

## ***Pravidla pro vydávání souhlasů k vjezdu motorových vozidel do vybraných lokalit na území městské části Praha 6.***

---

**RMČ**

### **I. Bere na vědomí**

nový systém udělování souhlasů k vjezdu motorových vozidel do vybraných lokalit na území městské části Praha 6 a důvodovou zprávu, včetně příloh č. 1, 2 a 3

### **II. Souhlasí**

s materiálem „Pravidla pro vydávání souhlasů k vjezdu do vybraných lokalit městské části Praha 6“ ve znění dle přílohy č. 1

### **III. Schvaluje**

vzor smlouvy o užívání pozemku ve znění přílohy č. 2 tohoto usnesení

### **IV. Ukládá**

**vedoucí ODŽP - Ing. Daně Charvátové**

1. zabezpečit prostřednictvím ODŽP výkon agendy na úseku samostatné působnosti spočívající ve vydávání souhlasů k vjezdu do vybraných lokalit městské části Praha 6, a to za předpokladu dodržování stanovených pravidel ve smyslu přílohy č. 1 tohoto usnesení
2. zajistit vybírání úhrady za užívání stanovené ve znění přílohy č. 1 tohoto usnesení

### **V. Pověřuje**

**vedoucího oddělení ODŽP – Ondřeje Pachmana**

uzavírat a podepisovat v zastoupení za městskou část Praha 6 v roli poskytovatele smlouvu o užívání pozemku v souladu s výrokem III. tohoto usnesení, a to s uživateli, kteří obdrží souhlas dle výroku IV. bodu 1. tohoto usnesení

**Termín: 24.06.2024**

---

***Předkladatel : Ondřej Matěj Hrubeš***  
***Zpracovatel : Ing. Dana Charvátová***

*radní MČ Praha 6*  
*vedoucí ODŽP*

### **Důvodová zpráva:**

Potřeba vzniku nastavení explicitních pravidel pro vydávání souhlasů k vjezdu motorových vozidel do vybraných lokalit na území městské části Praha 6 se datuje ke dni 30.08.2017, kdy Rada městské části Praha 6 schválila Usnesení č. 2669/17, v rámci kterého byla určena první pravidla pro možnosti získávání souhlasů k vjezdu vozidel do vybraných lokalit, kde místní úprava provozu regulovala obecné užívání daných pozemních komunikací.

Nyní předkládané usnesení nemění nic zásadního oproti původnímu přijatému Usnesení č. 2669/17, naopak vychází z pozitivních zkušeností vycházejících z uplatňování tohoto materiálu. Nad rámec citovaného usnesení se však nově přijímá systematický přístup k možnostem využívání komunikací vnitroblokového charakteru ze strany motorizovaných účastníků silničního provozu. Za účelem přijetí individuálně rozumných opatření ve vztahu ke stávající zástavbě a okolní komunikační síti bylo území městské části podrobeno samostatné analýze s názvem „Vnitrobloky a jejich problematika z pohledu motorové dopravy na území

městské části Prahy 6“, která je předmětem přílohy č. 3. Tento analytický materiál nelze považovat za kompletní řešení této problematiky na území Prahy 6, jedná se o koncept, který identifikuje návrh řešení nejvíce exponovaných lokalit s individuálním přístupem k jejich řešení s přihlédnutím k potřebnému zajištění udržitelné zelené infrastruktury města. Ostatně tématem udržitelné mobility ve smyslu snížení intenzity automobilové dopravy se zabývá řada dalších koncepčních materiálů, kupříkladu *Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 schválený Zastupitelstvem hl. m. Prahy*. Předmětný koncept bude zřejmě nezbytné *pro futuro* aktualizovat na základě podnětů veřejnosti a vlastních zjištění městské části, které budou vycházet z dalšího vývoje chování účastníků silničního provozu, jakož i vývoje potřeb obyvatel dané zástavby.

