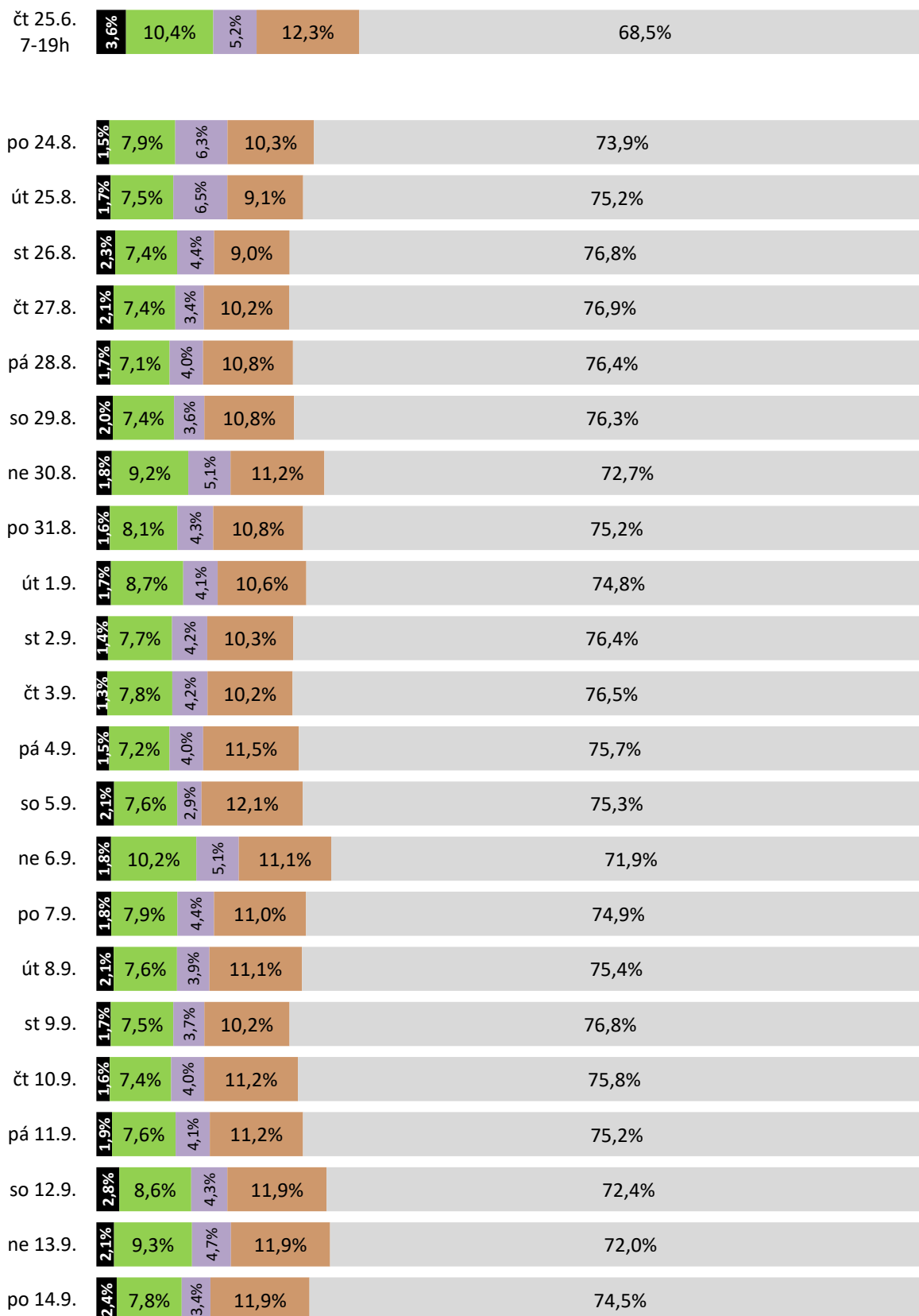
Můžeme konstatovat, že podíl vozidel vybavených dlouhodobým parkovacím oprávněním pro oblast ZPS P1 činí necelých 10 % vozidel, další necelých 5 % vozidel je vybaveno dlouhodobým oprávněním pro ZPS P2 nebo jiným oprávněním pro celou Prahu. Přes 3/4 vozidel pravděpodobně nemělo v době průzkumů jakékoliv platné dlouhodobé parkovací oprávnění. Zde je nutné upozornit, že použitá technologie sběru dat (RZ/SPZ) v sobě obsahuje jistou míru nejistoty, která může ovlivnit uvedené hodnoty. Přesnost čtení RZ/SPZ je odhadována ve výši 90–95 %, vzhledem k povaze průzkumu, který má identifikovat pouze vzájemné poměry jednotlivých skupin, nepovažujeme tento nedostatek za natolik zásadní, aby výsledky významně ovlivnil.

