

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**VYBRANÉ KONSEKVENCE SPRÁVNÍHO  
(PŘESTUPKOVÉHO) PRÁVA V OBLASTI  
BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO  
PROVOZU V RÁMCI TERITORIÁLNÍHO ÚZEMÍ  
MĚSTA JIHLAVY**

**Autor práce: Kateřina Fuxová, DiS.**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinované**

**Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2024**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Kateřina Fuxová, Dis.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

**Název bakalářské práce: Vybrané konsekvence správního (přestupkového) práva v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v rámci teritoriálního území Statutárního města Jihlava**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Selected Consequences of Administrative (Criminal) Law in the Area of Safety and Smoothness of Road Traffic within the Territorial Territory of the City of Jihlava**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů):



Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2023




Cíl bakalářské práce:

**Hlavním cílem** je formou širšího teoretického postihu rámcově objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti ve vybrané optice bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, včetně teoretického monitoringu přístupu Statutárního města Jihlava v rámci tzv. „konceptu parkovací politiky“.

**Vedlejší cíl** formou praxeologicko-empirického postihu dílem úžeji eklekticky objasní zvláštnosti správně-právní reflexe činnosti místně a věcně příslušného „silničního“ správního úřadu v oblasti tzv. „přenesené“ působnosti, včetně správní (přestupkové) odpovědnosti na vybraném úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Student: Kateřina Fuxová, Dis.	20.10.2023 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	20.10.2023 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	9.11.2023 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	13.11.2023 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	17.11.2023 datum	 podpis



**Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.**

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Dr. Mgr. Josefu Křihovi, Ph.D., LL.M., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

FUXOVÁ, K. *Vybrané konsekvence správního (přestupkového) práva v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v rámci teritoriálního území města Jihlavy: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2024. 100 s. Vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.

**Klíčová slova:** bezpečnost a formy dopravy, ceník za parkovací oprávnění, nařízení o placeném stání, přestupkové řízení, přestupky, regulovaný úsek, režim parkování, vymezené oblasti města

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) formou širšího teoretického postihu vykazuje primární ambici objasnit základní východiska a pojmosloví zkoumané tematické oblasti, včetně recentního monitoringu „*de lege lata*“ účinné právní úpravy problematiky bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v optice „*lex specialis*“ vybraných tzv. „*zvláštních právních předpisů*“ apod. V intencích návazně zpracovávané praktické části „práce“ bude za účelem empirického monitoringu, formou kvantitativně užitého průzkumného šetření detekováno, jaké formy dopravy jsou nejvíce využívány, jaká je dostupná cenová politika mezi obyvateli, dále míru tzv. respektovanosti dopravního značení či fakticitu úhrad pokut z uložených správních trestů místně a věcně příslušným „*správním orgánem*“, včetně využití moderních technologií pro úhradu parkovného apod.

## ABSTRACT

FUXOVÁ, K. *Selected Consequences of Administrative (Criminal) Law in the Area of Safety and Smoothness of Road Traffic within the Territorial Territory of the City of Jihlava: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2024. 100 pgs. Supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, Ph.D., LL.M.

**Key words:** safety and forms of transport, price list for parking permits, regulations of paid parking, infringement proceedings, offences, regulated section, parking regime, parking regime, defined areas of the city

The substantive part of the bachelor's thesis (hereinafter referred to as the "**thesis**") in the form of a broader theoretical scope shows the primary ambition to clarify the basic starting points and terminology of the researched thematic area, including the recent monitoring of "*de lege lata*" effective legal regulation of the issue of road traffic safety and smoothness in the lens of "*lex specialis*" selected so-called "*special legal regulations*", etc. For the purposes of the subsequently processed practical part of the "work", for the purpose of empirical monitoring, in the form of a quantitatively used exploratory survey, it will be detected which forms of transport are most used, what is the available price policy among residents, and the rate of so-called respectability of traffic signs or the fact of payment of fines from imposed administrative penalties by the locally and materially competent "*administrative authority*", including the use of modern technologies for payment of parking fees, etc.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>10</b>
<b>1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> .....	<b>11</b>
<b>2 PRÁVNÍ ASPEKTY ZKOUMANÉ TEMATICKÉ OBLASTI (TEORETICKÝ DISKURS)</b> .....	<b>12</b>
<b>3 HISTORICKÁ RETROSPEKTIVA VÝVOJE PARKOVÁNÍ VE MĚSTĚ JIHLAVA</b> .....	<b>17</b>
3.1 Vývoj cen .....	20
<b>4 NOVÝ SYSTÉM PARKOVÁNÍ</b> .....	<b>22</b>
4.1 Seznámení s problematikou.....	22
Strategický plán města Jihlavy 2022-2030.....	22
Koncepce parkování města Jihlavy .....	24
Cíle koncepce .....	24
Účely koncepce .....	24
4.2 Nařízení .....	25
4.3 Ceník .....	28
4.4 Úpravy veřejného prostoru.....	30
Nové dopravní značení má zklidnit dopravu v ulici Tolstého.....	30
4.5 Monitoring parkování.....	31
Monitorovací vozidlo .....	31
Monitoring obsazenosti .....	32
Dodržování pravidel .....	32
Výsledky podrobného monitoringu parkování.....	33
Závěry.....	34
<b>5 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ A PŘESTUPKY NA ÚSEKU PARKOVÁNÍ</b> .....	<b>35</b>
5.1 Zakotvení úpravy objektivní odpovědnosti.....	35
5.2 Výzva provozovateli vozidla k úhradě určené částky .....	37
5.3 Problematika doručování.....	38

5.4	Možnosti provozovatele vozidla.....	39
5.5	Projednávání přestupků .....	40
5.6	Parkování bez řádně zaplaceného parkovacího lístku .....	41
5.7	Dopravní přestupky .....	42
	Pokuty za špatné parkování .....	42
5.8	Budoucí vliv automatizované kontroly parkování na respektování dopravního značení .....	43
5.9	„Nezaplatit se nevyplácí“ .....	43
<b>6</b>	<b>KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ - DOTAZNÍKY.....</b>	<b>45</b>
6.1	Parkovací zóny v Jihlavě – dotazník .....	45
6.2	Parkovací zóny v Jihlavě – výsledky dotazníku.....	47
	Rezidenti podporují parkovací zóny .....	47
6.3	Komunikace v médiích.....	50
<b>7</b>	<b>REALIZACE DÍLČÍHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ – EMPIRICKÁ ČÁST.....</b>	<b>51</b>
<b>8</b>	<b>KOMPARATIVNÍ PŘÍSTUPY REGULACE DOPRAVY VE VYBRANÉ ZEMI EU – SLOVENSKÉ REPUBLICCE .....</b>	<b>61</b>
8.1	Závěry a doporučení k regulaci v Komárně .....	61
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>65</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>68</b>
	Literární zdroje .....	68
	Elektronické zdroje .....	69
	Legislativní dokumenty.....	70
	Seznam judikatury .....	70
	Seznam zákonů.....	70
	Ostatní zdroje .....	71
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>71</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ .....</b>	<b>71</b>
	Obrázky, tabulky a grafy .....	71



<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>72</b>
<b>Přílohy .....</b>	<b>73</b>

## ÚVOD

Prudká skoková změna nárůstu objemu dopravy v České republice má za následek nedostatečný počet dopravních prostředků a kapacitních možností dopravní infrastruktury. Na mnoha místech moderního města se vytváří složité dopravní situace ústící v nepropustnost cest, tvorbu kongescí a kolizních stavů. Velký vliv na dopravu a dopravní obslužnost má parkovací kapacita a možnosti parkování ve městě. Dopravní situaci ve městě značně komplikují parkující vozidla, která omezují manévrovací možnosti projíždějících vozidel a také projíždějící vozidla, která marně hledají parkovací stání.

Každý řidič už si určitě několikrát prošel situací, kdy neměl kde zaparkovat a musel odstavit své vozidlo o dva bloky dál, než původně plánoval, nebo kdy naopak zpochybňoval parkování ostatních řidičů, kteří znemožňovali jeho jízdu a blokovali jeho auto v zaparkování. Statická doprava se čím dál více stává tématem diskuze. Občané města a široká veřejnost si velmi často stěžují na nedostatek parkovacích míst.

Řidiči se v různých částech města chovají odlišně, v centru města parkují svá vozidla pouze na omezenou dobu, zatímco v obytných zónách města odstavují svá vozidla na dlouhou dobu, přibližně 8–12 hodin. Tento fakt vede k potřebě tvorby různých typů parkovišť, a to pro krátkodobé a dlouhodobé stání. Obecně existuje snaha o to přesvědčit občany k většímu využívání městské dopravy, popřípadě dopravy pěší a cyklistické, oproti tomu, aby využívali osobní automobily. Osobní vozidlo je v průměru 90 % času odstaveno někde v prostorách města a může způsobovat právě zmíněné nepříjemné dopravní situace.

Tímto a mnohým dalším se zabývá parkovací politika Města, která je dnes již významnou součástí rozšiřitelného rozvoje Města. Odborné skupiny pracovníků se snaží o nastavení správné politiky parkování ve městě tak, aby vyhověli všem požadavkům občanů a aby limitovali zmíněné nežádoucí dopravní situace.

# 1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

**Hlavním cílem** je formou širšího teoretického postihu rámcově objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti ve vybrané optice bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, včetně teoretického monitoringu přístupu Statutárního města Jihlava v rámci tzv. „koncepte parkovací politiky“.

**Vedlejší cíl** formou praxeologicko-empirického postihu dílem úžeji eklekticky objasní zvláštnosti správně-právní reflexe činnosti místně a věcně příslušného „silničního“ správního úřadu v oblasti tzv. „přenesené“ působnosti, včetně správní (přestupkové) odpovědnosti na vybraném úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Úvodní část „práce“ primárně, formou teoretického analyticko-syntetizujícího postihu premisivně objasní základní pojmosloví a východiska zkoumané oblasti. V širší optice teoreticky vymezené historické retrospektivy dále demonstruje dynamiku vývoje parkování v rámci konkrétního teritoriálního území, tj. města Jihlava. V tematicky úžeji navazující subkapitole „práce“ je taktéž za pomoci analýzy dostupných listinných materiálů rovněž v teoretické optice recentně analyzován tzv. „nový“ systém parkování. Subsidiární součástí je detailní praxeologický monitoring účinných podzákoných právních předpisů (nařízení atd.). Následující část „práce“ dále zájmově demonstruje vybraná hmotněprávní a procesněprávní ustanovení správního (přestupkového) práva upotřebitelného po administrativně-právní postih na úseku parkování. Zde je zohledněno například z pohledu juristického ukotvení objektivní odpovědnosti provozovatele, výzva provozovateli, problematika doručování a správní řízení. Kapitola šestá s tematickým názvem „Komunikace s veřejností - dotazníky“ v rámci užšího teoreticko-praxeologického a empirického vzhledu konkretizuje výstupy z dotazníkových šetření, zaměřených zejména na parkovací zóny, formy využití dopravy, vnímání změn ve veřejném prostoru. Dále jsou v rámci empirického postihu úžeji demonstrovány návazné, faktické analýzy konkrétních dílčích a zevšeobecňujících empirických výstupů a také vyhodnoceny kvantitativní ukazatele, které odhalují výsledky opatřených a prezentovaných statistik, včetně detekce zájmově poukazovaných změn ve veřejném prostoru ze strany oslovené kohorty respondentů.

## 2 PRÁVNÍ ASPEKTY ZKOUMANÉ TEMATICKÉ OBLASTI (TEORETICKÝ DISKURS)

Ustanovení § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), se jako celek vztahuje k organizování dopravy v obci a představuje nástroj, který mohou obce využít v případech, že budou dány důvody (mající původ v místních podmínkách) pro přijetí zvláštních pravidel týkajících se parkování a obecně odstavování vozidel na místních komunikacích.<sup>1</sup>

Účelem § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je zajištění organizování dopravy na území obce, kterého obec může dle tohoto ustanovení dosáhnout zákazem obecného užívání části místních komunikací osobám neuvedeným pod písm. a) až c), resp. vyhrazením části místních komunikací rezidentům a abonentům, za současného zpoplatnění tohoto užití. Úplné znění § 23 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je následující:

*(1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>2</sup>*

*a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,*

*b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení,*

*c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>3</sup>, 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,*

---

<sup>1</sup> ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. ASPI\_ID KO13\_1997CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

<sup>2</sup> ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>3</sup> ČESKO. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

*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.*

Nařízení obcí upravující záležitosti, které náležejí do přenesené působnosti obcí (k regulaci záležitostí svěřených obci do její přenesené působnosti může obec svými nařízeními přistoupit pouze tehdy, existuje-li v právním řádu k takové úpravě výslovné zákonné zmocnění (srov. čl. 79 odst. 3 Ústavy České republiky).

V obou případech se pro ukládání povinností třetím osobám těmito právními předpisy uplatní ústavní omezení, které se primárně dovozuje z čl. 4 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, a podle něhož mohou být povinnosti ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod. Povinnostmi se přitom rozumí jak příkaz, tak zákaz určitého jednání. Mají-li tedy být právním předpisem obce, lhostejno zda nařízením či obecně závaznou vyhláškou, uloženy třetím osobám povinnosti, může se tak stát pouze na základě výslovného zákonného zmocnění.

Právní rámec vymezující nařízení obcí je zakotven především v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o obcích**“): v ustanovení § 11 odst. 1 a 2, § 61 odst. 2 písm. a), v kontextu s ustanovením § 35 odst. 2. Nařízení obcí jsou podzákonými právními předpisy.

Nařízení obce týkající se regulace parkování vydává v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. a) až c) zákona o pozemních komunikacích a v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona o obcích rada obce (pozn. v situaci, kdy obec zřizuje radu obce).

Právním předpisem, který pak stanoví povinnost nad rámec zákona je Ceník, nikoli samotné Nařízení, když z výkladu předmětného ustanovení plyne, že jeho účelem je toliko jen prostorová konkretizace vyhrazeného a zpoplatněného území obce, popř. konkretizace způsobu placení sjednané ceny a prokazování jejího zaplacení. Jinak řečeno, zatímco Ceník ukládá neurčitěmu okruhu osob, vymezenému definičními znaky (např. trvalé bydliště, vlastnictví nemovitosti), právní povinnost uhradit poplatek za parkování v obecně vymezeném území obce (dle zón), Nařízení tomuto okruhu osob konkrétně vymezuje Ceníkem zpoplatněné území obce (místní komunikace) a konkretizuje v místních podmínkách jednotlivé zóny vyhrazeného stání, což však ve svém důsledku

materiálně není nic jiného, než hromadné rozhodnutí o umístění svislého a vodorovného dopravního značení. Dle výše uvedeného tak tedy Nařízení splňuje definiční znaky opatření obecné povahy, když pro neurčitý okruh subjektů konkretizuje prostorové vymezení, na něž se vztahuje povinnost uložená Ceníkem. Stanovení místní úpravy užití místních pozemních komunikací provedené způsobem zakládajícím pro účastníky silničního provozu odlišné povinnosti, než které by měli podle obecné úpravy užití pozemních komunikací, má tedy povahu opatření obecné povahy v materiálním smyslu. Posouzení, zda konkrétní místo je či není místní komunikací dle zákona o pozemních komunikacích, zda se nachází v katastru obce či zda je v daném místě splněna podmínka potřeby z hlediska účelu právní úpravy (organizování dopravy), je primárně předmětem správního, nikoli ústavního práva.<sup>4</sup>

Obce musejí vážit, ve kterých lokalitách je zvláštní organizování dopravy skrze povinnost zaplatit stanovenou cenu nutné a ve kterých nikoli. Nařízení se tedy nemá vztahovat na celou obec.<sup>5</sup> Tento koncept vychází z toho, že veřejná moc má přijímat pouze taková omezující pravidla, která jsou proporční, a jinak do práv a povinností soukromých osob nezasahovat. Dále je třeba zdůraznit, že zákon hovoří o místních komunikacích (či jejich částech), tedy nikoli o jiných kategoriích pozemních komunikací. Nelze tedy nařízením zpoplatnit užívání veřejně přístupných účelových komunikací či průjezdných úseků silnic, byť by se nacházely v oblasti obce definované v nařízení. A konečně platí, že sjednaná cena musí být v souladu s cenovými předpisy. Poslední věta prvního odstavce pak negativním výčtem upravuje, jaké následky nesmí nařízení vyvolat: Jednak zvolený model nesmí ohrozit bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, jednak nesmí ohrozit ani jiný veřejný zájem. Konečně musí být v nařízení uvedeno, jakým způsobem se bude platit stanovená cena a jakým způsobem se bude prokazovat její zaplacení.

Činnosti, jejichž vykonávání může být nařízením obce podle odst. 1 zpoplatněno, jsou rozděleny pod písm. a) až c). Podle písm. a) může být zpoplatněno stání silničního

---

<sup>4</sup> Usnesení (ÚS) Ústavní soud - plénum ze dne 18.11.2010 sp. zn. Pl. ÚS 14/08 - 1 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

<sup>5</sup> „Je-li vymezena oblast obce, ve které mohou místní komunikace nebo jejich určené úseky užit k stání motorového silničního vozidla zejména osoby uvedené v § 23 odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, které si pro tuto oblast mohou zakoupit dlouhodobou parkovací kartu (tj. fyzické osoby, které zde mají místo trvalého pobytu nebo tu vlastní nemovitost, příp. právnické osoby, které zde mají sídlo nebo provozovnu), nejde o diskriminační opatření vůči jiným fyzickým osobám, které si nemohou pořídit tuto kartu pro uvedenou oblast z důvodu neexistence trvalého pobytu v ní.“

Rozsudek (SJS) Nejvyšší správní soud - senát (ostatní) ze dne 30.01.2012 sp. zn. 9 Ao 8/2011 - 68 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

motorového vozidla na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin. Písmeno b) se vztahuje na odstavování nákladních vozidel či jízdních souprav čekajících na celní řízení (na dobu potřebnou k provedení celního řízení). Pod písm. c) je upraveno zavádění tzv. parkovacích zón, které využívají zejména velká města, která nemají dostatek parkovacích míst pro bydlicí občany, natož pro lidi dojíždějící do města do zaměstnání.

K povaze Nařízení i Ceníku se vyjadřoval Ústavní soud, a to v usnesení ze dne 18. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 14/08, dostupném z <http://nalus.usoud.cz>. V tomto usnesení je uvedeno: „*V nyní projednávaném případě předpokládá zmocňovací norma (ust. § 23 odst. 1) existenci dvou, svou formou, právních předpisů. Prvním je nařízení, kterým se vymezují oblasti obce, resp. místní komunikace nebo jejich určené úseky, jejichž obecné užívání je omezeno jen pro osoby uvedené v ust. § 23 odst. 1 písm. a) až c) ZPK a podléhá zpoplatnění a stanoví způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení (Nařízení). Druhým je pak cenový výměr, pro který zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, předvídá formu nařízení (viz ust. § 10 odst. 1), a kterým obec stanoví pro tyto osoby cenu za užití těchto místních komunikací (Ceník). Právním předpisem, jenž obsahuje všechny komponenty právní normy (zejm. obecně vymezený předmět, regulativnost a obecně vymezený okruh adresátů), je tak Ceník (k charakteru cenových výměrů jako právních předpisů viz též usnesení Nejvyššího správního soudu sp. zn. 2 Ao 3/2010 a judikatura tam uvedená), a to i přes nedostatek formy [...]. V situaci takového rozporu však Ústavní soud dává přednost posouzení obsahu před mechanickým akceptováním formy; tedy lze uzavřít, že Ceník je v materiálním smyslu právním předpisem.*“ Ústavní soud dále v citovaném rozhodnutí konstatoval, že Ceník ukládá neurčitému okruhu osob, vymezenému definičními znaky (např. trvalé bydliště, vlastnictví nemovitosti), právní povinnost uhradit poplatek za parkování v obecně vymezeném území obce (dle zón). Ústavní soud pak k povaze Nařízení uvedl: „*Účelem ustanovení § 23 odst. 1 ZPK je zajištění organizování dopravy na území obce, kterého obec může dle tohoto ustanovení dosáhnout zákazem obecného užívání části místních komunikací osobám neuvedeným pod písm. a) až c), resp. vyhrazením části místních komunikací rezidentům a abonentům, za současného zpoplatnění tohoto užití. Jak je uvedeno shora, právním předpisem, jenž stanoví povinnost nad rámec zákona, je Ceník, nikoli samotné Nařízení, když z výkladu předmětného ustanovení plyne, že jeho účelem je toliko jen prostorová konkretizace vyhrazeného a zpoplatněného území obce, popř. konkretizace způsobu placení sjednané ceny a prokazování jejího zaplacení. Jinak řečeno, zatímco Ceník ukládá neurčitému okruhu*

*osob, vymezenému definičními znaky (např. trvalé bydliště, vlastnictví nemovitosti), právní povinnost uhradit poplatek za parkování v obecně vymezeném území obce (dle zón), Nařízení tomuto okruhu osob konkrétně vymezuje Ceníkem zpoplatněné území obce (místní komunikace) a konkretizuje v místních podmínkách jednotlivé zóny vyhrazeného stání, což však ve svém důsledku materiálně není nic jiného, než hromadné rozhodnutí o umístění svislého a vodorovného dopravního značení [...].“*

Aby byla zajištěna řádná a funkční informovanost uživatelů pozemních komunikací o tom, že v určitých oblastech obce funguje zvláštní (placený) systém parkování, stanoví zákon, že vymezené místní komunikace či jejich úseky musejí být označeny příslušnou dopravní značkou (s odkazem na zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (o silničním provozu), dále jen „**zákon o silničním provozu**“) – viz § 23 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích. Z uvedeného pak vyplývá, že kromě nařízení o vymezení oblastí s odlišným režimem je ještě třeba v terénu osadit dotčené místní komunikace dopravním značením. K tomu doplníme, že dopravní značení, které mění práva a povinnosti účastníků silničního provozu, bude třeba schválit taktéž ve formě opatření obecné povahy.<sup>6</sup>

Na základě výše uvedených zákonných podmínek přistoupilo Město k regulaci parkování ve městě Jihlava následujícím způsobem.