Regulativní místní úprava provozu na území správního obvodu Praha 6 byla přijata ve veřejném zájmu obyvatel Prahy 6 a má charakter zejména ochrany rezidenčních územních celků před dopady těžké nákladní dopravy, negativními externalitami tzv. zbytného automobilového provozu a spolu s tím souvisejícími nežádoucími efekty v oblasti statické dopravy.

Z hlediska problematiky oblasti dopravy v klidu lze obecně konstatovat, že přednost by mělo mít rezidentní parkování, tedy odstavování vozidel místních obyvatel. Nedostatek odstavňích stání je zejména v centrálních oblastech Prahy 6 a sídlištních lokalitách způsoben vysokou hustotou zalidnění a omezenými kapacitami pozemních komunikací, původně zpravidla historicky koncipovaných na zcela jiné kapacity dopravní zátěže. V roce 2016 bylo na území Prahy 6 přistoupeno k velmi zásadnímu organizačnímu a regulačnímu opatření v podobě zřízení zón placeného stání s časově omezeným stáním jen pro držitele parkovacích oprávnění, což jsou rezidenti a abonenti, tedy fyzické a právnické osoby s trvalým pobytem, resp. se sídlem v daném místě. Podmínky vydávání parkovacích oprávnění jsou stanoveny zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), jedná se o efektivní právní nástroj organizování dopravy ve městě. Předmětná parkovací oprávnění jsou vystavována na základě ustanovení § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a v souladu s příslušným nařízením hlavního města, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Jak uvádí komentářová literatura (KOŠINÁROVÁ, Barbora. § 23 [Zpoplatnění obecného užívání místních komunikací na území obce]. In: KOŠINÁROVÁ, Barbora. *Zákon o pozemních komunikacích. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, s. 204, marg. č. 2.*): „Obec je na základě komentovaného ustanovení oprávněna vydat nařízení, kterým vymezí oblasti, kde lze užít místní komunikace nebo jejich úseky jen za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy. Toto zpoplatnění je nejčastěji realizováno formou zakoupení tzv. parkovacího lístku nebo vydáním tzv. parkovacích karet. Cílem této regulace je organizování dopravy v obci. Obce tento nástroj mohou využívat v případech, kdy jsou dány důvody mající původ v místních podmínkách, pro nastavení speciálních pravidel týkajících se parkování a obecně odstavování vozidel na pozemních komunikacích.“ Podle ustanovení § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích lze tedy pro účely organizování dopravy na území obce (resp. hlavního města Prahy) vymezit oblasti, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, a to „k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení obce, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.“

V souvislosti s výše uvedeným systémem zón placeného stání došlo ke zvýšení tlaku v oblasti statické dopravy na dříve méně zatížené pozemní komunikace, které se nacházejí dále od centrálních částí městské části a také na pozemní komunikace vnitroblokového či psychologicky uzavřeného charakteru (v sevřené zástavbě). Proto bylo nezbytné přistoupit k postupné systematické regulaci a nastavení jasných pravidel. Cílem daných regulativních opatření není omezovat občany Prahy 6 a návštěvníky, ale vyrovnávat přetlaky a motivovat k využívání nadstandardní městské hromadné dopravy, popřípadě pak k parkování na vhodných a k tomuto účelu přizpůsobených místech.

Stanovená pravidla nastavují systém udělování veškerých souhlasů městské části Praha 6 k vjezdu vozidel na komunikační síť, kde bylo již dříve v samostatném procesu (na úseku přenesené působnosti) stanoveno dopravní opatření, kterým je zde regulován silniční provoz ve smyslu provozu motorových vozidel, nákladních automobilů a také autobusů. Jak již bylo uvedeno, účelem dříve stanovených místních úprav provozu bylo zejména zabezpečit efektivní regulační opatření, které bude účinné ve vztahu k omezení negativních externalit silničního provozu na území rezidenčních částí městské části a snížení dopadů dopravy na obyvatele městské části. Smyslem nastavení rámcových pravidel je zabezpečit objektivní podmínky, za kterých lze získat souhlas městské části Praha 6, na základě kterého lze užívat danou komunikační síť zejména ze strany osob, které mají k dané lokalitě relevantní a doložitelný vztah.