Kategorie oprávnění lze dále rozlišit na členění používanému ve statistikách provozu ZPS **Residentská**, **Vlastnická**, **Abonentská**, **Přenosná**, **Carsharing**, **Ekologická**, **Sociální** a **Ostatní**. Oproti původnímu dokumentu TSK z 07/2020 zde však data nebyla v této podrobnosti zpracována, z červnového průzkumu však vyplývá, že podíl Residentských oprávnění je mírně nadpoloviční ze všech dlouhodobých oprávnění, Abonentských je okolo 15 %, následuje Sociální a Přenosná (po 10 %), podíl vozidel s Ekologickým oprávněním činil v červnu cca 5 %.

4.2 Tomášská (2)

Červnový průzkum neměl identické umístění technických zařízení pro sběr dat (viz obr. 1), výsledky proto nelze jednoduše porovnávat. Odlišné podíly jsou také dány přesností sběru RZ/SPZ, obdobím průzkumu (7-19 vs. 0-24) a vývojem v čase, rozdíly ale přesto nepovažujeme za zásadní. Tato lokalita byla samostatně vyhodnocena zejména ve vztahu k dlouhodobým oprávněním pro Prahu 1 a 5.

■ celoměstská opr. ■ obl. Praha 1 ■ obl. Praha 5 ■ jiné oblasti ZPS ■ nepotvrzené opr.



Obrázek 6 – vztah průjezdů vozidel vůči oblastem ZPS, Tomášská, období 0-24 h (s výjimkou 25. 6.)

V následující tabulce je vidět poměrné zastoupení průjezdů vozidel dle příslušnosti k ZPS. Pro toto detailní vyhodnocení bylo opět vybráno pouze období 7. – 11. 9. 2020 (PO-PÁ). V tomto období bylo dle poskytnuté databáze průjezdů v lokalitě č. 2 zaregistrováno celkem 28 882 vozidel, z tohoto počtu jsou vyčísleny následující podíly.

Zde je opět třeba upozornit, že pro každou oblast může uživatel disponovat parkovacími oprávněními různých typů a na jeden průjezd vozidla v tomto případě připadá průměrně 1,05x více parkovacích oprávnění.

Tabulka 4 – Tomášská (2), vztah průjezdů vozidel vůči oblastem ZPS

PO	CO	P1	P2	P3	P4	P5	P5.1	P5.2	P5.3	P5.4
Podíl v %	1,8	7,6	1,3	1,4	0,9	2,4	1,2	0,2	0,0	0,2

PO	P5.5	P6	P7	P8	P8.1	P8.2	P8.3	P9	P10	NO
Podíl v %	0,0	3,0	2,1	0,8	0,3	0,1	0,4	0,2	0,4	75,7

Při souběžné platnosti více parkovacích oprávnění je průjezd přičten k rozhodnému oprávnění dle prioritní řady celoměstské-obl.P1-obl.P5-obl.P5.x-ostatní oblasti ZPS.


Můžeme konstatovat, že podíl vozidel vybavených dlouhodobým parkovacím oprávněním pro oblast ZPS P1 činí opět necelých 10 % vozidel, přes 5 % vozidel je vybaveno dlouhodobým oprávněním pro ZPS P5 (vč. podoblastí) nebo jiným oprávněním pro celou Prahu. Přes 3/4 vozidel pravděpodobně nemělo v době průzkumů jakékoliv platné dlouhodobé parkovací oprávnění.