---

<sup>6</sup> „Při stanovení takové místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, která zakládá pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než by měli podle obecné zákonné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je od 1. 4. 2008 (tj. po zrušení § 129 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, z něhož plynulo, že se na proces tohoto ustanovení nevztahoval správní řád) správní orgán povinen postupovat podle části šesté správního řádu z roku 2004 upravující vydávání opatření obecné povahy.“ - Rozsudek (SJS) Nejvyšší správní soud - senát (ostatní) ze dne 07.01.2009 sp. zn. 2 Ao 3/2008 - 100 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.



### **3 HISTORICKÁ RETROSPEKTIVA VÝVOJE PARKOVÁNÍ VE MĚSTĚ JIHLAVA**

S nárůstem automobilové dopravy a potřebou regulace parkování v centru Města bylo přistoupeno k následujícím opatřením, která vymezila prostorové uspořádání parkovacích míst a určila cenové hladiny za jejich využití. Jednotlivé regulace byly přijímány a schvalovány příslušnými orgány Města. V průběhu let došlo k jejich novelizacím, které reagovaly na konkrétní potřeby.

K regulaci parkování, která se týká maximální cenové hladiny za využití parkovacích služeb, přistoupilo Město v roce 2009, kdy se Rada města Jihlavy dne 19. 3. 2009 usnesla vydat na základě § 4a odst. 1 písm. a) zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů ČR v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s platným výměrem Ministerstva financí ČR, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami a v souladu s § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona o obcích, Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2009 o stanovení maximálních cen za službu parkovišť účinný od 1. 4. 2009. Tato problematika nebude dále v „práci“ řešena. Zaměřím se nyní na rezidentské parkování, které je ve Městě rozděleno na parkování pro rezidenty a předplatitele (pozn. v některých městech je používán pojem „rezident“ a „abonent“ a Město k této terminologii přistupuje při zavádění nové parkovací koncepce, jak bude uvedeno dále v textu).

V následujícím textu je zmapován historický vývoj rezidentského parkování ve Městě, jehož součástí jsou mapové přílohy, které zobrazují prostorové vymezení oblastí centra Města, které této úpravě podléhají. Oblasti zobrazené v jednotlivých přílohách zároveň určovaly jednotlivá adresní místa, jejichž vlastníci či osoby v nich trvale bydlící anebo podnikatelé s místem sídla či provozovny mohli být žadateli o vydání rezidentské či předplatitelské parkovací karty. V souvislosti s vývojem automobilové dopravy a s nárůstem počtu vozidel na území Města je historicky vyvíjen tlak ze strany obyvatel dalších částí města na rozšíření území se zpoplatněným stáním, aby jim byla více zajištěna možnost parkování poblíž místa jejich pobytu na úkor návštěvníků města.

K historicky prvnímu zavedení rezidentského parkování Město přistoupilo v roce 2004, kdy bylo vydáno Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2004 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města platné od 1. 11. 2004, kterým došlo k rozdělení historického centra Města na zóny A, B, C. Blíže viz obrázek mapové přílohy. Ceník viz část Vývoj cen.

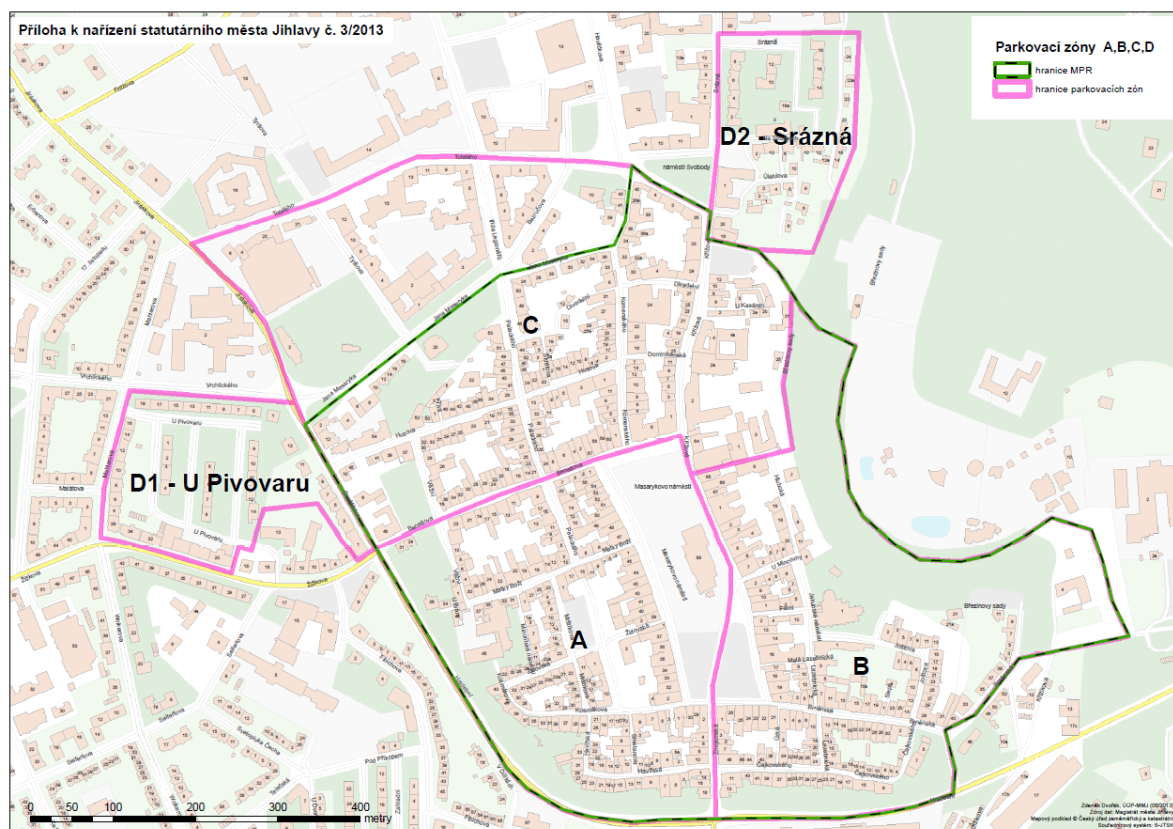
Obrázek č. 1 – mapa parkovacích zón v roce 2004



Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2004 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města

Následně v roce 2013 došlo k rozšíření parkovacích zón o zónu D1 a D2, s to vydáním Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2013 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města, které bylo platné od 1. 5. 2013. Rozdělení do zón A, B a C zůstalo zachováno. Blíže viz obrázek mapové přílohy. Ceník viz část 2.1 Vývoj cen.

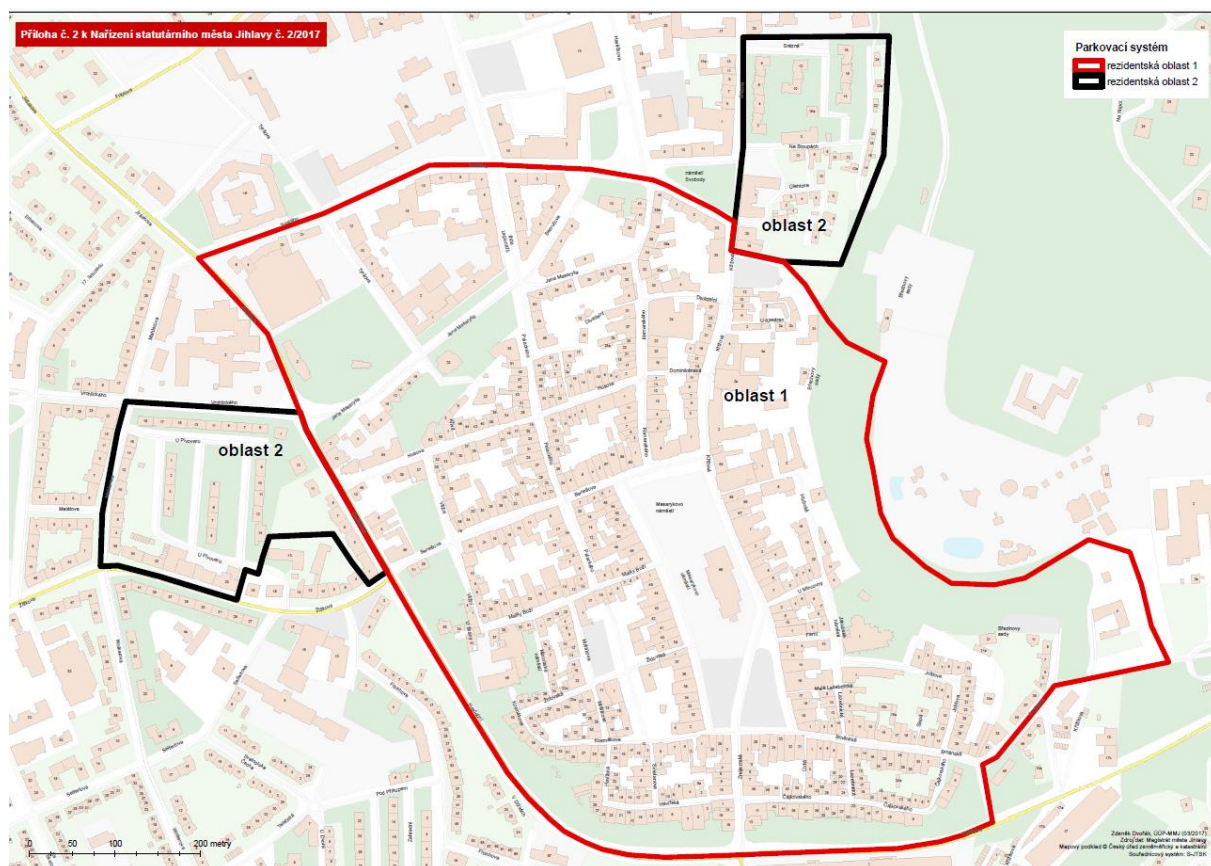
Obrázek č. 2 - mapa parkovacích zón v roce 2013



Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2013 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města

V roce 2017 došlo ke změně terminologie v označení jednotlivých území a zóny A, B a C byly sloučeny do Oblasti 1 a zóny D1 a D2 do Oblasti 2. Současně došlo k zavedení stíratelných parkovacích lístků na 2 hodiny či 24 hodin, které jejich držitelům umožňují stání na parkovišti pro rezidenty a předplatitele v dané oblasti. V tomto roce tak bylo vydáno Nařízení statutárního města Jihlavy č. 2/2017 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města, které bylo platné od 1. 5. 2017, a které uvedené změny deklarovalo. Blíže viz obrázek mapové přílohy. Ceník viz část vývoj cen.

Obrázek č. 3 - mapa parkovacích zón v roce 2017



Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 2/2017 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města

### 3.1 Vývoj cen

Následující tabulky obsahují přehled jednotlivých částek (vždy v korunách českých) za jednotlivé typy parkovacích karet. Zvýhodňování jsou vždy rezidenti oproti předplatitelům. V průběhu změn došlo k zavedení i ročních parkovacích karet, které byly pro žadatele cenově výhodnější oproti krátkodobým parkovacím kartám. V nové koncepci parkování je plánováno navýšení těchto, a to nejen vzhledem k obecnému vývoji cen za ostatní služby, ale i vzhledem k provedené analýze ceníků dalších českých měst. Této oblasti se budeme věnovat dále v textu.

Tabulka č. 1 – ceny za parkovací karty v letech 2004-2013

Zóna		A, B, C				D1, D2			
Typ		Rezident		Předplatitel		Rezident		Předplatitel	
Rok	Měsíc	1.	2.	1.	další	1.	2.	1.	další
2004	1	100	300	700	2 000				
2013	1	120	360	840	2 400	80	240	560	1 600
	12	1 440	4 320	10 080	28 800	960	2 880	6 720	19 200

Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2004 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města a Nařízení statutárního města Jihlavy č. 1/2013 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města

Tabulka č. 2 – ceny za parkovací karty od roku 2017

Oblas		Oblast 1				Oblast 2			
Typ		Rezident		Předplatitel		Rezident		Předplatitel	
Rok	Měsíc	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.
2017	3	360	900	1 500	2 850	240	600	1 500	2 850
	6	660	1 350	2 750	5 250	440	1 050	2 750	5 250
	12	1 200	2 400	5 000	9 500	800	1 800	5 000	9 500

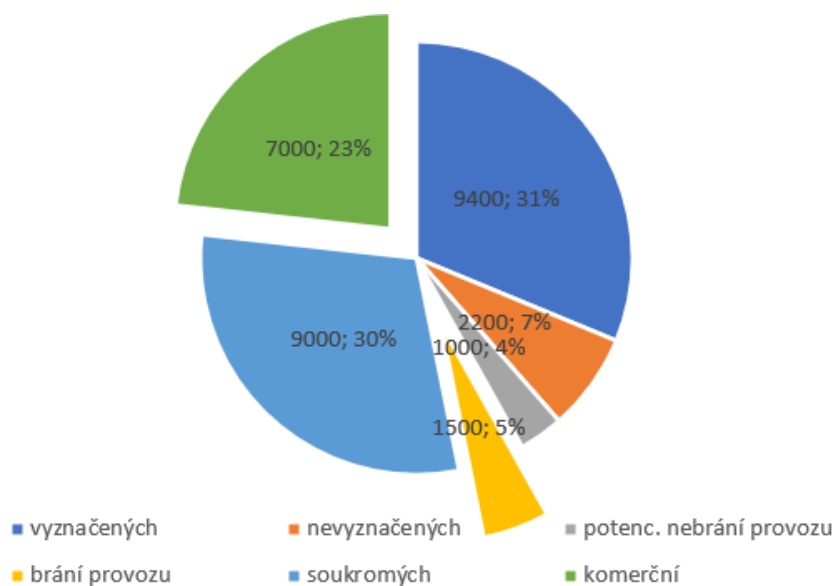
Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 2/2017 o placeném stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města

## 4 NOVÝ SYSTÉM PARKOVÁNÍ

### 4.1 Seznámení s problematikou

Následující graf popisuje výstup z analýzy parkovacích míst dle stávajícího stavu ve Městě a zohledňuje i předpokládaný vývoj počtu vozidel v roce 2025.

Graf č. 1 – situace v Jihlavě – analýza parkovacích míst



Využitelných pro parkování obyvatel = 22 tis. míst.

Potřeba 2020 = 25 tis. míst, 2025 = 29 tis. míst (?).

Zdroj: Koncepce parkování města Jihlavy

### Strategický plán města Jihlavy 2022-2030

Při zpracování koncepce parkování byly využity dílčí výstupy Strategie rozvoje města Jihlavy na roky 2022 až 2032.

Od 7. 1. do 2. 2. 2021 probíhal sběr podnětů obyvatel města k tomu, jaké jsou silné a slabé stránky města. Sběr probíhal prostřednictvím Nástěnky a mapy, kde bylo možné podnět jednoduše zadat on-line z počítače nebo mobilu, případně prostřednictvím dotazníku v měsíčníku Ježkovy oči.

Celkový počet podnětů byl 925, z toho 405 podnětů (43 %) se podle původního zpracování má týkat podmínek pro pohyb a dopravu po městě. Všechny podněty byly zhodnoceny opakovaně. Společně s násobnými podněty (jeden podnět obsahující více podnětů) bylo ve všech kategoriích identifikováno 362 podnětů (39 % ze všech)

spojených s dopravou ve městě. Tyto podněty byly rozděleny podle jednotlivých módů dopravy – pěší dopravy se týkalo 125 podnětů (35 % z podnětů v dopravě), automobilů 107 podnětů (30 %), parkování 56 podnětů (15 %), cyklodopravy 51 podnětů (14 %), veřejné hromadné dopravy 41 podnětů (11 %), ostatní byly společné.

- U **pěší dopravy** bylo nejčastěji upozorňováno na absenci chodníků v různých částech města a příměstských částech (60 podnětů), dále na technický stav chodníků a ploch pro pěší (26 podnětů), bezpečnost pěších (12 podnětů), absenci přechodů (6 podnětů). V podnětech se objevilo 11 návrhů, z nichž 3 se týkaly lávky přes Heulos a další 3 vytvoření dalších propojení mezi hradebním parkánem a centrem města.
- U **automobilové dopravy** se podněty nejčastěji věnovaly špatnému technickému stavu komunikací (31 podnětů), bezpečnost (zejména rychlost, řešení křižovatek, šířka komunikací – 22 podnětů) nebo nadměrnému hluku (15 podnětů). Celých 16 podnětů přišlo s návrhy na zklidnění komunikací nebo jejich zjednosměrnění.
- U **parkování** převážil nedostatek kapacit (18 podnětů, z toho 10 u bydlení, další 4 u bydlení a vybavenosti) a živelnost parkování (14 podnětů, z toho 7 omezujících průjezdů, 4 omezující pěší a zbytek na zeleni nebo nezpevněných plochách). Celých 12 podnětů navrhuje různá řešení, z toho 3 zavedení nebo rozšíření parkovacích zón a 2 další zpoplatnění parkování.
- U **cyklodopravy** se nejvíce podnětů zaměřilo na absenci různých spojení (22 podnětů) a dále na bezpečnost (9 podnětů). Další podněty navrhují nová spojení po městě nebo mimo město (9 podnětů) či cyklostožany a kóje.
- U **veřejné hromadné dopravy** se nejvíce podnětů zaměřilo na návrhy (12 podnětů).
- V ostatních podnětech se objevují návrhy na omezení nákladní dopravy (6 podnětů), problémy s komunikacemi na soukromých pozemcích (5 podnětů) či údržbou. Dva podněty vnímají jako příležitosti napojení města na VRT, další dva podněty pak výstavbu CDT.

## **Koncepce parkování města Jihlavy**

Koncepce parkování je chápána jako nástroj monitoringu, řízení a usměrňování parkování ve veřejném prostoru města. Koncepce se zaměřuje na krátko- i dlouhodobé parkování. Koncepce řeší nabídku i poptávku po parkování.

### **Cíle koncepce**

- Zajištění dostatku parkovacích míst pro obyvatele v blízkosti jejich trvalého bydliště a pro podnikatele v blízkosti jejich sídla nebo provozovny.
- Dosažení udržitelné městské mobility.
- Zlepšení uspořádání veřejných prostor, rozvoj i jiných funkcí než dopravních.
- Získání dalších zdrojů na rozvoj dopravní infrastruktury.
- Motivace k trvalému bydlišti v Jihlavě.