Nutno podotknout, že městská část má v daných regulativních procesech v zásadě dvojí roli, z pozice vlastníka veřejně přístupných účelových komunikací, respektive vlastníka této veřejné dopravní a technické infrastruktury, může za účelem lokální regulace provozu na těchto pozemních komunikacích především sama v rámci samostatné působnosti iniciovat omezení vjezdu. Schválení takového omezení je potom věcí Úřadu městské části v procesu schválení stanovení místní úpravy provozu při výkonu státní správy v přenesené působnosti. Veřejná správa by samozřejmě měla činit tato opatření vždy výhradně v zájmu obce (zde městské části) a jejích občanů. Daná omezení dalších účastníků silničního provozu je nezbytné dostatečně relevantně vážít a zdůvodnit, neboť v mezích právních předpisů o provozu na pozemních komunikacích může každý veřejnou komunikační síť užívat obvyklým způsobem k účelu, ke kterému je určena. V souvislosti s institutem tzv. obecného užívání pozemních komunikací lze totiž hovořit o existenci veřejného subjektivního práva dotčených osob, s čímž následně souvisí možnost ochrany před nezákonným omezením obecného užívání, resp. před nezákonným stanovením úpravy ve formě opatření obecné povahy.

Co se týče problematiky těžké nákladní dopravy, vychází se z původního pojetí, kdy na území městské části Praha 6 bylo v minulosti instalováno dopravní značení, jehož cílem bylo zajistit v odůvodněných případech regulaci těžké nákladní dopravy, která je realizována na komunikační síti zpravidla ve vlastnictví hlavního města Prahy. Na základě stávající právní úpravy existují totiž různé možnosti omezení vjezdu nákladních vozidel a autobusů do vybraných oblastí, přičemž na území metropole nejsou jednotlivé nástroje využívány jednotně, případně nejsou dokonce využívány vůbec. Na území hlavního města Prahy existují různé omezení vjezdu vozidel (zóna se zákazem vjezdu nákladních automobilů nad 6 tun celkové hmotnosti, a zákazem parkování autobusů mimo vyznačená parkoviště (označovaná jako zóna 6 t a zaměřená na centrum Prahy), sdružená zóna časově omezeného přístupu nákladní automobilové dopravy nad 3,5 tun celkové hmotnosti, se zákazem vjezdu autobusů a se zákazem stání vozidel mimo vyhrazená parkoviště (sdružená zóna), omezení jízdy nákladních automobilů nad 12 tun celkové hmotnosti na vybrané komunikační síti, vyznačení oblastí se zákazem vjezdu nákladních automobilů nebo případně autobusů, omezení jízdy nákladních automobilů v levých jízdních pruzích vícepruhových komunikací). Na celém území Prahy 6 se potom nachází mnoho lokalit, kde je dopravní režim upraven obdobným způsobem a zakazuje se do nich vjezd nákladních automobilů a autobusů. Jedná se hlavně o rezidenční oblasti a dále také o komunikační síť,

jejíž stavební stav neumožňuje provoz těžších vozidel a vlastníků komunikací tímto opatřením zajišťuje ochranu komunikací před nežádoucím poškozením.

Předkládaný materiál s názvem „Pravidla pro vydávání souhlasů k vjezdu motorových vozidel do vybraných lokalit městské části Praha 6“ ve smyslu přílohy č. 1 vychází z původně přijatých pravidel, obsahuje pouze dílčí stylistické úpravy původních pravidel a stanovuje podmínky pro získávání souhlasu k vjezdu vybraných vozidel. Tento materiál však nově nastavuje také pravidla k možnostem využívání pozemních komunikací vnitroblokového charakteru (viz výše). V tomto smyslu se nastavuje okruh osob, které se za stanovených podmínek mohou stát držitelem souhlasu městské části.