5 ZÁVĚR

Data poskytnutá MHMP pro přelom srpna a září nijak zásadně nezměnily závěry zjištěné průzkumem z 06/2020. **Podíl vozidel vybavených kteroukoliv formou dlouhodobého parkovacího oprávnění spadajících do kategorie ZPS P1, P5 (vč. podoblastí), nebo celoměstského, se pohybuje okolo 15 % na levém břehu Vltavy (Malá Strana), podobné hodnoty byly ve vztahu k oprávněním P1, P2 nebo celoměstským zjištěny i na břehu pravém (Staré Město). Další cca 10 % vozidel je vybaveno dlouhodobými parkovacími oprávněními jiných MČ.**

Lze konstatovat, že v případě zvažované realizace dopravního značení za účelem regulace zbytné automobilové dopravy ve formě zákazu vjezdu vozidel mimo vozidel čistě rezidentů, abonentů (a dalších „speciálních“ uživatelů) s vydaným dlouhodobým parkovacím oprávněním pro dané oblasti (P1, P5 a celoměstská oprávnění, resp. P1, P2 a celoměstská oprávnění), by byl dopad na změnu intenzit IAD na řešených profilech při hypotetické vysoké respektovanosti poměrně zásadní. Případným zahrnutím i dalších parkovacích oblastí (např. P6 nebo P8) do systému výjimek by se tento poměr významně nezměnil. Z červnového průzkumu vyplynulo, že řešenými profily projíždí i jistý počet vozidel s krátkodobými oprávněními pro P1 (pro rozhodný den), podíl takto vybavených vozidel činil cca 5 %.

Zde je však nutné upozornit, že průjezdy vozidel, u kterých se nepovedlo prostřednictvím získaných řetězců RZ/SPZ provázat s platnými parkovacími oprávněními v rámci ZPS, automaticky nedefinují skupinu vozidel, která nemají



k řešené oblasti žádný vztah. Použitá metoda dokáže zdroj/cílový vztah průjezdů vozidel k jednotlivým oblastem ZPS ve větší části případů potvrdit, ale zároveň nedokáže existenci případného vztahu vyloučit. Řada osob, která má v oblasti zdroj nebo cíl své cesty, nemá potřebu o parkovací oprávnění vůbec usilovat, protože mají například zabezpečené potřeby dopravy v klidu mimo rámec ZPS (soukromé garáže, parkování mimo veřejná prostranství, ZTP, apod.), cíle v území obsluhují pouze se zastavením či krátkodobým stáním (zásobování, komunální i komerční služby v území, TAXI a jiná smluvní přeprava, přeprava zásilek, apod.), obdobně využívaná vozidla, avšak nevidovaná v databázi ZPS (další vozidla IZS, bezpečnostních složek, převozních sanit, apod.) nebo necítí potřebu takovým oprávněním vůbec disponovat (vnímaná nižší pravděpodobnost přistižení, postradatelná výše hrozící pokuty, apod.). Úspěšnost párování rovněž snižuje vlastní úspěšnost kompletně správného přečtení všech znaků RZ/SPZ, kdy nejen při zhoršených podmínkách a z méně vyhovujících úhlů pozorování nebývá možné 100% správné rozlišení znaků RZ/SPZ. Zvláště problematické pak bývá spolehlivé rozlišení vizuálně podobných znaků (např. 3/9, 8/9, O/O, I/1, S/5, B/8) nebo čtení znečištěné tabulky.

Výsledky průzkumu je proto třeba brát s dostatečnou rezervou, případné interpretace výše uvedených hodnot musí sloužit jen jako jeden z podkladů pro případná návazná rozhodnutí. Můžeme jen odhadovat, že eventuální zavedení regulace dopravy formou instalace zákazové značky, s uvedením výjimky jen pro určité skupiny osob ve vazbě na ZPS, může vyvolat dodatečný zájem o zřízení parkovacích oprávnění, nelze pak vyloučit ani případné soudní spory např. u těch skupin obyvatel, které mají sice vztah k regulovanému území, avšak nemají aktuálně zřízené parkovací oprávnění.

6 SEZNAM ZKRATEK

CIS	Centrální informační systém
CO	celoměstské oprávnění (carsharing, ekologická vozidla apod.)
COVID-19	Coronavirus disease 2019 (onemocnění způsobené koronavirem SARS-CoV-2)
ČVUT	České vysoké učení technické
HD	hromadná doprava
HMP	Hlavní město Praha
IZS	integrovaný záchranný systém
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
NO	nepotvrzené parkovací oprávnění
PO	parkovací oblast
RZ/SPZ	registrační značka/státní poznávací značka vozidla
TAXI	taxislužba
ZPS	zóny placeného stání
ZTP	průkaz pro osoby se zdravotním postižením/průvodci