### **Účely koncepce**

Stanovení a monitoring nabídky a poptávky parkování obyvatel a návštěvníků města.

Regulace rostoucího počtu automobilů, snížení intenzit automobilové dopravy na území města (doprava i parkování).

Organizace dopravy a parkování ve veřejném prostoru a u významných cílů.

Motivace návštěvníků pro krátkodobé parkování nebo využití odstavných parkovišť.

Motivace všech uživatelů města k využití udržitelných dopravních módů (pěší, cyklistická a hromadná doprava) a tím snížení intenzit dopravy.

Motivace k parkování mimo veřejné prostory (soukromé pozemky, garáže apod.).

Získání zdrojů pro rozvoj dopravní infrastruktury města, prioritizace investic podle potřeby.

Koncepce parkování je určena pro celé kompaktně zastavěné území města<sup>7</sup> s výjimkou okrajových a příměstských částí. Uplatnění koncepce je účelné pro centrum města, lokality bytových domů, významné cíle dopravy s nedostatečnými vlastními

---

<sup>7</sup> Případné lokální uplatnění koncepce by vedlo k „přelévání“ stávajících problémů s dopravou a parkováním do nejbližších lokalit mimo koncepci.

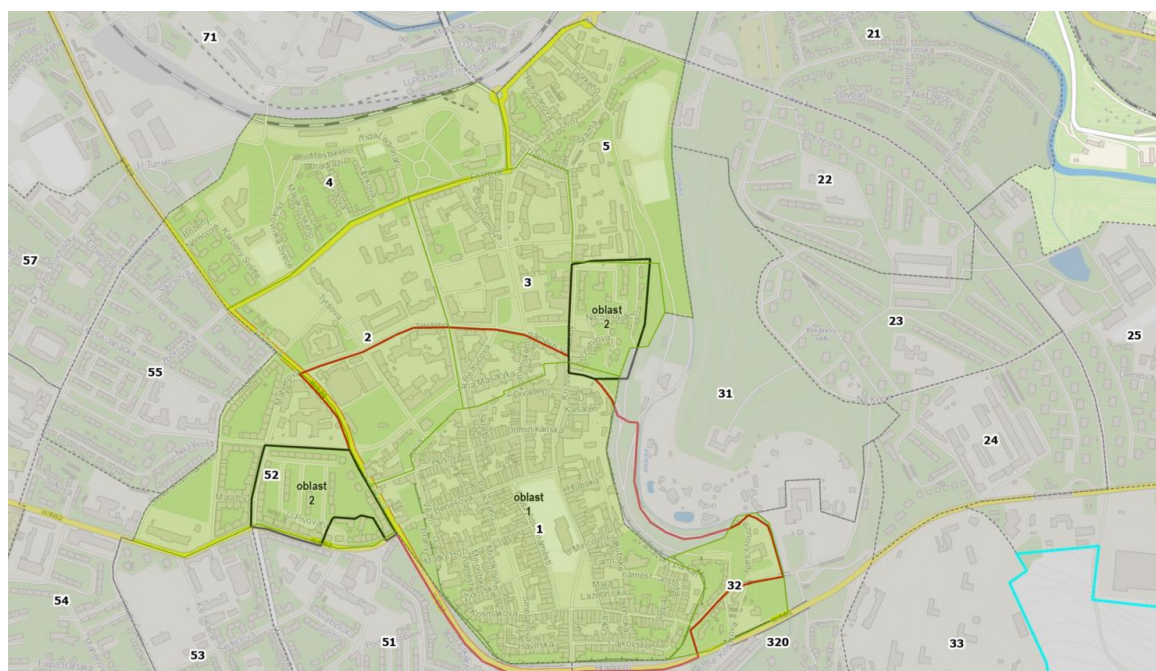


kapacitami parkování a okolní lokality. Všichni obyvatelé města bez ohledu na místo trvalého bydliště, resp. podnikatelé ale mají možnost využít výhod koncepce.

V centru města a jeho okolí je regulace parkování již v současnosti. V lokalitách bytových domů jsou analýzou zjišťovány deficity parkovacích kapacit. Pokud významné cíle dopravy nemají dostatek vlastních parkovacích kapacit pro návštěvníky, zaměstnance nebo vlastní autopark, dochází k parkování ve veřejných prostorech. Okolí uvedených lokalit je zatěžováno parkováním z výše uvedených lokalit z důvodu deficitu parkovacích kapacit přímo v těchto lokalitách.

Na základě shromážděných podkladů připravily jednotlivé pracovní skupiny (právní, dopravní, ekonomická, komunikační) návrh nové regulace na území Města, který bude během následujících let postupně rozšiřován na území Města.

*Obrázek č. 4 – plánované rozšíření parkovacích zón v roce 2023*



*Zdroj: Nařízení statutárního města Jihlavy č. 7/2022, kterým se vymezují oblasti statutárního města Jihlavy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy*

## **4.2 Nařízení**

Rada města Jihlavy vydala na základě usnesení č. 2234/22-RM ze dne 8. 9. 2022 v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. a) a c) zákona o pozemních komunikacích a v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona o obcích Nařízení statutárního města Jihlavy č. 7/2022, kterým se vymezují oblasti statutárního města

Jihlavy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.

Pro účely tohoto nařízení se vymezují následující pojmy:

1. **Vymezenou oblastí** je oblast města vymezená ve smyslu § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
2. **Stání motorového vozidla** je uvedení vozidla do klidu nad dobu povolenou pro zastavení<sup>8</sup>.
3. **Silniční motorové vozidlo** je vozidlo vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí<sup>9</sup>.
4. **Abonentem** je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje vozidlo za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>10</sup> a má ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu. Skutečnost, že má abonent ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu, musí být uvedena ve veřejném rejstříku. Parkovací oprávnění je abonentovi zřizováno pro vozidlo, které abonent provozuje za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>11</sup>, a opravňuje k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel rezidentů a abonentů.
5. **Návštěvníkem** je osoba, která není ve vymezené oblasti města abonentem nebo rezidentem.
6. **Rezidentem** je fyzická osoba, která má ve vymezené oblasti města místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města. Parkovací oprávnění je rezidentovi zřizováno pro vozidlo rezidenta a opravňuje k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel rezidentů a abonentů.
7. **Dlouhodobé parkovací oprávnění** (tzv. abonentní parkovací oprávnění a rezidentní parkovací oprávnění) je oprávnění k stání silničního motorového

---

<sup>8</sup> Viz § 2 písm. n) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>9</sup> Viz § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>10</sup> ČESKO. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

<sup>11</sup> ČESKO. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

vozidla v době určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů ve vymezené oblasti města, určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů, a to za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>12</sup>. Parkovací oprávnění je zřízeno elektronicky jako oprávnění k parkování, jeho fyzická podoba se nevystavuje. Parkovací oprávnění je vázáno na konkrétní osobu a registrační značku silničního motorového vozidla a je evidováno v databázi parkovacích oprávnění města. Za vozidlo abonenta a rezidenta se považuje vozidlo v těchto právních vztazích k žadateli o vydání dlouhodobého parkovacího oprávnění:

- a) žadatel je vlastníkem nebo provozovatelem vozidla, popř. užívá vozidlo na základě společného jmění manželů,
  - b) žadatel užívá vozidlo na základě leasingové či úvěrové smlouvy uzavřené se subjektem, který je k této činnosti oprávněn,
  - c) žadatel má vozidlo dlouhodobě pronajato od subjektu, který je k této činnosti oprávněn,
  - d) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání zaměstnavatelem,
  - e) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání jako člen orgánu právnické osoby.
8. **Krátkodobé parkovací oprávnění** (tzv. návštěvnické parkovací oprávnění) je oprávnění ke stání silničního motorového vozidla pro návštěvníky ve vymezené oblasti města, určené k stání na dobu časově omezenou za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>13</sup>.
9. **Virtuálními parkovacími hodinami** je webová aplikace umožňující úhradu ceny za stání silničního motorového vozidla.

Vymezené oblasti města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla ve městě na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin, nebo k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle jiného právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města, nebo k stání silničního motorového vozidla

---

<sup>12</sup> ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>13</sup> ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města, jsou uvedeny v příloze k tomuto nařízení.

Účinnost nařízení je stanovena dnem 1. 5. 2023. Od 1. 1. 2022 došlo ke změně v oblasti vydávání právních předpisů a to z důvodu přijetí zákona č. 35/2021 Sb., o Sbírce právních předpisů územních samosprávných celků a některých správních úřadů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "**Sbírka právních předpisů**"). Oproti dosavadnímu způsobu vyhlášení právních předpisů obcí, tedy obecně závazných vyhlášek obcí a nařízení obcí, kdy podmínkou jejich platnosti bylo vyvěšení na úřední desce obce po dobu 15 dnů, nabývají s účinností od 1. 1. 2022 nově vydané právní předpisy platnosti jejich vyhlášením v takzvané elektronické Sbírce právních předpisů. Podmínkou nabytí platnosti právního předpisu obce je jeho "vlození" do Sbírky právních předpisů a vyplnění několika souvisejících údajů (metadat). Po odeslání právního předpisů do Sbírky právních předpisů bude do datové schránky obce zasláno vyrozumění o vyhlášení právního předpisu ve Sbírce právních předpisů. Obec má povinnost toto vyrozumění (oznámení) zveřejnit na úřední desce svého obecního úřadu (fyzické i elektronické), a to po dobu alespoň 15 dnů ode dne, kdy byla o výše uvedeném vyhlášení vyrozuměna. Pokud není stanovena účinnost pozdější, nabývají právní předpisy obce účinnosti počátkem patnáctého dne následujícího po dni jeho vyhlášení. Vyžaduje-li to naléhavý obecný zájem, lze výjimečně stanovit dřívější počátek účinnosti, nejdříve však dnem vyhlášení. Informace o zveřejnění daného právního předpisu Města jsou k dispozici v informačním systému Sbírky právních předpisů územních samosprávných celků a některých správních úřadů<sup>14</sup>. Celé znění předmětného nařízení včetně mapové přílohy je obsahovou přílohou č. 1 „práce“.

### 4.3 Ceník

Rada města Jihlavy vydala na základě usnesení č. 2235/22-RM ze dne 8. 9. 2022 ceník, kterým se stanoví ceny, za které lze místní komunikace nebo jejich určené úseky v oblastech statutárního města Jihlava užít k stání silničních motorových vozidel. Přičemž způsoby úhrady jsou vymezeny v nařízení takto:

Placení ceny za stání silničního motorového vozidla nejvýše na dobu 24 hodin se provádí prostřednictvím parkovacích automatů nebo prostřednictvím bezhotovostní

---

<sup>14</sup> Dostupné z <https://sbirkapp.gov.cz/>

platby virtuálních parkovacích hodin; placení ceny za stání silničního motorového vozidla abonenta a rezidenta se provádí zakoupením dlouhodobého parkovacího oprávnění.

- a) Úhradu ceny je možné v parkovacím automatu provést hotovostně nebo platební kartou (pokud parkovací automat platbu kartou umožňuje). Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání na dobu určitou prostřednictvím parkovacího automatu není třeba uchovávat pro případnou kontrolu.
- b) V případě platby ceny za užití placeného stání na dobu určitou prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin je dokladem o jejím zaplacení potvrzení o provedení transakce v rámci virtuálních parkovacích hodin. Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání není třeba uchovávat pro případnou kontrolu, ani nijak opatřovat výstupy z webové aplikace.
- c) Pokud bude cena za užití placeného stání hrazena zakoupením dlouhodobého parkovacího oprávnění, obdrží plátce o jejím zaplacení písemné potvrzení (v případě platby (hotovostně nebo platební kartou) na pokladně Magistrátu města Jihlavy) nebo potvrzení elektronickou poštou (v případě zaplacení parkovacího oprávnění prostřednictvím webové aplikace Portál města Jihlavy). Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání není třeba uchovávat pro případnou kontrolu, ani nijak opatřovat výstupy z webové aplikace.

V příloze ceníku se pak závazně stanoví ceny za parkovací oprávnění a oprávnění, na jejichž základě parkovací oprávnění vznikají, platné pro regulované úseky, které se nachází ve vymezených oblastech města.

Užití regulovaných úseků, které se nachází ve vymezených oblastech města, se umožňuje bezplatně (za cenu 0,- Kč) k stání silničních motorových vozidel:

- a) bezpečnostních sborů<sup>15</sup>,
- b) základních složek integrovaného záchranného systému<sup>16</sup> neuvedených pod písm. a),

---

<sup>15</sup> ve smyslu § 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>16</sup> ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů

- c) ozbrojených sil České republiky, včetně vozidel používaných Vojenskou policií,
- d) Městské policie Jihlava coby městské (obecní) policie<sup>17</sup>.

Celé znění předmětného ceníku včetně přílohy, která stanovuje ceny za parkovací oprávnění pro stání silničním motorovým vozidlem v regulovaných úsecích ve vymezených oblastech města je přílohou č. 2 této „práce“.

#### **4.4 Úpravy veřejného prostoru**

Regulace parkování ve Městě je v současné době omezena několika parametry – nesmí se jednat o regulaci celoplošnou (na území celého města), regulací nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem a regulace, resp. právní předpisy obce/města nesmí být v rozporu se zákonem o obcích. Při dodržení těchto základních požadavků může vedení města (zpravidla se jedná radu města) přistoupit k vydání nařízení jako právního předpisu, které je podkladem pro další kroky směřující k nastavení pravidel využití parkovacích míst veřejného prostoru. Jednotlivá parkovací místa musí být v prostoru označena příslušnou dopravní značkou podle zákona o silničním provozu<sup>18</sup>. Město Jihlava přistoupilo k této regulaci komplexně a na základě výstupů jednotlivých pracovních skupin provedlo revizi veřejného prostoru, jejímž účelem je mimo jiné zklidnění dopravy a ochrana chodců a dalších účastníků provozu, kteří jsou ve „slabším“ postavení. Dané zklidnění bylo realizováno mimo jiné na ulici Tolstého a na náměstí Svobody (viz příloha č. 3 a 4 této „práce“) a je plánováno na ulici Jana Masaryka (viz příloha č. 5 této „práce“).

#### **Nové dopravní značení má zklidnit dopravu v ulici Tolstého<sup>19</sup>**

V ulici Tolstého, po které projede denně 8,5 tisíc aut, vznikla nová zastávka MHD, bezpečnější přechody pro chodce, parkovací stání a také ochranné cyklopruhy. Klidnější a bezpečnější. Taková by měla být ulice Tolstého po dopravních úpravách, na kterých se tam v těchto dnech pracuje. Nejvýraznější změnou je rozšíření zastávky Dům kultury ve směru k Masarykovu náměstí. Nově je nejen na chodníku, ale také na tamním ostrůvku, a to pro spoje MHD, které budou zatáčet do ulice Havlíčkova. Kvůli bezpečnému

---

<sup>17</sup> zřízené podle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

<sup>18</sup> ve smyslu § 23 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>19</sup> [Nové dopravní značení má zklidnit dopravu v ulici Tolstého: Tiskové zprávy: Jihlava](#)

odbočení trolejbusů je na komunikaci místo dvou jízdních pruhů nově pouze jeden. V příštím roce začne zastávku využívat nová linka H či současná linka F.

Změnilo se také řazení do jízdních pruhů na křižovatce ulic Tolstého a Křížová, díky kterému vozy MHD snadněji odbočí.

V ulici Tolstého se nově zkrátily také přechody pro chodce u křižovatky s Třídou Legionářů. „Zebra“ u DKO se stala přehlednější díky vlastnímu ostrůvku. „Tolstého ulice je významnou městskou třídou na okraji historického centra. Denně jí projede kolem 8,5 tisíc aut a ve špičce i 25 spojů MHD za hodinu. Frekvence všech druhů přepravy je velmi vysoká, a proto chceme automobilovou dopravu zklidnit a zohlednit i potřeby chodců,“ vysvětlil primátor Jihlavy Petr Ryška.

Směrem k autobusovému nádraží pak vzniklo v ulici Tolstého několik podélných parkovacích stání a na náměstí Svobody jsou nově místa pro auta v režimu K+R („Kiss and Ride“ v překladu „Polib a jed“), která umožňují krátké zastavení před Křesťanskou základní školou Jihlava. Na jaře tam před vstupem přibude ještě rozšířený prostor pro pěší.

Při úpravách myslelo město také na cyklisty. Od Tyršovy ke Křížové ulici byly pro jejich snazší pohyb vyznačeny ochranné cyklopruhy.

Blíže viz příloha č. 3, která obsahuje situaci dopravního řešení Tolstého.

## **4.5 Monitoring parkování**

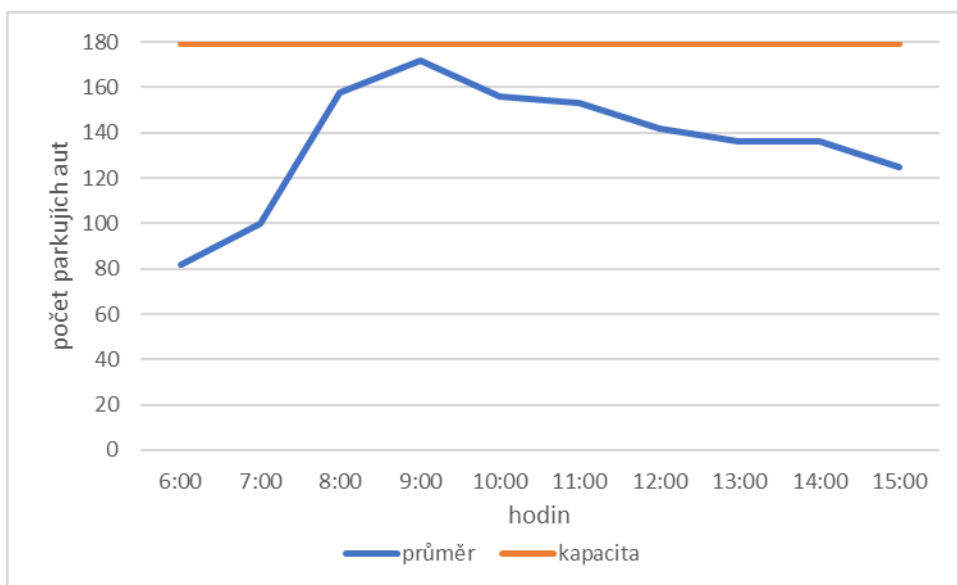
### **Monitorovací vozidlo**

od října 2023 do ledna 2024

- 3 800 km = 210 hodin naježděno (průměrně 18 km/hod.)
- 7 připravených tas
- 650 kontrolních výjezdů
- 30 000 projetých úseků
- 310 000 zkontrolovaných stání
- 215 000 zaznamenaných aut
- 23 000 unikátních registračních značek
- 10-15 % aut bez parkovacího oprávnění

## Monitoring obsazenosti

Obrázek č. 5 – počet parkujících vozidel v pracovní dny ve fialovém režimu v oblasti 03 Havlíčkova - jih