Nad rámec dříve přijatého řešení se ještě navíc určuje ekonomický nástroj ve formě „úhrady za užívání“ v případech dlouhodobého i krátkodobého užívání pozemků ve svěřené správě městské části. Tento mechanismus úhrady je nastaven výhradně pro případy, kdy je dotčeno vlastnictví městské části Praha 6. Předmětná smlouva bude uzavírána ve smyslu ustanovení § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v platném znění, a bude dávat uživateli možnost užívat pozemek, a to za účelem vjezdu a stání osobního motorového vozidla uživatele na pozemku poskytovatele (městské části), uživatel však na pozemku nebude mít vyhrazené osobní stání a je oprávněn užívat pozemek ke stání osobního motorového vozidla pouze v případě, že takové místo na pozemku bude k dispozici. Obdobný princip absence právního nároku na stání vozidla je využíván také v rámci provozu zón placeného stání. Předmětná smlouva se bude uzavírat na dobu určitou, a to na jeden rok od podpisu dané smlouvy oběma smluvními stranami, přičemž zájemce o uzavření této smlouvy (uživatel) bude povinen za možnost užívání pozemku platit úhradu ve výši poloviny sazby za získání parkovacího oprávnění rezidenta v zónách placeného stání (k aktuálnímu datu tedy 600 Kč/rok), další souvislosti týkající se daných úhrad za užívání jsou explicitně vymezeny v rámci schvalovaných pravidel. Vydávání daných souhlasů je ve vztahu k místní veřejnosti zcela na principu dobrovolnosti, pokud do vnitrobloku nepotřebují dotčené osoby vjíždět, nemusí si oprávnění k vjezdu ve formě souhlasu městské části opatřovat a vyřizovat. Nutno také zdůraznit, že vjezdové oprávnění (souhlas) držitele nikterak neopravňuje k stání v rozporu s právními předpisy, držitelé souhlasu se tedy musí vyvarovat stání na chodníku, trávníku, apod.

Určitým vzorovým příkladem pro efektivní implementaci vhodných opatření je t.č. statutární město Brno, kde již od června 2021 zavádějí postupnou regulaci vnitrobloků spočívající v povolení vjezdu pouze místním rezidentům, abonentům a po určitou část dne vozidlům zajišťující zásobování.

Předmětné souhlasy městské části je nadále připraveno vydávat oddělení zón placeného stání Odboru dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6. Za městskou část tak bude dané souhlasy vydávat výhradně jmenovaný odvětvový odbor a bude dodržen princip jedné typové povolenky za městskou část Praha 6. Z praktických důvodů, zejména z důvodu snížení administrativní zátěže, se přistupuje k tomu, že uzavíráním a podepisováním těchto specifických smluv se pověřuje vedoucí tohoto věcně příslušného oddělení. Podle platných právních předpisů na úseku dopravy lze v rámci působnosti státní správy vydávat stanovení místní úpravy provozu (povolení k instalaci dopravního značení) pro příslušné označení místních komunikací dodatkovou tabulkou s textem „Mimo vozidel s povolením ÚMČ Praha 6“ či „Mimo vozidel se souhlasem MČ Praha 6“, ovšem vydáváním potřebných souhlasů či povolení není žádný orgán státní správy žádným právním předpisem výslovně pověřen, tedy není k této činnosti oprávněn a nemůže ji tudíž vykonávat. Adekvátním řešením je tedy pouze vydávání příslušných souhlasů z úrovně samosprávy, kdy je tato činnost odůvodněna zájmy městské části Praha 6.

**Datum:** 13.06.2024

**Zpracoval:** Ing. Dana Charvátová, Ing. Miroslav Sachl

**Přílohy**

č. 1 - Pravidla pro vydávání souhlasů k vjezdu do vybraných lokalit městské části Praha 6

č. 2 - Smlouva o užívání pozemku

č. 3 - Vnitrobloky a jejich problematika z pohledu motorové dopravy na území městské části Prahy 6