Zdroj: Facebook Doprava v Jihlavě, Statutární město Jihlava

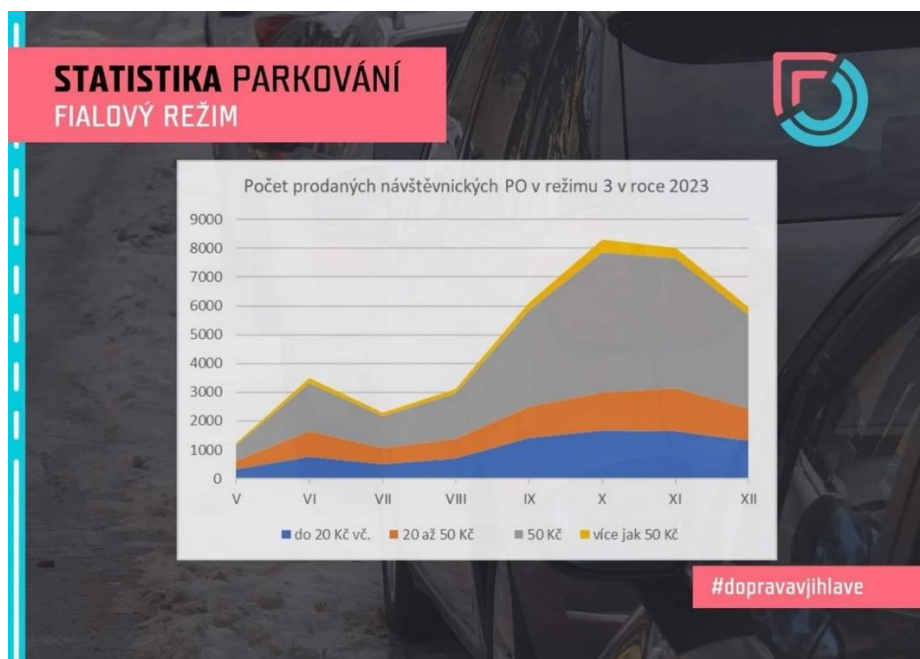
## Dodržování pravidel

- s oprávněním 85 % parkujících aut v centru, mimo centrum 90 %
- asi 1 % parkujících aut špatné oprávnění
- správný výběr režimu a oblasti – v parkomatu i v aplikaci
- překlepy v registrační značce – 0 nebo O, 1 nebo I, L
- rezidenti – mimo květinu jen s návštěvnickým



## Výsledky podrobného monitoringu parkování

Obrázek č. 6 – statistika parkování ve fialovém režimu



Zdroj: Facebook Doprava v Jihlavě, Statutární město Jihlava

Tabulka č. 3 – shrnutí v oblastech

Shrnutí v oblastech:

Oblast	Kapacita v systému	Neděle dopoledne		Neděle odpoledne		Neděle večer	
		Aut	Obsazenost	Aut	Obsazenost	Aut	Obsazenost
01	704	441	63%	456	65%	441	63%
02	114	36	32%	61	54%	34	30%
03	794	438	55%	*		490	62%
04	356	49	14%	53	15%	55	15%
05	227	119	52%	*		131	58%
32	47	15	32%	36	77%	13	28%
52	454	289	64%	375	83%	349	77%

\* neúplné projetí oblasti

Zdroj: Statutární město Jihlava

Tabulka č. 4 – shrnutí dopoledne

Shrnutí dopoledne:

Oblast	režim 1			režim 2			režim 3			vyhrazená			mimo systém**
	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	
01	445	371	83%	237	64	27%				22	6	27%	13
02	51	27	53%	61	8	13%				2	1	50%	29
03	563	387	69%	31	1	3%	179	43	24%	21	7	33%	10
04							347	49	14%	9			6
05	217	117	54%							10	2	20%	5
32	45	14	31%							2	1	50%	37
52	439	283	64%							15	6	40%	87

\*\* nevyznačená stání, zákazy

Zdroj: Statutární město Jihlava

Tabulka č. 5 – shrnutí odpoledne

Shrnutí odpoledne:

Oblast	režim 1			režim 2			režim 3			vyhrazená			mimo systém**
	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	
01	445	362	81%	237	85	36%				22	7	32%	28
02	51	21	41%	61	9	15%				2		0%	31
03	563	*	*	31	*	*	179	*	*	21	*	*	*
04							347	50	14%	9		0%	7
05	217	*	*							10	*	*	*
32	45	10	22%							2		0%	29
52	439	287	65%							15	5	33%	91

\* neúplně projetí oblasti

Zdroj: Statutární město Jihlava

Tabulka č. 6 – shrnutí večer

Shrnutí večer:

Oblast	režim 1			režim 2			režim 3			vyhrazená			mimo systém**
	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	kapacita	aut	obsazenost	
01	445	387	87%	237	47	20%				22	7	32%	24
02	51	23	45%	61	9	15%				2	2	100%	19
03	563	440	78%	31	1	3%	179	42	23%	21	7	33%	24
04							347	55	16%	9			5
05	217	127	59%							10	4	40%	6
32	45	13	29%							2		0%	38
52	439	344	78%							15	5	33%	101

Zdroj: Statutární město Jihlava

## Závěry

Na základě výstupů z kontrolního vozidla bude město Jihlava zavádět následující změny:

- volné parkování o nedělích a svátcích v oranžovém a fialovém režimu
- oranžový režim pro rezidenty až do 8:00 a už od 16:00
- jednodušší parkování pro ZTP
- dvě hodiny zdarma ve fialovém režimu

## 5 SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ A PŘESTUPKY NA ÚSEKU PARKOVÁNÍ

### 5.1 Zakotvení úpravy objektivní odpovědnosti

Ustanovení § 125h zákona o silničním provozu představuje specifickou zkrácenou formu řízení o přestupku, respektive nový správní postup mimo sankční řízení. Nejedná se však o správní řízení a uložení pokuty za přestupek, ale o jakési zbavení se odpovědnosti za přestupek, vykoupením se, resp. se jedná o zánik odpovědnosti za přestupek dobrovolným uhrazením určené částky mimo správní řízení. Určená částka se stanoví ve stejné výši jako pokuta v příkazu na místě, přičemž se přihlédne k závažnosti porušení pravidel a povinností. Výzva vydaná dle § 125h zákona o silničním provozu není rozhodnutím ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**správní řád**“), a proto není možné proti výzvě použít žádný opravný prostředek<sup>20</sup>, což však nevylučuje postup dle § 175 správního řádu (podání stížnosti).

Příslušné ustanovení § 125h zákona o silničním provozu, ve znění ke dni zpracování této „práce“, zní:

*(1) Obecní úřad obce s rozšířenou působností bezodkladně po zjištění nebo oznámení přestupku vyzve provozovatele vozidla, s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, pokud*

*a) jsou splněny podmínky podle § 125f odst. 2,*

*b) totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku a*

*c) porušení je možné projednat uložení pokuty příkazem na místě.*

*(2) Určená částka se stanoví ve stejné výši jako pokuta, kterou lze uložit příkazem na místě. Při stanovení určené částky obecní úřad obce s rozšířenou působností přihlédne k závažnosti porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích.*

---

<sup>20</sup> viz Rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem, pobočka v Liberci ze dne 29. 7. 2014, sp. zn. 58 A 4/2014

*(3) Určená částka je splatná do 30 dnů ode dne doručení výzvy podle odstavce 1.*

*(4) Výzva podle odstavce 1 musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další údaje nezbytné pro provedení platby a poučení podle odstavců 6 a 7.*

*(5) Je-li určená částka uhrazena nejpozději v den splatnosti, obecní úřad obce s rozšířenou působností věc odloží. V opačném případě obecní úřad s rozšířenou působností pokračuje v šetření přestupku. O tomto postupu poučí obecní úřad obce s rozšířenou působností provozovatele vozidla ve výzvě podle odstavce 1.*

*(6) Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který jej vyzval k uhrazení určené částky, písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku ve lhůtě podle odstavce 3. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení. O tomto postupu poučí obecní úřad obce s rozšířenou působností provozovatele vozidla ve výzvě podle odstavce 1.*

*(7) Je-li určená částka uhrazena po dni splatnosti, obecní úřad ji bezodkladně vrátí provozovateli vozidla.*

*(8) Určená částka je příjmem obce, jejíž obecní úřad vyzval provozovatele vozidla k uhrazení určené částky.*

Podmínky pro zaslání výzvy jsou tedy tyto:

- přestupek byl zjištěn prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy
- jednalo se o neoprávněné zastavení nebo stání
- nedošlo k dopravní nehodě
- totožnost pachatele přestupku není známa
- porušení je možné projednat uložením pokuty příkazem na místě

Z posledně uvedeného vyplývá, že se výzva nevztahuje na přestupky, za které se obligatorně ukládá zákaz činnosti, neboť v takovém případě zákon projednání příkazem na místě výslovně zakazuje.

Přestupku provozovatele vozidla dle § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu se dopustí osoba tím, že jako provozovatel vozidla v rozporu s § 10 odst. 3 zákona

o silničním provozu nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem. Před tím, než však správní orgán zahájí a dále povede správní řízení, je nutné po zjištění či oznámení přestupku (viz § 125h o silničním provozu) správním orgánem vyzvat provozovatele vozidla (vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel nebo obdobné evidenci jiného státu), s nímž došlo ke spáchání přestupku, k uhrazení určené částky, za výše uvedených podmínek.

## **5.2 Výzva provozovateli vozidla k úhradě určené částky**

Výzva provozovateli vozidla musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další úkony nezbytné pro provedení platby. Současně musí výzva obsahovat poučení o tom, že provozovatel vozidla je oprávněn v určené lhůtě 30 dnů od jejího doručení sdělit údaje o totožnosti řidiče (s tím, že jím zasláné sdělení se považuje za podání vysvětlení), že pokud provozovatel neuhradí určenou částku nejpozději v den splatnosti, pokračuje správní orgán v šetření přestupku, a že v případě pozdní úhrady určené částky bude tato částka obratem vrácena a opět se bude pokračovat v šetření přestupku. Dále musí výzva obsahovat poučení o platbě určené částky – způsob úhrady, lhůta, fakt, že rozhodným okamžikem pro dodržení lhůty k zaplacení je den připsání částky na účet nebo den jejího složení na pokladně správního orgánu.

Provozovatel má následně možnost uvážít, jakým způsobem bude na výzvu reagovat. Může např. sdělit totožnost řidiče, může sporovat správnost, úplnost a obsah výzvy, stejně tak může namítat své vyvinění s odkazem na § 125f odst. 6 zákona o silničním provozu, případně může určenou částku uhradit.

Zaslání výzvy provozovateli vozidla k úhradě určené částky je úkon správního orgánu, kterým se provozovatel vozidla vyzývá k tomu, aby v zákonné lhůtě (do 30 dnů ode dne doručení výzvy) zaplatil částku určenou tímto správním orgánem za přestupek podle zákona o silničním provozu. Pokud je určená částka v zákonné lhůtě uhrazena, správní orgán již ve věci nemůže pokračovat v šetření přestupku, tj. nemůže zjišťovat totožnost řidiče vozidla a vést proti němu řízení ani zahájit řízení proti provozovateli vozidla v případě nezjištění totožnosti řidiče, a je povinen věc odložit.

### 5.3 Problematika doručování

O způsobu a dalších podmínkách doručování rozhoduje správní orgán<sup>21</sup>. Obecně platí, že písemnost doručuje správní orgán, který ji vyhotovil. Správní orgán doručí písemnost prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky. Nelze-li písemnost takto doručit, může ji doručit správní orgán sám či prostřednictvím provozovatele poštovní licence. V zákonem stanovených případech může písemnost doručit také prostřednictvím obecního úřadu, jemu naroveň postaveného správního orgánu nebo prostřednictvím orgánu policie příslušného podle místa doručení. Je-li k řízení příslušný orgán obce, může písemnost doručit prostřednictvím obecní policie. Z uvedeného vyplývá, že existuje více možností (cest), jakými lze písemnost účastníkovi, resp. adresátovi doručit. Z povahy věci lze přitom rozlišovat mezi doručováním faktickým (převzetí písemnosti na místě či z poštovní přepravy, přihlášení se do datové schránky aj.) a doručováním náhradním (na základě tzv. fikce doručení).

Ze správního řádu, jakož i citovaných zákonů vyplývají nejenom jednotlivé varianty (způsoby) doručování, ale rovněž i jejich pořadí, úprava míst, kam má správní orgán doručovat, jakož i další pravidla (např. vymezení okruhu písemností zasílaných do vlastních rukou, určení okamžiku, kdy se písemnost považuje za doručenou aj.). Nutno zdůraznit, že příslušnými zákony stanovené pořadí je nutno respektovat a k jinému způsobu doručování lze přistoupit teprve poté, co nebylo možné doručovat způsobem předcházejícím (tedy způsobem zákonem privilegovaným). V této souvislosti se je však třeba zmínit, že jak samotná právní úprava, tak i soudní judikatura přistupuje k institutu doručování z materiálního hlediska, tzn. že případná formální pochybení při doručování budou zhojena, jestliže bude dosaženo účelu doručování, tj. písemnost se dostane, byť nesprávnou cestou, do sféry adresáta, neadekvátní volba způsobu doručování však vylučuje uplatnění tzv. fikce doručení.

Oprávnění/povinnost správního orgánu doručovat písemnosti adresátovi, který má datovou schránku zřízenou a jemuž nebylo možné předat písemnost přímo na místě právě a jedině tímto způsobem, vyplývá vedle správního řádu rovněž i z § 17 odst. 1 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého, "umožňuje-li to povaha dokumentu a má-li fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba zpřístupněnu datovou schránku, orgán veřejné moci doručuje dokument této osobě prostřednictvím datové schránky,

---

<sup>21</sup> Viz ustanovení § 19 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

pokud se nedoručuje veřejnou vyhláškou nebo na místě. Doručují-li se způsobem podle tohoto zákona, ustanovení jiných právních předpisů se nepoužijí". Datová schránka je elektronickým úložištěm, tedy datovým prostorem. Do datové schránky adresáta veřejné správy doručuje orgán veřejné moci datové zprávy a adresát veřejné správy může datovou schránku využít k podáním vůči orgánům veřejné moci. Informační systém datových schránek je informačním systémem veřejné správy, který obsahuje informace o datových schránkách a jeho uživatelích.

Pro počítání lhůt se užívá ustanovení § 40 správního řádu – lhůta začíná běžet dnem následujícím po dni doručení. V třicátý den této lhůty však musí být platba již připsaná na účet správního orgánu, jinak se platba dle zákona musí vrátit plátcí.

Pokud provozovatel vozidla nezaplatí určenou částku ve stanovené lhůtě, protože mu v tom zabránily závažné důvody, které nastaly bez jeho zavinění, přičemž určenou částku má v úmyslu zaplatit, je nutné, aby požádal písemně nebo elektronicky (se zaručeným elektronickým podpisem) o prominutí zmeškání úkonu, spolu s uvedením důvodu žádosti. Následně bude správním orgánem vyrozuměn o dalším postupu. Požádat o prominutí zmeškání úkonu je možné i osobně na pracovišti správního orgánu.

## **5.4 Možnosti provozovatele vozidla**

Pokud provozovatel vozidla neuhradí určenou částku a ani nesdělí řidiče vozidla, správní orgán učiní nezbytné kroky ke zjištění pachatele – řidiče vozidla – sám (např. předvoláním provozovatele k podání vysvětlení). Pokud správní orgán šetřením totožnost řidiče nezjistí, věc je v části týkající se řidiče odložena a správní orgán dál povede řízení o přestupku s provozovatelem vozidla (provozovatel vozidla se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 10 zákona o silničním provozu nezajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená zákonem o silničním provozu). V případě prokázání přestupku provozovateli vozidla se provozovateli uloží pokuta od 1 500 do 2 500 Kč.

Jestliže provozovatel na výzvu nereaguje, resp. nesdělí údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, nelze za takového stavu po správním orgánu požadovat, aby provozovatele vozidla znovu a opakovaně vyzýval k podání vysvětlení, popř. aby činil další rozsáhlé kroky. Správní orgán v dané věci nemá, bez označení řidiče provozovatelem vozidla a za neexistence jiných podkladů vedoucích k možnosti určení konkrétního řidiče, reálnou příležitost přestupce zjistit a důsledky pasivity provozovatele

nelze úspěšně přičítat k tíži správního orgánu<sup>22</sup>. Za této situace dojde tedy k odložení věci a zahájení správního řízení o přestupku provozovatele.

Zákon umožňuje provozovateli vozidla namísto uhrazení určené částky písemně sdělit správnímu orgánu údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, a to ve stejné lhůtě, která je stanovena pro úhradu této částky. Písemné sdělení provozovatele vozidla je považováno za podání vysvětlení k dané věci a správní orgán z něho při dalším postupu vychází.

Nejvyšší správní soud vyložil, že se nejedná o povinnost provozovatele vozidla oznámit identifikační údaje řidiče či zaplatit určenou částku, nýbrž pouze o možnost, kterou mu zákon o silničním provozu nabízí<sup>23</sup>.

## 5.5 Projednávání přestupků

Podle § 124 odst. 11 zákona o silničním provozu vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích Policie České republiky tím, že mj.

a) kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení, ...

b) projednává příkazem na místě přestupky podle tohoto zákona, ...

Podle § 2 písm. d) zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o obecní policii**“), se obecní policie, při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku a plnění dalších úkolů podle tohoto nebo zvláštního zákona, podílí v rozsahu stanoveném tímto nebo zvláštním zákonem na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Nezaplacení „parkovného“ je nutno považovat za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu. Tyto přestupky jsou, podle současné právní úpravy (viz § 91 odst. 2 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů), oprávněny ve zkráceném správním řízení (uložení správního trestu pokuty příkazem na místě) projednat Policie České republiky a obecní policie. V nezkráceném správním řízení je pak k projednání předmětného přestupku dána

---

<sup>22</sup> viz Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 6. 2016, sp. zn. 2 As 33/2016

<sup>23</sup> viz Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 5. 2017, sp. zn. 3 As 114/2016



příslušnost, v souladu s § 124 odst. 5 písm. k), obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

Místně příslušným správním orgánem k projednání správního deliktu provozovatele vozidla je obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místní příslušnosti k řízení o projednávaném přestupku (viz ustanovení § 125e odst. 4 ve spojení s § 124 odst. 5 písm. j) zákona o silničním provozu). Totéž platí i pro místní příslušnost k učinění výzvy k uhrazení určené částky.

## **5.6 Parkování bez řádně zaplaceného parkovacího lístku<sup>24</sup>**

Uhrazení určené částky představuje zvláštní druh odklonu od řízení o přestupku. Při splnění zákonných podmínek je učinění výzvy k uhrazení určené částky obligatorní.

Splatnost částky je stanovena na 30 dnů ode dne doručení výzvy. Původně činila splatnost pouze 15 dnů, což se v praxi ukázalo jako nevyhovující. K prodloužení lhůty splatnosti na dvojnásobek došlo s účinností od 1. ledna 2022 zákonem č. 365/2021 Sb.

Výzva musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, výši určené částky, datum splatnosti určené částky a další údaje nezbytné pro provedení platby a poučení o právu písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vyzývajícímu úřadu, a to s právními účinky podání vysvětlení, a o tom, že částka uhrazená po splatnosti se provozovateli vozidla bezodkladně vrátí.

Součástí výzvy k uhrazení určené částky naopak není odůvodnění, na základě jakých kritérií byla stanovena její konkrétní výše, ačkoliv zákon při jejím určení předpokládá správní uvážení.

Vedle výslovně uvedeného poučení o právních následcích je součástí výzvy též poučení, že včasné uhrazení určené částky je důvodem k odložení věci, zatímco její neuhrazení či pozdní uhrazení znamená pokračování šetření přestupku.

Anonymizovaný vzor výzvy k úhradě určené částky je součástí přílohy č. 6.

---

<sup>24</sup> Je-li parkoviště označené značkou parkoviště s parkovacím automatem, musí řidič zaplatit, resp. hledat informace o možných způsobech platby, i kdyby na parkovišti nebyl umístěn parkovací automat. (KS v Brně 34 A 26/2021-29)

## 5.7 Dopravní přestupky

### Pokuty za špatné parkování

2021

- Vydáno 1651 výzev
- Zaplaceno 1007 výzev
- Po lhůtě splatnosti (předáno do správního řízení) 644 výzev

2022

- Vydáno 1652 výzev
- Zaplaceno 908 výzev
- Po lhůtě splatnosti (předáno do správního řízení) 655 výzev

2023 1/2

- Vydáno 965 výzev
- Zaplaceno 456 výzev
- Po lhůtě splatnosti (předáno do správního řízení) 426 výzev

Výše v textu jsou uvedeny pouze přestupky týkající se řidičů/provozovatelů motorových vozidel. Vzhledem ke skutečnosti, že v Jihlavě již ve velkém počtu jsou, a stále vznikají, nové pruhy pro cyklisty, je třeba zmínit, že za porušení pravidel silničního provozu hrozí sankce nejen řidičům/provozovatelům motorových vozidel, ale i cyklistům a jsou velmi podobné. Některé běžné sankce pro cyklisty mohou zahrnovat:

**Pokuty:** Cyklisté mohou obdržet pokuty za porušení pravidel silničního provozu, jako je například překročení povolené rychlosti, ignorování dopravních značek nebo světelných signálů, nebo jízda v opilosti.

**Bodový systém:** V některých jurisdikcích může být zaveden bodový systém pro cyklisty, podobně jako pro řidiče motorových vozidel. Za každé porušení pravidel může být cyklistovi přidělen určitý počet trestných bodů, a pokud se dosáhne určitého limitu, mohou být uloženy další sankce, jako je odebrání řidičského průkazu nebo zákaz jízdy.

**Omezení jízdy:** V extrémních případech, jako je opakované porušování pravidel nebo vážné nehody způsobené nedbalostí, může být cyklistům udělen zákaz jízdy po určitou dobu.

Přesto, že přestupky cyklistů jsou řešeny zatím pouze minimálně, je důležité, aby i cyklisté dodržovali pravidla silničního provozu a byli ohleduplní k ostatním účastníkům provozu, aby minimalizovali riziko nehod a zajistili bezpečnou jízdu pro sebe i pro ostatní.

## **5.8 Budoucí vliv automatizované kontroly parkování na respektování dopravního značení**

Automatizovaná kontrola parkování má několik výhod. Snížení lidských chyb při kontrolách, efektivnější využívání parkovacích prostor a zlepšení dopravního toku jsou některé z hlavních benefitů. Díky moderním technologiím, jako jsou senzory a kamery, může automatizovaný systém sledovat parkovací zóny a případné přestupky rychle identifikovat. To může vést ke zlepšení bezpečnosti na silnicích a snížení zácpy. Takové systémy také mohou pomoci městům a obcím zvýšit příjmy z parkování prostřednictvím spravedlivějšího vymáhání parkovacích poplatků a pokut.

## **5.9 „Nezaplatit se nevyplácí“**

Dne 1. ledna 2022 vešel v účinnost zákon č. 418/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon o Policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a zákony související. Policisté a celníci získali nové oprávnění vyžadovat při kontrole vozidla zaplacení dosud neuhrazené pravomocné pokuty za dopravní delikty. Pokud policisté či celníci při kontrole vozidla zjistí, že řidič nebo provozovatel vozidla nezaplatil splatnou pravomocně uloženou pokutu dle zákonů o silničním provozu, zákona o silniční dopravě nebo zákona o pozemních komunikacích (za tzv. "dopravní delikty"), mohou nově požadovat na místě kontroly její uhrazení. V případě, že by pokuta nebyla na místě uhrazena, mohou zadržet tabulky registrační značky vozidla nebo zabránit odjezdu vozidla tzv. botičkou.

Na základě pozměňovacího návrhu poslanců získali obdobné oprávnění i strážníci obecní policie. Toto oprávnění je však omezeno na splatné neuhrazené pokuty za dopravní delikty, které byly spáchány na území obce, která zřídila obecní policii (nebo je smluvní stranou veřejnoprávní smlouvy podle § 3a zákona o obecní policii), pokud byla pokuta uložena orgánem obce a nedoplatek nebyl předán k vymození celnímu úřadu v režimu dělené správy.

Nová právní úprava se vztahuje na nedoplatky, u nichž je současně splněno, že se jedná o

- nedoplatky na pravomocně uložených pokutách, které nebyly uhrazeny do data splatnosti, s výjimkou nedoplatku, u něhož bylo povoleno posečkání jeho úhrady nebo rozložení úhrady na splátky
- nedoplatky řidiče (fyzické osoby) nebo provozovatele vozidla (fyzické, fyzické podnikající i právnické osoby)
- nedoplatky na pravomocných pokutách uložených podle některého z těchto 3 zákonů:
  - zákona o silničním provozu (např. za překročení nejvyšší dovolené rychlosti, jízdu na červenou, nesprávné parkování, telefonování za jízdy, předjíždění vozidla tam, kde je to zakázáno, nedání přednosti, porušení omezení jízdy některých vozidel, přestupky v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla a další)
  - zákona o pozemních komunikacích (např. za užití zpoplatněné komunikace bez uhrazení mýtného nebo časového poplatku, za řízení přetíženého vozidla a další)
  - zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (např. za nevedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, předložení neplatného dokladu, přestupky spojené s přepravou nebezpečných látek a další)

Policista, celník, strážník obecní policie je oprávněn požadovat při kontrole motorového vozidla po řidiči kontrolovaného vozidla uhrazení jeho nedoplatku i nedoplatku provozovatele tohoto vozidla. A to i v případě, kdy není policista (celník, strážník) ze zákona oprávněn zadržet registrační značku nebo zabránit odjezdu vozidla (např. u vozidel integrovaného záchranného systému - např. sanitky, vozidla Policie ČR, dále diplomatického vozidla, vozidla obecní policie apod.). Pokud není nedoplatek uhrazen na místě kontroly motorového vozidla, je policista (celník, strážník) oprávněn přikázat řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zadržet tabulky registrační značky vozidla nebo zabránit odjezdu vozidla tzv. botičkou.

## 6 KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ - DOTAZNÍKY

### 6.1 Parkovací zóny v Jihlavě – dotazník

Parkovací karty se dnes vyřizují obvykle na jeden rok, a to osobně na Magistrátu města Jihlavy odboru dopravy. Nejvíce parkovacích karet se přitom vydá v prosinci a v lednu. Toho jsme využili a rezidentů a předplatitelů jsme se dotazníkem zeptali na jejich zkušenosti s parkováním v centru Města a jeho okolí. Dotazník obsahoval následující otázky:

#### **Jste rezidentem nebo předplatitelem?**

- Rezident
- Předplatitel

#### **Pro jakou oblast máte vydanou kartu?**

- Oblast 1
- Oblast 2 - část U Pivovaru
- Oblast 2 - část Srázná

#### **Kolikrát během týdne odjedete s Vaším autem z parkovací zóny?**

- Denně
- Denně mimo víkendů
- Jen některé dny
- Jednou
- Méně než jednou týdně

**Odhadněte prosím počet hodin během týdne, po které Vaše auto parkuje v parkovací zóně (max. 168 hodin = 7 dní)**

### Které formy dopravy kromě auta pravidelně využíváte?

(tj. několikrát týdně, např. do práce nebo do školy, za nákupy nebo zábavou)

	ANO	NE
Pěšky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MHD	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na kole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spolujízda jiným než vlastním autem		<input type="radio"/> <input type="radio"/>

### Pokud alespoň občas využíváte MHD, jakým způsobem hradíte jízdné?

- Mám časové předplatné (např. měsíční, roční)
- Mám elektronickou peněženku (na Jihlavské kartě)
- Používám papírové jízdenky (z předprodeje, z automatů, od řidiče)
- MHD nevyužívám

### Bývá pro Vás snadné zaparkovat ve Vaší parkovací zóně?

	1	2	3	4	5	
Snadné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Obtížné

### Jak je snadné zaparkovat pro Vaše návštěvy v okolí Vašeho bydliště / sídla / provozovny?

	1	2	3	4	5	
Snadné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Obtížné

Jaká je pro Vás současná cena parkovacích karet?

	1	2	3	4	5	
Nízká	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Vysoká

**Měl/a byste zájem o on-line vyřízení parkovací karty bez cesty na úřad?**

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne
- je mně to jedno

**Vítáte existenci parkovací zóny v okolí Vašeho bydliště / sídla / provozovny?**

- ano
- spíše ano
- spíše ne
- ne
- je mně to jedno

## **6.2 Parkovací zóny v Jihlavě – výsledky dotazníku**

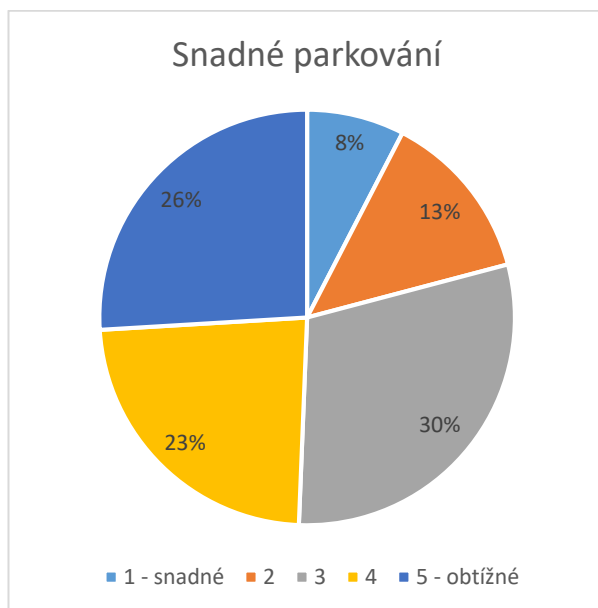
### **Rezidenti podporují parkovací zóny**

Dotazník vyplnila desetina držitelů parkovacích karet, přičemž devět z deseti držitelů parkovacích karet vítá existenci jihlavských parkovacích zón. Následující výsledky byly prezentovány na webových stránkách Města – zdroj je dostupný zde <https://jihlava.cz/novy%2Dsystem%2Dparkovani/d-551547/p1=154410>

Sešlo se 169 odpovědí, což je více jak osmina všech uživatelů. Pětina byla od předplatitelů – tedy podnikatelů, zbytek od rezidentů – trvale bydlících. Sedmina žadatelů byla z oblasti 2 mimo centrum, zbytek z centra Města.

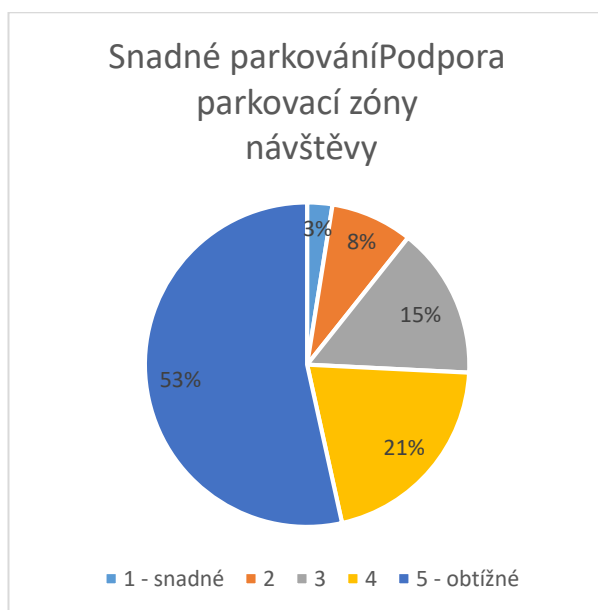
Pro polovinu všech bývá obtížné zaparkovat v okolí svého bydliště nebo provozovny, 30 % považuje možnosti parkování za průměrné a pro zbytek je parkování snadné. Snadnější je přitom parkovat na sídlištích v okolí centra. Jinak je tomu však u parkování návštěv, které považuje za obtížné 74 % respondentů – nejobtížnější pak na ulici Srážná a v centru Města.

Graf č. 2 - výsledky dotazníku – snadné parkování



Zdroj: Výsledky dotazníku publikované v periodiku Ježkovy oči (únor 2022)

Graf č. 3 - výsledky dotazníku – snadné parkování - návštěvy

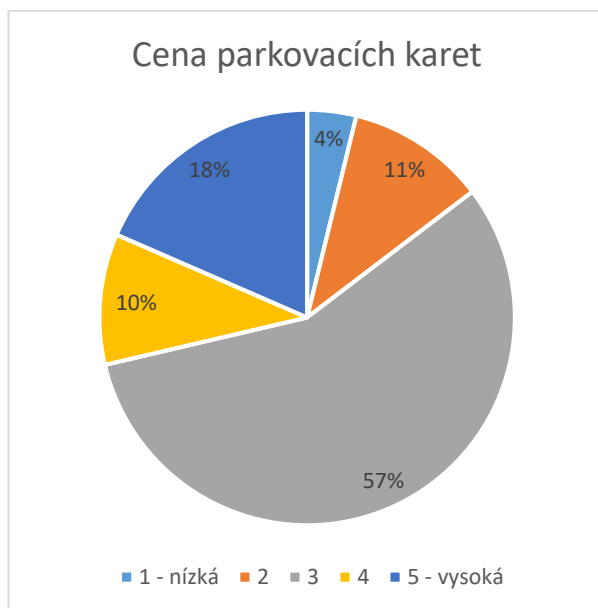


Zdroj: Výsledky dotazníku publikované v periodiku Ježkovy oči (únor 2022)

Současná cena parkovacích karet je pro 57 % dotázaných přiměřená, vysoká je jen pro 18 %. Mírně lepší vnímání ceny je v oblasti 2, kde je cena parkovací karty nižší. Překvapivým výsledkem je, že 78 % dotázaných by si rádo vyřídilo parkovací kartu online bez cesty na úřad.



Graf č. 4 - výsledky dotazníku – cena parkovacích karet



Zdroj: Výsledky dotazníku publikované v periodiku Ježkovy oči (únor 2022)

Graf č. 5 - výsledky dotazníku – on-line vyřízení karty

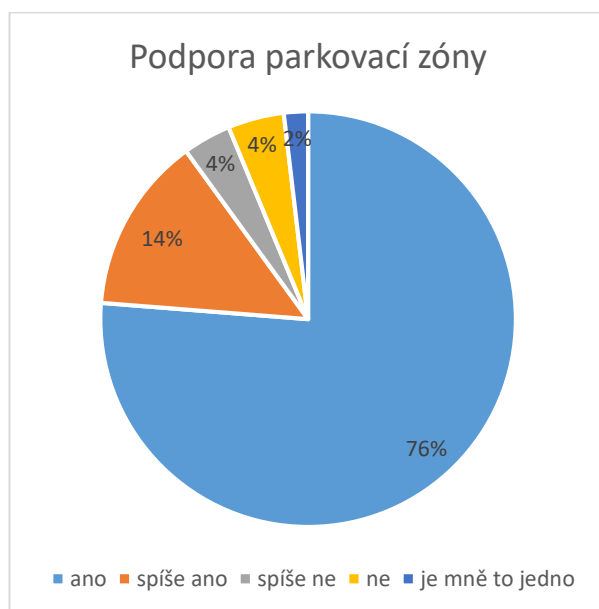


Zdroj: Výsledky dotazníku publikované v periodiku Ježkovy oči (únor 2022)

Čtyři pětiny uživatelů systému parkování se také dopravují pěšky, 25 % jezdí na kole a 22 % využívá spolujízdu. Dalších 23 % pravidelně jezdí MHD – téměř čtvrtina z dotázaných má elektronickou peněženku pro občasné cesty, pětina používá papírové jízdenky a 9 % má dokonce časové předplatné – více jak polovina dotázaných tak cestuje MHD alespoň občas.

Existenci parkovací zóny vítá 90 % dotázaných, proti je 8 %. Vyšší podpora je v centru města, nejnižší v ulici Srážná. Vyhodnocení dotazníku poskytlo cenné informace pro další přípravu a nastavení nového systému parkování.

Graf č. 6 - výsledky dotazníku – podpora parkovací zóny



Zdroj: Výsledky dotazníku publikované v periodiku Ježkovy oči (únor 2022)

### 6.3 Komunikace v médiích

Informace o parkování ve Městě jsou přehledně prezentovány na webových stránkách Města v sekci Nový systém parkování. Komunikace s veřejností probíhá pravidelně i prostřednictvím periodika Ježkovy oči.

Dne 23. 5. 2022 pak byla uspořádána diskuze s veřejností na téma „Pěší doprava, automobilová doprava a parkování, cyklodoprava, městská hromadná doprava a vše o mobilitě v Jihlavě“. Diskuze s veřejností o dopravě a mobilitě v Jihlavě se za Město zúčastnili radní Ing. Jaroslav Vymazal a Ing. arch. David Beke, dále Ing. Radim Rovner ze společnosti Dopravní podnik města Jihlavy, a.s., a další odborníci z odboru dopravy Magistrátu města Jihlavy.

Koncem ledna 2022 Město spustilo novou facebookovou stránku Doprava v Jihlavě, kde nabízí aktuální informace, představuje nové projekty, seznamuje se šetrnou dopravou i novým systémem parkování.

## 7 REALIZACE DÍLČÍHO PRŮZKUMNÉHO ŠETŘENÍ – EMPIRICKÁ ČÁST

V osobním empirickém průzkumném šetření (dále jen „dotazník“) dopravní situace ve městě Jihlava jsem oslovila celkem 114 respondentů, kdy 2/3 tvořily ženy a 1/3 muži. Empirické průzkumné šetření jsem směřovala k osobám pracujícím ve městě. Věkové kategorii 25-34, 35-44, 45-54 a 55 a více byly zastoupeny rovnoměrně. Vzdělání tazatelů bylo převážně středoškolské s maturitou (tato skupina zabírala více jak polovinu tazatelů) a vysokoškolské (tato skupina zabírala skoro 40% dotázaných). Zbytek tvořily další kategorie dosaženého vzdělání (základní, odborné bez maturity a vyšší odborné).

Více jak 2/3 tazatelů bydlí v Jihlavě a je předpoklad, že do práce dojíždějí/docházejí pouze v rámci intravilánu města, dalších necelých 20% tazatelů bydlí v obci vzdálené 5-20 km od Jihlavy. Nezanedbatelnou část tvoří tazatelé, kteří bydlí ve vzdálenosti větší než 20 km od města Jihlava, těch je více jak 12%. Tento poznatek dokládá, že město Jihlava je spádové město nejen pro okres Jihlava, ale i pro větší území v rámci Kraje Vysočina.

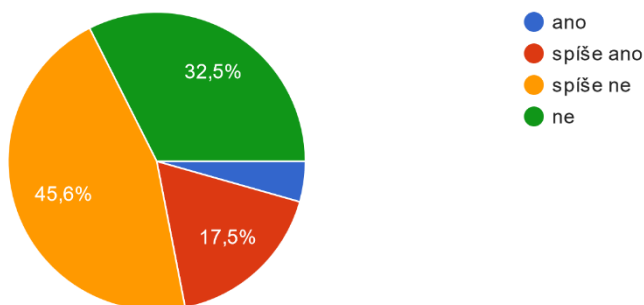
Další bodem dotazníku byl způsob dopravy po městě Jihlava, u tohoto bodu bylo možno vybrat více odpovědí. Z výsledků vyplynulo následující – více jak 80% tazatelů využívá pro cesty po městě automobil, více jak 60% uvedlo, že chodí pěšky (což dokládá, že město Jihlava je městem malých vzdáleností), a 40% jezdí městskou hromadnou dopravou. Kolo nebo koloběžku využívá pouze 11% tazatelů.

Parkování v centru městu využívá necelých 60% tazatelů. K platbě za parkování využívá parkovací automat 2/3 tazatelů. Zajímavá je skutečnost, že využití mobilní aplikace k platbě za parkování by využilo „pouhých“ 60% tazatelů. Když pomíneme, že je toto číslo menší oproti uživatelům parkovacího automatu, lze toto číslo považovat za dostatečně vysoké a vzhledem k plánované „modernizaci“ plateb za parkování ve městě i povzbuzující, že připravovaný model parkování bude mít kladnou odezvu mezi uživateli. Zavedení možnosti platby za parkování přes mobilní aplikaci jistě časem získá své nové příznivce a představitelé města Jihlavy doufají, že skupina zákazníků těchto mobilních aplikací bude široká a zavedení této možnosti povede ke spokojenosti zákazníků/obyvatel/návštěvníků města Jihlava.

S využíváním parkovacích míst souvisí i problematika kapacity parkovacích míst, problematika úhrady za parkování a vzdálenost od cílových míst. Výstupy k těmto bodům jsou následující:

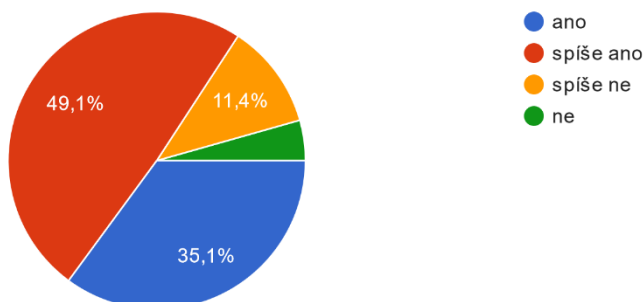
11. Je pro Vás kapacita parkovacích míst ve městě dostačující?

114 odpovědí



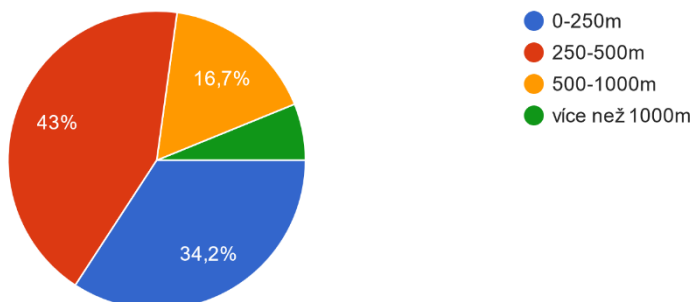
8. Je pro Vás parkování v centru města finančně dostupné?

114 odpovědí



7. Jaká docházková vzdálenost od místa zaparkování do místa určení je pro Vás přijatelná?

114 odpovědí

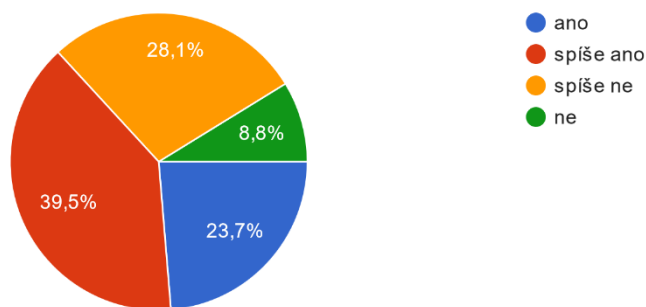


Další téma dotazníku se týkalo záchytných parkovišť, tzv. P+R. Tato parkoviště využívá pouhých 15% dotazujících. Za dostatečnou kapacitu P+R v Jihlavě pak považuje skoro 1/3 dotazujících. Rozšíření počtu záchytných parkovišť se pak objevilo i mezi náměty na změnu dopravy v Jihlavě v rámci závěrečných tipů a doporučení tazatelů pro dopravu v Jihlavě. („Více odstavných parkovišť“, „Výstavba záchytných parkovišť a parkovacích domů na sídlištích.“, „Urychleně vybudovat záchytná parkoviště ze všech příjezdů a upravit s tím související MHD.“)

V dotazníku jsem se dále zabývala problematikou cyklistů v běžném provozu. V rámci udržitelné mobility je tato skupina nezanedbatelnou součástí provozu. Výstup z dotazníku je následující:

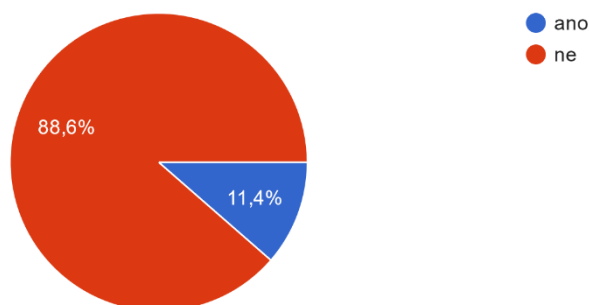
15. Vadí Vám cyklisté v běžném silničním provozu?

114 odpovědí



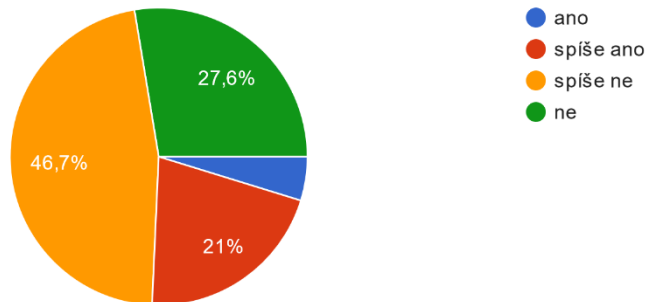
19. Využíváte k dopravě po města sdílená kola?

114 odpovědí



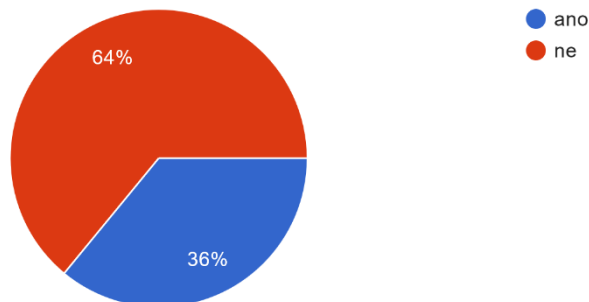
20. Cítíte se jako cyklista v běžném provozu bezpečně?

105 odpovědí



23. Využili jste někdy vyhrazené pruhy pro cyklisty?

114 odpovědí



Z uvedených výsledků lze zaznamenat negativní postoj vůči cyklistům v běžném provozu, a to i ze závěrečných tipů a doporučení tazatelů pro dopravu v Jihlavě, kde se objevily tyto reakce: „Zrušení nesmyslných cyklo pruhů...“, „Odstranit pruhy pro cyklisty“, „Pruhy pro cyklisty jsou velmi „namačkané,, až násilně a nelogicky vtlačené. V husté a nezvládnuté dopravní situaci Jihlavy jsou pruhy na silnici pro cyklistu nebezpečné ... cyklostezky ne vždy navazují a do silničního provozu Jihlavy se neodvážím.“, „Přestat snižovat šíře vozovky pro cyklopruhy, když je v blízkosti cyklostezka. Místo cyklopruhů na vozovce, upravit chodníky...“, „Pro kola vytvořit cyklostezky mimo silnice.“, „Místo cyklopruhů aplikovaných za každou cenu v každém úseku spíše viditelnost a dobrý stav vozovky“, „cyklostezky nevést středem města na úkor chodníků pro chodce (např. Tyršova ul.)“, „Zrušit pruhy pro cyklisty na hlavních silnicích v Jihlavě.“

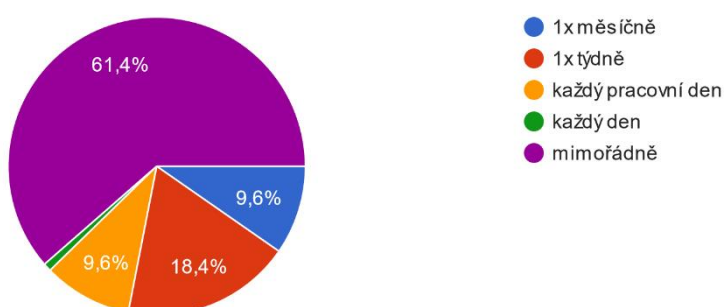
Ovšem i druhá skupina = cyklisté byli mezi respondenty, o čemž svědčí nejen nezanedbatelné procento tazatelů, kteří využívají vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, ale

i sdílená kola. Mezi závěrečnými tipy a doporučeními se pak objevila pouze jedna reakce: „Ráda jezdím na kole, tak bych ocenila více cyklostezek.“

V dotazníku jsem se dále zaměřila na využívání městské hromadné dopravy, kdy odpovědi pro využívání tohoto typu dopravy byly velmi nepříznivé. Je možné, že jsou následující počty ovlivněné např. tím, že respondenty mohly být převážně osoby, které dojíždějí do práce autem. Ale na druhou stranu je nutné zohlednit skutečnost, že 2/3 respondentů bydlí ve městě Jihlava. Je otázkou, zda negativní postoj vůči MHD způsobuje četnost spojů, trasování MHD, ceny jízdenek, či zda nemá na tuto skutečnost vliv i covidová krize, kdy ve snaze minimalizovat styk mezi občany, toto onemocnění „donutilo“ i příznivce a využívatelé MHD „přesednout“ do svých vozidel a u tohoto způsobu dopravy již zůstali.

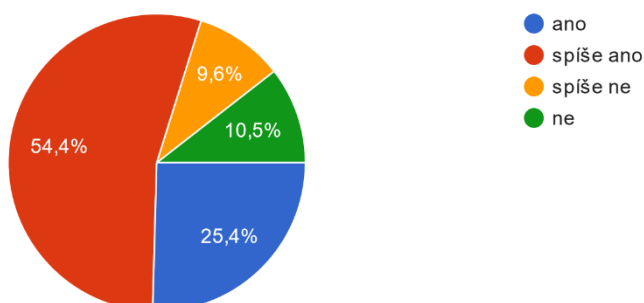
#### 17. Jak často využíváte MHD v Jihlavě?

114 odpovědí



#### 18. Vyhovují Vám linky MHD v Jihlavě?

114 odpovědí



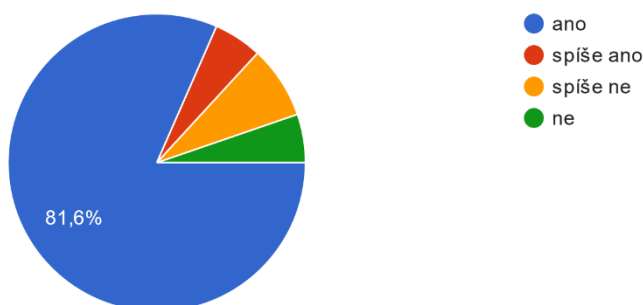
Více jak 50ti% nespokojenost s vedením linek MHD v Jihlavě by mohla být v dohledné době vyřešena. Od 1. 2. 2023 připravuje Dopravní podnik města Jihlavy, a.s. změny vedení i označení spojů jihlavské MHD. Cestující čeká mnohem větší komfort,

pravidelnější jízdní řád, nová přímá spojení a hlavně bezemisní doprava novými moderními trolejbusy. Nové trasování linek MHD umožní mezi spoji pravidelný interval, čímž se odstraní současné sjíždění spojů na zastávkách.

Mezi otázky dotazníku jsem zařadila i otázky týkající se současného dopravního značení a úprav provozu ve městě Jihlavě.

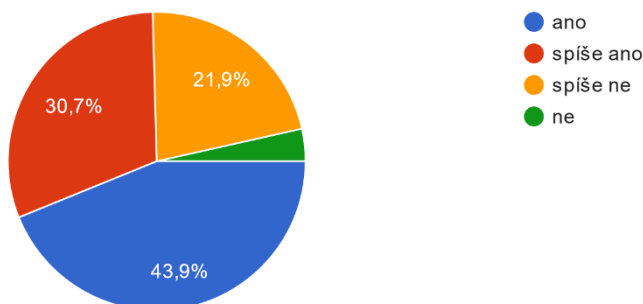
16. Zaznamenali jste nové dopravní značení v Jihlavě?

114 odpovědí



22. Vnímáte změny pro chodce v Jihlavě? (upravené přechody pro chodce, nové chodníky atd.)

114 odpovědí



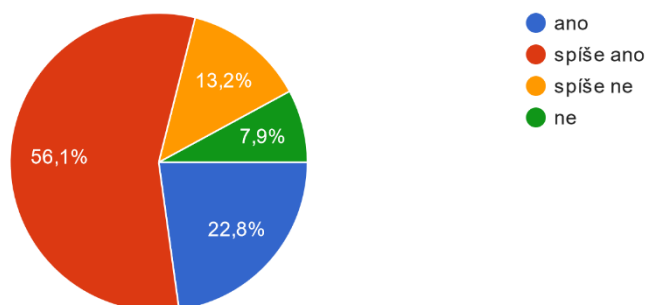
Z uvedených odpovědí jednoznačně vyplývá, že změny dopravního značení v Jihlavě jsou pro účastníky provozu dostatečně výrazné. Dotazník neřešil, zda k tomu přispívá i mediální prezentace této problematiky. Zajímavý je nepoměr mezi 81% respondenty, kteří nové značení zaznamenali, a mezi 43% respondenty, kteří tyto změny vnímají jako chodci. Je otázkou, zda tyto osoby v roli chodce dostatečně vnímají dopravní situaci a s ní i související dopravní značení. Spíše ale tento nepoměr vyplývá z výše uvedené skutečnosti, že většina respondentů využívá pro cesty po městě Jihlavě automobil. V případě, že jsou respondenti v roli chodce, cítí se v převážné většině



v silničním provozu bezpečně. Bezpečně se cítí cca 80% tazatelů (jedná se o odpovědi ano a spíše ano). Toto dokládá následující přiložený graf.

21. Cítíte se jako chodec bezpečně v silničním provozu?

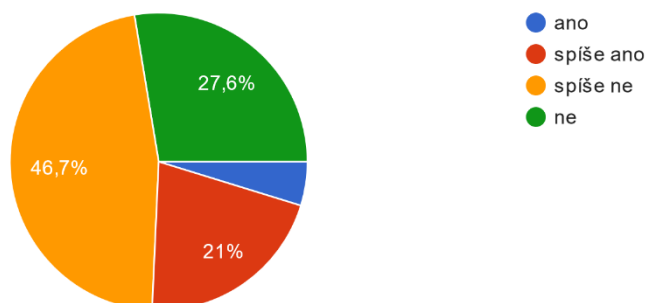
114 odpovědí



Oproti tomu cyklisté (jak již bylo výše prezentováno) svoji bezpečnost vnímají zcela odlišně. Bezpečně se cítí necelých 30% cyklistů.

20. Cítíte se jako cyklista v běžném provozu bezpečně?

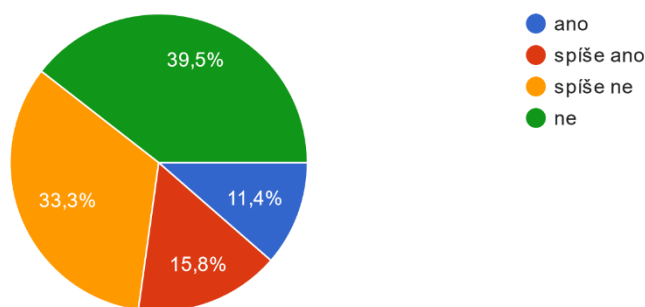
105 odpovědí



Relativně malá skupina cyklistů mezi tazateli (jak vyplývá z některých výše uvedených odpovědí) se pak promítá v otázce, která se týká využití i jiných dopravních prostředků po městě. Cca 73% tazatelů by dopravní prostředky – elektrokola, elektrokoloběžky či koloběžky, pro dopravu nevyužila. Tyto typy dopravních prostředků zřejmě nezískaly takovou oblibu mezi uživateli, aby se staly více preferovanými dopravními prostředky. Vzhledem k tomu, že věkové kategorii 25-34, 35-44, 45-54 a 55 a více byly v dotazníku zastoupeny rovnoměrně, nelze ani učinit závěr, že by se neoblíbenost uvedených prostředků odvíjela od věku tazatelů. Věk zřejmě nemá na výběr těchto dopravních prostředků vliv. I mezi občany seniorského věk najdeme nadšené uživatele kol či elektrokol. Nepreferování těchto prostředků k dopravě spíše souvisí

s oblibou automobilové dopravy. Občané upřednostňují pohodlnost automobilové dopravy a její rychlost. To vše bez ohledu na finanční nároky na takový provoz. I když v případě vícero cestujících ve vozidle potom ekonomická výhodnost oproti např. dopravě prostřednictvím MHD narůstá.

24. Využili byste i jiné dopravní prostředky po městě? (elektrokola, elektrokoloběžky, koloběžky)  
114 odpovědí



Odpovědi, zda řidiči znají základní pravidla silničního provozu, byly mezi respondenty nerozhodné. 50% respondentů odpovědělo ANO, 50% odpovědělo NE.

Dalšími otázkami jsem se snažila získat informace, zda tazatelé způsobili dopravní nehodu či poškození vozidla při parkování nebo zda jim někdy poškodil vozidlo při parkování někdo jiný. Z odpovědí lze vyvodit zajímavý závěr. Zatímco 86% respondentů odpovědělo, že dopravní nehodu nezpůsobilo, 60,5% respondentů uvedlo, že jim vozidlo poškodil někdo jiný. S nadsázkou lze pak konstatovat, že mezi tazateli byli „samí slušní řidiči“, kteří dodržují pravidla a plně se věnují aktuální situaci kolem sebe. Osoby, které se někdy dopravní nehody na parkovišti dopustily, resp. způsobily škodu na jiném vozidle, pak tvoří necelých 40% tazatelů, což je menšina.

Závěrečná část empirického průzkumného šetření byla věnována tipům a doporučením pro dopravu v Jihlavě. Namátkovou citaci z této části dotazníku jsme uvedla již v rámci prezentace jednotlivých otázek. Tyto tipy a doporučení lze rozdělit do dvou skupin – jedna skupina respondentů uvedla návrhy a doporučení na zlepšení dopravy v Jihlavě, druhá využila této možnosti k vyjádření své nespokojenosti zejména se současnými změnami v dopravě. Tato vyjádření by mohla být podnětem pro přehodnocení postupu města Jihlavy v provedených změnách. Je však otázkou, zda je tato skupina respondentů pro změnu nastavené vize dostatečně vypovídající.

Příklady návrhů nových řešení:

- Více odstavných parkovišť
- Zvýhodněné jízdné MHD pro zaměstnance, pokud ho budou využívat k cestě do práce místo přesouvání se po Jihlavě autem
- Výstavba záchytných parkovišť a parkovacích domů na sídlištích
- Domluva s developery, aby nové byty stavěli současně s možností parkování
- Nové vodorovné značení přizpůsobit větším vozidlům
- Více bus pruhů a zastávek MHD
- Urychleně vybudovat záchytná parkoviště ze všech příjezdů a upravit s tím související MHD
- Nařídit MP důsledné prosazování zákona 361 ...
- Na základě podložených informací z praxe přijímat a realizovat taková opatření, která povedou ke zlepšení dopravní situace v Jihlavě. A zaměřit se na efektivní vymáhání uložených pokut :-).

Ze všech výše uvedených skutečností lze učinit závěr, že osoby pracující ve městě Jihlavě převážně pro dopravu využívají vozidla. V případě, že jsou v roli chodce, cítí se bezpečně. Naopak, pokud jsou v roli cyklisty, jejich osobní pocit bezpečnosti v provozu je zcela nedostatečný. Řešením je využívání cyklostezek, které jsou vedeny mimo komunikaci. Vyhrazené pruhy pro cyklisty, které v poslední době město Jihlava ve větší míře na komunikacích vyznačuje, zatím nevede ke zvýšení bezpečnosti cyklistů. Naopak způsobuje nevoli řidičů, což je znatelné zejména na sociálních sítích.

Na závěr lze než souhlasit s jedním z názorů v dotazníku: *„Bylo by lepší mít méně aut ve městě. Jenže jsme líní a dojet až k místu, kam potřebujeme, je pohodlné. Je potřeba, abychom změnili svoje návyky, a spousta problémů s dopravou by se vyřešila sama. Ale jak nás k tomu donutit, to nevím.“*

Z provedeného empirického průzkumného šetření bylo pro mě docela překvapující velice nízké procento tazatelů, kteří pro cesty do zaměstnání (popř. i pro cesty po městě) využívají MHD. Kromě již zmíněného vlivu Covidu-19, lze tento výstup klást „za vinu“ mimo jiné mnohdy větší vzdálenosti mezi prací/bydlištěm a umístěním zastávky. Docházková vzdálenost je důležitým kritériem. Se vzdáleností, kterou cestující překonává z místa bydliště na nejbližší zastávku, souvisí i atraktivita MHD pro daného cestujícího. Doporučená docházková vzdálenost závisí na typu zastávky, liší se i podle

denní doby. Obecně lze shrnout, že cesta na zastávku by neměla být delší než 500 m (v souvisle zastavěných oblastech) nebo 850 m (v rozptýlené zástavbě), v noci je pak přípustný i více než kilometr. Ani toto není možné dodržet stoprocentně, protože je nutno dbát také na rozumnou efektivitu navržené dopravy. V této souvislosti lze zmínit rozšiřování městské hromadné dopravy ve městě Jihlava, o které jsem se již zmínila. Další rozšíření je plánováno např. směrem na Horní Kosov. Kromě standardu docházkové vzdálenosti by městská hromadná doprava měla splňovat i standard časový, který ještě ve větší míře má podle mého názoru vliv na nízkou využitelnost MHD ve městě Jihlava. V každé části města by měla být doprava zajištěna v určitém intervalu. Pro nastavení není možné použít jednotná pravidla, vliv zde mají různá specifika, jako historie dané oblasti, charakter osídlení, dostupnost občanské vybavenosti a podobně. Na některých linkách jsou spoje v časných ranních hodinách, dopoledne anebo naopak večer (či dokonce celý den) využívané jen minimálně, řádově jde například o deset cestujících na spoj. To je dáno tím, že v zájmovém obvodu linky prostě nebydlí dost lidí a nejsou zde jiné zdroje dopravy. Zde však není možné přistoupit k dalšímu omezování, protože by to bylo v rozporu s cílem, který má městská hromadná doprava přinášet občanům. V rozporu s naposledy uvedenou úvahou se ubírá směr vývoje městské hromadné dopravy ve městě Jihlavě, alespoň to je můj názor. Z diskuzí na sociálních sítích lze vnímat argumentaci, že na základě sčítání cestujících došlo k omezení spojů. Je to mimo jiné i z důvodu drahých energií a nedostatku řidičů, ale argumentace nízkého počtu cestujících je dle mého názoru chybná. Toto omezení povede ke zvýšení automobilové dopravy ve městě.

## 8 KOMPARATIVNÍ PŘÍSTUPY REGULACE DOPRAVY VE VYBRANÉ ZEMI EU – SLOVENSKÉ REPUBLICE

### 8.1 Závěry a doporučení k regulaci v Komárně<sup>25</sup>

Dátum: 16.5.2023

Miesto konania: Mestský úrad Komárno

Dňa 16. mája 2023 sa v Komárne uskutočnilo 14. kolokvium Slovenskej parkovacej asociácie (SPA) v spolupráci s mestom Komárno v čele s primátorom mesta Béloom Keszeghom.

Cieľom pracovného stretnutia bolo vymeniť si skúsenosti z regulovania parkovania v slovenských mestách, ale i informovať o riešení rezidentského parkovania v Európe.

Hlavné témy boli:

- Rozširovanie regulovaného parkovania v Komárne.
- Nové tendencie v oblasti riešenia rezidentského parkovania v Európe a bezpečnostných opatrení parkovania elektromobilov v hromadných garážach.
- Komentár SPA k Informatívnej správe o statickej doprave v meste Komárno.

Rokovanie sa sústredilo na návrh na rozširovanie regulovaného parkovania v Komárne, hlavne na sídliskách, a to zavedením „regulovaného rezidentského parkovania“. Zámerom regulácie v meste Komárno nie je naplnenie mestskej kasy, ale stanovenie pravidiel pre parkovanie vozidiel na sídliskách tak, aby začali rozmýšľať inak a aby využívali MHD, ktorá je v meste Komárno bezplatná. SPA predniesla nové tendencie v oblasti riešenia rezidentského parkovania v Európe, kde sa pozícia rezidenta tak nevyzdvihuje ako v našich mestách. V našich mestách je trend dávať rezidentom parkovanie bezplatne, naopak v Európe je parkovanie rezidentov komerčne spoplatnené, napr. v niektorých mestách Nemecka je to napr. 200,- alebo i 500 €/rok. SPA rovnako upozornila na nový trend parkovania elektromobilov jednak na ulici i v parkovacích domoch a garážach. Pri rekonštrukciách ulíc i výstavbe hromadných garáží je nutné

---

<sup>25</sup> Dostupné z <https://www.spa-parking.sk/>

pamätať i v novom VZN o parkovaní na výstavbu nabíjacích staníc, pamätať i na to, či držiteľ vozidla bude platiť za nabíjanie, ale i na parkovanie. Rovnako treba pamätať i na bezpečnostné opatrenia pri nabíjaní, s ktorými na Slovensku nemáme žiadne skúsenosti.

SPA krátko analyzovala Informatívnu správu o statickej doprave v meste Komárno, z ktorej vyplynulo nasledovné:

Stále spomínanú STN 736110 je nutné používať pri výstavbe nových bytových domov, nevracať sa k nej pri sídliskách, ktoré boli postavené v 70-tych rokoch. Táto norma je v súčasnosti v procese pripomienkovania a schvaľovania a aj navrhuje zmenu výpočtu bilancii potrieb statickej dopravy tak, aby bola vzatá do úvahy aj poloha stavby v rámci mesta – centrum, sídlisko, predmestie. Čo by malo za následok menšie požiadavky na počty odstavňích miest pre bývanie v centrách miest.

Nikde nie je spomínaná dopravná politika mesta, ktorej súčasťou je parkovacia politika, bezplatná MHD, cyklotrasy, atď.

Ciele a zámer parkovacej politiky sú postavené veľmi dobre, ich naplnenie bude veľkou výzvou pre vedenie mesta a poslancov MZ. Počet státí musí byť v súlade s STN, pomer 2 byty/1 státie je nedostatočný.

Vykonanie prieskumu je výborných základom pre nové riešenia.

Zníženie počtu vozidiel v meste sa dá dosiahnuť len progresívnym výberom poplatkov za parkovanie (1. vozidlo za základnú cenu, 2. vozidlo za 5 - násobnú cenu, 3. a ďalšie vozidlo napr. za 10 - násobnú cenu – žiadne zadarmo). Stanovením nízkej základnej sadzby tento regulačný nástroj stráca účinnosť.

Navrhovanie informačného systému pre mesto Komárno nemá veľké opodstatnenie, pretože už dnes existujú rôzne mobilné aplikácie, ktoré vás privedú do cieľa.

Sídliskové parkovanie je potrebné riešiť, čím skôr sa začne s reguláciou, tým lepšie. Stanovený cieľ zníženia počtu vozidiel o 20 – 25 % je po zavedení navrhovaných opatrení reálny.

Definovanie pojmu „rezident“ je veľmi široké. Je nutné to zjednodušiť na obyvateľa s trvalým pobytom a majiteľa bytu pre vlastné parkovanie alebo parkovanie pre nájomcov.

Rovnako definovanie „abonenta“ je nutné naopak upraviť, napr.: o majiteľa, alebo nájomcu obchodných, kancelárskych priestorov, atď.. Definovanie návštevníka: ostatní, ktorí nie sú rezidenti ani abonenti.

Mestá a obce by „parkovaciú politiku“ po jej zavedení nemali financovať zo svojho rozpočtu, ale z príjmu z parkovania a teda adekvátne k tomu nastaviť ceny parkovacích kariet.

Je nevyhnutné zriadiť na mestách špeciálne oddelenie pre PP alebo tým poveriť mimorozpočtovú organizáciu. (Zavedenie a prevádzkovanie PP nie je úlohou MsP).

## **ZÁVERY A ODPORÚČANIA.**

Diskusia všetkých účastníkov poukázala na dôležitosť výmeny skúseností medzi SPA a mestom Komárno.

*Skúsenosti z iných miest Slovenska, ale i Európy doporučujeme aplikovať na konkrétne podmienky mesta. Podporujeme snahu mesta o reguláciu rezidentského parkovania.*

*Odporúčame:*

*Pri tvorbe parkovacej politiky prizvať odborníkov zo všetkých oblastí (verejné obstarávanie, dopravný projektant, dopr. inžinieri ODI a ďalší).*

*Pri príprave a realizácii projektu regulácie parkovania sa spoľahnúť na odborníkov v oblasti statickej dopravy.*

*Realizáciu regulovaného parkovania je nutné pripravovať komplexne pre všetky parkovacie a odstavné miesta tak, aby boli zohľadnené a riešené úmerné nároky na parkovanie všetkých skupín užívateľov. Etapizáciu je možné rozdeliť podľa riešených oblastí mesta. Je nutné, aby to fungovalo v prospech všetkých občanov.*

*V rámci Únie miest Slovenska alebo ZMOS iniciovať úpravu zákona na vyhradzovanie miest pre ŤZP a rovnako riešiť legislatívu na riešenie parkovania e-automobilov a zdefinovanie pravidiel protipožiarnej bezpečnosti.*

*Je nutné sa osobitne venovať parkovaniu vozidiel na chodníkoch.*

*V Komárne, 16.5.2023*

*Miroslav Lepeta, predseda asociácie*

*a členovia Rady asociácie*



## ZÁVĚR

Předkládaná „práce“ se po stránce věcné zaměřila především na problematiku parkování v teritoriálním území města Jihlavy. V souvislosti se stále narůstající automobilovou dopravou ve městě (pro zajímavost ročně přibude cca 700 nových vozidel v rámci teritoriálního území města) bylo nutné zavést regulaci v oblasti parkování a nastavit pravidla, za kterých je možné využívání veřejného prostoru. Nedílnou součástí pak je provádění kontrol jejich dodržování a sankcionování jejich nedodržení.

Obsahová část „práce“ byla dílem rozdělena na dvě části, část teoretickou a část praktickou.

V úvodní - **teoretické** části „práce“ bylo hlavním cílem objasnit základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti ve vybrané optice bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, včetně teoretického monitoringu přístupu Statutárního města Jihlava v rámci tzv. „koncepte parkovací politiky“. V intencích zpracovávané teoretické části byla věnována pozornost zejména historické retrospektivě vývoje parkování ve městě. Dále je popsán vývoj v oblasti systému parkování od roku 2003 až do roku 2023, kdy město Jihlava zavedlo tzv. „revoluční“ systém parkování. V tomto ohledu se město Jihlava, jako jedno z prvních, vydalo cestou dodržování platné legislativy. V rámci dané problematiky se jedná o výkon přenesené působnosti, kdy není možné, aby tuto činnost vykonával někdo jiný, než město samotné (v jiných městech agendu spojenou s parkováním vedou např. dopravní podniky, technické služby či městská policie). Skutečnost, že se jedná o výkon přenesené působnosti, si město plně uvědomilo v souvislosti s plánovaným zavedením kompletní digitalizace, včetně možnosti podání online žádosti o parkovací oprávnění prostřednictvím Portálu občana, který požaduje ztotožnění žadatele přes identitu občana. Opakovaně si potvrdilo, že legislativa zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů je velice strohá a městům v regulaci parkování nenapomáhá. Vedlejším cílem bylo formou praxeologicko-empirického postihu úžeji eklekticky objasnit zvláštnosti správně-právní reflexe činnosti místně a věcně příslušného „silničního“ správního úřadu v oblasti tzv. „přenesené“ působnosti, včetně správní (přestupkové) odpovědnosti na vybraném úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Došlo k objasnění zakotvení úpravy objektivní odpovědnosti, projednání přestupků, výzvy provozovateli vozidla, a problematiky doručování těchto výzev.

V návazné **praktické** části byla dílem zpracována dvě empirická průzkumná šetření. Ad **A**) První bylo zaměřeno na zjištění názoru oslovené kohorty respondentů, tj. rezidentů a předplatitelů, kteří již parkování znali z historie a jejichž názor byl důležitým faktorem pro další vývoj v této oblasti. Ad **B**) Druhé empirické průzkumové šetření se zaměřilo na teritoriálním území města Jihlavy. Cílem bylo zjistit, jaké formy dopravy oslovená kohorta respondentů využívá, zda reagují na změny ve veřejném prostoru a jaká docházková vzdálenost je pro ně přijatelná. Závěrečná průzkumná otázka byla položena z důvodu plánovaných výstaveb parkovacích ploch nebo parkovišť P+R, která jsou často na okrajích měst a do požadovaných míst je dále nutné využít např. služeb MHD či sdílených kol. Na základě vyhodnocení průzkumných odpovědí lze toliko konstatovat, že výsledky realizovaného empirického průzkumného monitoringu zcela jednoznačně avizovaly danou objektivní okolnost, tj. že tzv. „*docházková vzdálenost*“, kterou jsou oslovení respondenti ochotni akceptovat je do 500 metrů. Tento fakt jasně ukazuje, že výstavba nových parkovacích ploch, parkovišť P+R, případně parkovacích domů, nepomůže přetlaku parkování ve městě. Dalším zjištěním, plynoucím z realizace a vyhodnocení výše uvedeného praxeologicko-empirického šetření je, že většina obyvatel města zastává názor, že využívání veřejných ploch je jejich právem a město má pouze povinnost veřejné plochy spravovat a udržovat. Opak je ale pravdou. Města potřebují jasnou regulaci udržitelné městské mobility a jiná forma, než regulace veřejných prostor, není možná. Z tohoto důvodu jasně vyplývá, proč město přistoupilo k zavedení systému parkování a regulaci počtu vozidel ve veřejném prostoru. Rezidenti (trvale bydlící osoby) i abonenti (osoby podnikající) mají ve vymezených oblastech města parkování umožněno za přijatelnější ceny, než je tomu u návštěvníků města, a to i v případě, že návštěvníci ve městě pracují. Důvodem je větší dostupnosti parkování pro obyvatele města, kteří zde bydlí a jinou možnost parkování nemají. Jak je již uvedeno výše v textu, dochází ve městě každoročně k nárůstu počtu vozidel o cca 700. V současné době je v Jihlavě trvalému pobytu přihlášeno cca 50 tisíc obyvatel a registrováno přibližně 27 tisíc vozidel. Na základě této skutečnosti je zřejmé, že město bylo nuceno přistoupit k regulaci počtu parkujících vozidel a za pomoci pravidel a cenotvorby přimět vlastníky vozidel, kteří mají i jinou možnost tzv. „přemístit“ svá vozidla mimo veřejné komunikace - např. do vlastní garáže apod.

V rámci tematického obohacení jednotlivých subkapitol „práce“ byl formou zájmového komparativního vhledu zprostředkovaně demonstrován přístup regulace dopravy ve vybrané zemi EU – Slovenské republice.

K subkapitole správního řízení bylo v „de lega lata“ optice taktéž poukázáno, že recentní účinná legislativa České republiky reaguje především na bezpečnost silničního provozu, zejména průjezd na červenou, úsekové měření nebo nedovolená jízda přes železniční přejezd. V těchto případech je porušení pravidel trestáno nejenom finančním postihem, ale také ztrátou bodů v bodovém systému. Pokud je v těchto případech odeslána výzva k úhradě určené částky provozovateli vozidla, bývá úhrada ve většině případů provedena včas, aby nenásledovalo správní řízení. Opačně je tomu v případě přestupků z parkování, kdy se s ohledem k praxeologickým zkušenostem zpracovatelky „práce“ se platební morálka takto administrativně-právně postihovaných řidičů často jeví jako daleko horší. Jako vysvětlení, proč tomu tak je, se logicky nabízí skutečnost, že v těchto případech nehrozí „ztráta bodů“, a proto zde není „motivace“ uhradit pokutu, uznat chybu a ani následně konat podle daných norem a nařízení.

Od měsíce listopadu roku 2023 využívá město Jihlava nejen pro kontrolní, ale i pro statistickou činnost kontrolní vozidlo. V první fázi projíždí kontrolní vozidlo vymezená území města a kontroluje platební morálku řidičů. V druhé fázi sbírá potřebná data pro další rozvoj systému, jako například obsazenost jednotlivých parkovišť a parkovacích ploch v konkrétním čase. Tyto statistické výstupy jsou pro město velice důležité.

Po zkušenostech, které zpracovatelka „práce“ v rámci svých praxeologických zkušeností nabyla a následně spolupráci při další úpravě koncepce parkování, lze mimo jiné doporučit obcím (městům), které zvažují zavést systém parkování, aby kladly důraz na zvýšený požadavek na kompletní digitalizaci systému parkování. V začátcích nemusí být tento počín u obyvatel přijímán příliš přívětivě, protože míra využití digitalizace v dané oblasti nemusí vykazovat generalizovanou podporu ze strany občanů. Běh času však ukazuje, že vede k tzv. „otevření dveří“ k novým možnostem a stejně jako v průmyslu, je schopná pomocí automatických systémů dílem realizovat část práce za člověka. Prvotní zavedení systému parkování stálo pracovníky města Jihlavy hodně úsilí a času. S ohledem k shora uvedenému lze mimo jiné konstatovat, že digitalizací systému se práce ve všech směrech aktuálně zjednodušila, zefektivnila a rovněž ze strany veřejnosti začínají být změny přijímány pozitivně, tj. lze najít i určitou slovní paralelu a návaznost na ustálený výrok, tj. pokud dáte mozku data, již s nimi dokáže pracovat. A tak je tomu zcela nepochybně i v celém digitalizovaném systému parkování.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Literární zdroje

1. VETEŠNÍK, P., JEMELKA, L., POTĚŠIL, L., VETEŠNÍKOVÁ, E., ADAMCOVÁ, Z., BOHUSLAV, L., Dopravní právo, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2016, 836 s., ISBN 978-80-7400-409-4
2. KOČÍ, R., Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných aktů, 7. vydání, Praha: Leges, 2021, 483 s., ISBN 978-80-7502-534-0
3. KOŠINÁROVÁ, B., Zákon o pozemních komunikacích, Komentář, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2021, 479 s., ISBN 978-80-7400-848-1
4. POTĚŠIL, L., FUREK, A., HEJČ., D., CHMELÍK, V., RIGEL, F., ŠKOP, J., Zákon o obcích, Komentář, 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2019, 862 s., ISBN 978-80-7400-739-2
5. KOVÁŘOVÁ, A., Zákon o obcích, Praktický komentář, Praha: Wolters Kluwer, 2023, 408 s., ISBN 978-80-7676-317-3
6. KOČÍ, R., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s poznámkami a vzory rozhodnutí a jiných správních aktů, Praha: Leges, 2017, 272 s., ISBN 978-80-7502-207-3
7. HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákon o některých přestupcích s komentářem a judikaturou, 2. vydání, Praha: Leges, 2019, 960 s., ISBN 978-80-7502-383-4
8. ONDRUŠ, R., ONDRUŠOVÁ, M., VYTOPIIL, P., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Praha: Leges, 2018, 776 s., ISBN 978-80-7502-212-7
9. JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P., Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, Zákon o některých přestupcích, Komentář, 2. vydání, Praha: C. H. Beck, 2020, 1056 s., ISBN 978-80-7400-772-9
10. VEDRAL, J., Správní řád, Komentář, 2. aktualizované a rozšířené vydání, Praha: Bova Polygon, 2012, 1446 s., ISBN 978-80-7273-166-4

11. ŠORMOVÁ, E., *Správní řízení od A do Z*, 3. vydání, Praha: Anag, 2020, 472 s., ISBN 978-80-7554-259-5
12. MATES, P. a kol., *Základy správního práva trestního*, 7. vydání, Praha: C. H. Beck, 2017, 272 s., ISBN 978-80-7400-680-7
13. FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M., a kolektiv, *Správní právo trestní*, 2. aktualizované vydání, Praha: Leges, 2021, 308 s., ISBN 978-80-7502-531-9
14. KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*, 4. aktualizované vydání, Praha: Leges, 2018, 848 s., ISBN 978-80-7502-292-9
15. NOVOPACKÝ, D., VETEŠNÍK, P., BEZDĚKOVSKÝ, K., *Zákon o silničním provozu, Komentář*, Praha: Wolters Kluwer, 2022, 912 s., ISBN 978-80-7676-494-1

## **Elektronické zdroje**

1. ČERNÍN, K., ČERNÍNOVÁ, M., TICHÝ, M. *Zákon o pozemních komunikacích: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. ASPI\_ID KO13\_1997CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.
2. FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V., SCHEU, L., SOVOVÁ, O., ŠKUREK, M., VETEŠNÍK, P. *Správní řád: Praktický komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-10-2]. ASPI\_ID KO500\_p12004CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.
3. HRABÁK, J., NAHODIL, T. *Správní řád: Výkladové poznámky*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2023-10-2]. ASPI\_ID KO500\_2004CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.
4. PRŮCHA, P. *Správní řád s výkladovými poznámkami a vybranou judikaturou*. [Systém ASPI]. Nakladatelství Leges [cit. 2023-10-2]. ASPI\_ID KO500I2004CZ. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

## Legislativní dokumenty

### Seznam judikatury

1. Usnesení (ÚS) Ústavní soud - plénum ze dne 18.11.2010 sp. zn. Pl. ÚS 14/08 - 1 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.
2. Rozsudek (SJS) Nejvyšší správní soud - senát (ostatní) ze dne 30.01.2012 sp. zn. 9 Ao 8/2011 - 68 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.
3. Rozsudek (SJS) Nejvyšší správní soud - senát (ostatní) ze dne 07.01.2009 sp. zn. 2 Ao 3/2008 - 100 In [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2022-7-8]. Dostupné z: [www.aspi.cz](http://www.aspi.cz). ISSN 2336-517X.

### Seznam zákonů

1. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
2. ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů
3. ČESKO. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
4. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
5. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
6. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
7. ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů
8. ČESKO. Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů
9. ČESKO. Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů
10. ČESKO. Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů
11. ČESKO. Zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů ČR v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů
12. ČESKO. Zákon č. 35/2021 Sb., o Sbírce právních předpisů územních samosprávných celků a některých správních úradů, ve znění pozdějších předpisů

13. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
14. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
15. ČESKO. Zákon č. 418/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon o Policii České republiky, zákon o Celní správě České republiky, zákon o obecní policii a zákony související

## **Ostatní zdroje**

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

1. Databáze Automatizovaného rozpočtového informačního systému MF ČR,
2. Data Statutárního města Jihlava
3. Data České parkovací asociace, z.s.p.o.

## **SEZNAM ZKRATEK**

- ČR – Česká republika  
ÚS – Ústavní soud  
MHD – městská hromadná doprava  
RM – rada města  
MP – městská policie

## **SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ**

### **Obrázky, tabulky a grafy**

<b>Obrázek č. 1 – mapa parkovacích zón v roce 2004 .....</b>	<b>18</b>
<b>Obrázek č. 2 - mapa parkovacích zón v roce 2013 .....</b>	<b>19</b>
<b>Obrázek č. 3 - mapa parkovacích zón v roce 2017 .....</b>	<b>20</b>
<b>Tabulka č. 1 – ceny za parkovací karty v letech 2004-2013 .....</b>	<b>21</b>
<b>Tabulka č. 2 – ceny za parkovací karty od roku 2017 .....</b>	<b>21</b>
<b>Graf č. 1 – situace v Jihlavě – analýza parkovacích míst .....</b>	<b>22</b>
<b>Obrázek č. 4 – plánované rozšíření parkovacích zón v roce 2023 .....</b>	<b>25</b>

<b>Obrázek č. 5 – počet parkujících vozidel v pracovní dny ve fialovém režimu v oblasti 03 Havlíčkova - jih .....</b>	<b>32</b>
<b>Obrázek č. 6 – statistika parkování ve fialovém režimu.....</b>	<b>33</b>
<b>Tabulka č. 3 – shrnutí v oblastech .....</b>	<b>33</b>
<b>Tabulka č. 4 – shrnutí dopoledne.....</b>	<b>33</b>
<b>Tabulka č. 5 – shrnutí odpoledne.....</b>	<b>34</b>
<b>Tabulka č. 6 – shrnutí večer .....</b>	<b>34</b>
<b>Graf č. 2 - výsledky dotazníku – snadné parkování .....</b>	<b>48</b>
<b>Graf č. 3 - výsledky dotazníku – snadné parkování - návštěvy.....</b>	<b>48</b>
<b>Graf č. 4 - výsledky dotazníku – cena parkovacích karet.....</b>	<b>49</b>
<b>Graf č. 5 - výsledky dotazníku – on-line vyřízení karty.....</b>	<b>49</b>
<b>Graf č. 6 - výsledky dotazníku – podpora parkovací zóny .....</b>	<b>50</b>

## SEZNAM PŘÍLOH

- č. 1 – Nařízení statutárního města Jihlavy č. 7/2022
- č. 2 – Ceník
- č. 3 – ul. Tolstého v Jihlavě
- č. 4 – náměstí Svobody v Jihlavě
- č. 5 – ulice Jana Masaryka v Jihlavě
- č. 6 – Výzva k úhradě určené částky
- č. 7 – vyjádření České parkovací asociace, z.s.p.o.



## Přílohy



Příloha č. 1 -  
Nářízení.pdf



Příloha č. 1.1 -  
Mapy k nářízení.pdf



Příloha č. 2 -  
Ceník.pdf



Příloha č. 3 - Ul.  
Tolstého.pdf



Příloha č. 4 -  
Náměstí Svobody.ppt



Příloha č. 5 - Ul.  
Jana Masaryka.pdf



Příloha č. 6  
Vyzva-parkování.pdf



Příloha č. 7  
vyjádření ČPA.pdf



# Příloha č. 1

Statutární město Jihlava

Rada města Jihlavy

## **Nařízení statutárního města Jihlavy č. 7/2022,**

**kterým se vymezují oblasti statutárního města Jihlavy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy**

Rada města Jihlavy vydává na základě usnesení č. 2234/22-RM ze dne 8.9.2022 v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. a) a c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, toto nařízení:

### **Článek 1 Základní ustanovení**

Pro účely organizování dopravy na území statutárního města Jihlavy (dále jen „města“) se tímto nařízením vymezují oblasti města, ve kterých lze místní komunikace<sup>1</sup> nebo jejich určené úseky, označené dopravním značením dle zvláštního právního předpisu<sup>2</sup>, užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>3</sup>:

- a) k stání silničního motorového vozidla<sup>4</sup> na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin (tzv. návštěvnické parkovací oprávnění),
- b) k stání silničního motorového vozidla<sup>5</sup> provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>6</sup>, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města (tzv. abonentní parkovací oprávnění a rezidentní parkovací oprávnění),

nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem.

### **Článek 2 Vymezení základních pojmů**

Pro účely tohoto nařízení se vymezují následující pojmy:

1. **Vymezenu oblastí** je oblast města vymezená ve smyslu § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
2. **Stání motorového vozidla** je uvedení vozidla do klidu nad dobu povolenou pro zastavení<sup>7</sup>.
3. **Silniční motorové vozidlo** je vozidlo vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Viz § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>2</sup> § 23 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>3</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>4</sup> Viz § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>5</sup> Viz § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>6</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

<sup>7</sup> Viz § 2 písm. n) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>8</sup> Viz § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

## Příloha č. 1

4. **Abonentem** je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje vozidlo za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>9</sup> a má ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu. Skutečnost, že má abonent ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu, musí být uvedena ve veřejném rejstříku. Parkovací oprávnění je abonentovi zřizováno pro vozidlo, které abonent provozuje za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>10</sup>, a opravňuje k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel rezidentů a abonentů.
5. **Návštěvníkem** je osoba, která není ve vymezené oblasti města abonentem nebo rezidentem.
6. **Rezidentem** je fyzická osoba, která má ve vymezené oblasti města místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města. Parkovací oprávnění je rezidentovi zřizováno pro vozidlo rezidenta a opravňuje k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel rezidentů a abonentů.
7. **Dlouhodobé parkovací oprávnění** (tzv. abonentní parkovací oprávnění a rezidentní parkovací oprávnění) je oprávnění k stání silničního motorového vozidla v době určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů ve vymezené oblasti města, určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů, a to za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>11</sup>. Parkovací oprávnění je zřízeno elektronicky jako oprávnění k parkování, jeho fyzická podoba se nevystavuje. Parkovací oprávnění je vázáno na konkrétní osobu a registrační značku silničního motorového vozidla a je evidováno v databázi parkovacích oprávnění města. Za vozidlo abonenta a rezidenta se považuje vozidlo v těchto právních vztazích k žadateli o vydání dlouhodobého parkovacího oprávnění:
  - a) žadatel je vlastníkem nebo provozovatelem vozidla, popř. užívá vozidlo na základě společného jmění manželů,
  - b) žadatel užívá vozidlo na základě leasingové či úvěrové smlouvy uzavřené se subjektem, který je k této činnosti oprávněn,
  - c) žadatel má vozidlo dlouhodobě pronajato od subjektu, který je k této činnosti oprávněn,
  - d) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání zaměstnavatelem,
  - e) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání jako člen orgánu právnické osoby.
8. **Krátkodobé parkovací oprávnění** (tzv. návštěvnické parkovací oprávnění) je oprávnění ke stání silničního motorového vozidla pro návštěvníky ve vymezené oblasti města, určené k stání na dobu časově omezenou za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>12</sup>.
9. **Virtuálními parkovacími hodinami** je webová aplikace umožňující úhradu ceny za stání silničního motorového vozidla.

### Článek 3 Vymezení oblastí města, které lze užít k placenému stání silničních motorových vozidel

Vymezené oblasti města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla ve městě na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin, nebo k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle jiného právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města, jsou uvedeny v příloze k tomuto nařízení.

<sup>9</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

<sup>10</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

<sup>11</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>12</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

### Článek 4 Placená stání

1. Vymezené oblasti města dle přílohy k tomuto nařízení jsou na místních komunikacích označeny příslušným dopravním značením<sup>13</sup>.
2. Placení ceny za stání silničního motorového vozidla nejvýše na dobu 24 hodin se provádí prostřednictvím parkovacích automatů nebo prostřednictvím bezhotovostní platby virtuálních parkovacích hodin; placení ceny za stání silničního motorového vozidla abonenta a rezidenta se provádí zakoupením dlouhodobého parkovacího oprávnění.
  - a) Úhradu ceny je možné v parkovacím automatu provést hotovostně nebo platební kartou (pokud parkovací automat platbu kartou umožňuje). Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání na dobu určitou prostřednictvím parkovacího automatu není třeba uchovávat pro případnou kontrolu.
  - b) V případě platby ceny za užití placeného stání na dobu určitou prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin je dokladem o jejím zaplacení potvrzení o provedení transakce v rámci virtuálních parkovacích hodin. Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání není třeba uchovávat pro případnou kontrolu, ani nijak opatřovat výstupy z webové aplikace.
  - c) Pokud bude cena za užití placeného stání hrazena zakoupením dlouhodobého parkovacího oprávnění, obdrží plátce o jejím zaplacení písemné potvrzení (v případě platby (hotovostně nebo platební kartou) na pokladně Magistrátu města Jihlavy) nebo potvrzení elektronickou poštou (v případě zaplacení parkovacího oprávnění prostřednictvím webové aplikace Portál města Jihlavy). Doklad o zaplacení ceny za užití veřejného placeného stání není třeba uchovávat pro případnou kontrolu, ani nijak opatřovat výstupy z webové aplikace.

### Článek 5 Ostatní ustanovení

1. Ceník, kterým se stanoví ceny, za které lze místní komunikace nebo jejich určené úseky ve vymezených oblastech statutárního města Jihlavy užít k stání silničních motorových vozidel vydává Rada města Jihlavy.<sup>14</sup>
2. Manuál parkování vydává Rada města Jihlavy.<sup>15</sup>

### Článek 6 Kontrola a sankce

1. Dohled nad dodržováním tohoto nařízení vykonávají orgány příslušné k ochraně veřejného pořádku<sup>16</sup>.
2. Porušení tohoto nařízení bude posuzováno podle příslušných právních předpisů<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> § 23 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>14</sup> Dostupný na internetových stránkách <http://www.jihlava.cz>

<sup>15</sup> Dostupný na internetových stránkách <http://www.jihlava.cz>

<sup>16</sup> § 2 písm. c) zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, § 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů

<sup>17</sup> zákon č. 251/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů

### Článek 7 Přechodná ustanovení

1. Parkovací karty vydané do dne účinnosti tohoto nařízení se po dobu jejich platnosti považují za parkovací karty vydané v souladu s tímto nařízením a opravňují jejich držitele k parkování v těchto oblastech města:
  - a) držitelé parkovací karty (rezidentské parkovací karty i předplatitelské parkovací karty) pro oblast 1 dle Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města jsou oprávněni parkovat v oblastech 01, 02, 03 a 32.
  - b) držitelé parkovací karty (rezidentské parkovací karty i předplatitelské parkovací karty) pro oblast 2 dle Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města jsou oprávněni parkovat v oblastech 03 a 52.
2. Za označení vozidla platnou rezidentskou parkovací kartou nebo předplatitelskou parkovací kartou (dále jen „parkovací karta“) odpovídá řidič, který je povinen před opuštěním vozidla umístit parkovací kartu viditelně lícni stranou nahoru za předním sklem uvnitř parkujícího vozidla takovým způsobem, aby veškeré údaje uvedené na parkovací kartě byly při pohledu zvenku zcela čitelné. Parkovací karta nesmí být ani částečně zakryta tónováním skla, nálepkami nebo jinými předměty. Řidič motocyklu, mopedu, motorové tříkolky nebo motokola uschová parkovací kartu u sebe a je povinen ji předložit při kontrole. Pořizování kopií parkovací karty není dovoleno.
3. Pokud se držitel parkovací karty rozhodne parkovací kartu vrátit a nadále ji nevyužívat, bude mu na základě žádosti vrácena poměrná část ceny za vydání parkovací karty, odpovídající počtu kalendářních dní, které nebyly vyčerpány.
4. Pokud držitel parkovací karty přejde do nového režimu parkování, bude poměrná část ceny za vydání parkovací karty, odpovídající počtu kalendářních dní, které nebyly vyčerpány, započítána vůči hodnotě nového parkovacího oprávnění.
5. Stíratelné parkovací lístky vydané na základě Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města pozbývají dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení své platnosti. Nevyužité stíratelné parkovací lístky je možné do 30. 9. 2023 vrátit na pokladně Magistrátu města Jihlavy, vchod z ulice Hluboká 8, Jihlava, nebo na pokladně odboru dopravy Magistrátu města Jihlavy, ulice Tyršova 18, Jihlava, a to v rámci otevírací doby pokladny.

### Článek 8 Zrušující ustanovení

Tímto nařízením se ruší:

1. Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města vydané na základě usnesení Rady města Jihlavy č. 598/21-RM dne 3. 6. 2021, účinné od 1. 7. 2021.
2. Nařízení města Jihlavy č. 12/2021, kterým se mění Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města vydané na základě usnesení Rady města Jihlavy č. 965/21-RM dne 23. 9. 2021, účinné od 15. 10. 2021.
3. Nařízení města Jihlavy č. 6/2022, kterým se mění Nařízení města Jihlavy č. 5/2021 o placeném stání motorových vozidel na místních komunikacích ve vymezených oblastech města, ve znění Nařízení města Jihlavy č. 12/2021, vydané na základě usnesení Rady města Jihlavy č. 1991/22-RM ze dne 23. 6. 2022, účinné od 1. 10. 2022.

## **Příloha č. 1**

### **Článek 9 Účinnost**

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. 5. 2023.

---

MgA. Karolína Koubová  
primátorka

---

Mgr. Petr Ryška  
náměstek primátorky

## Příloha č. 1.1

### Příloha k nařízení č. 7/2022 statutárního města Jihlavy:

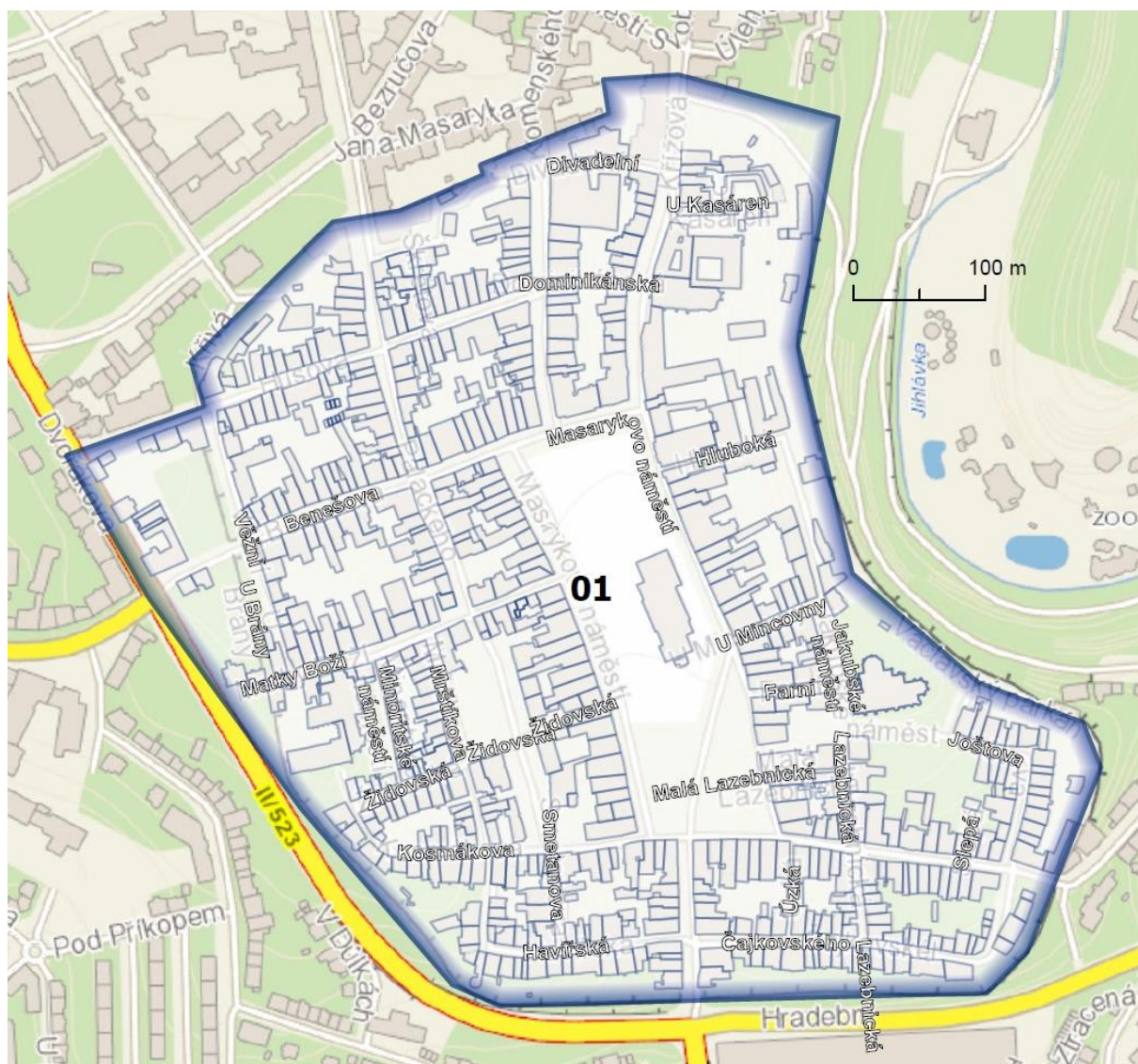
„Vymezené oblasti města Jihlavy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla ve městě Jihlavě na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin, nebo k stání silničního motorového vozidla provozovaného právníkou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle jiného právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města Jihlavy, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města Jihlavy.“

#### Vymezená oblast 01 centrum

Ulice	Číslo orientační
Benešova	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 46
Brněnská	1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 15a, 15b, 24a
Březinovy sady	25, 31
Divadelní	4, 8, 12, 15, 17, 19, 21
Dominikánská	4, 7
Dvořákova	4, 6, 10
Farní	1, 2, 4, 5
Haviřská	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 31, 33, 35
Hluboká	1, 3, 7, 8, 9, 11, 16, 18, 20
Husova	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 50, 52, čísla evidenční: 3200, 3201, 3202, 3205, 3206, 3207
Jakubské náměstí	1, 2, 4, 7, 8, 10
Jana Masaryka	22
Joštova	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 19a, 8a
Komenského	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 25a
Kosmákova	1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 13, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45
Křivá	1, 3, 5
Křížová	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 27, 33, 2a, 4a
Lazebnická	1, 3, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 24
Masarykovo náměstí	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67, 68
Matky Boží	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 16a, čísla evidenční: 3703
Minoritské náměstí	1, 3, 7, 9, 11, 1a
Mršíkova	1, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 24, 26, 28, 30
Palackého	1, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53
Slepá	1, 4
Smetanova	2, 3, 4, 6, 8, 10, 11
U Brány	4
U Kasáren	2, 3, 2a, 2b
U Mincovny	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Věžní	1, 4, 6, 8, 10, 16, 26, 28, 30, 32
Znojemská	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 6a
Úzká	1, 3
Čajkovského	2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 48, čísla evidenční: 3647, 3648
Škrétova	1, 2, 3, 4, 5, 2a
Židovská	1, 2, 3, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 22a, 23a, 23b čísla evidenční: 4446, 4668, 4673, 4883, 4906



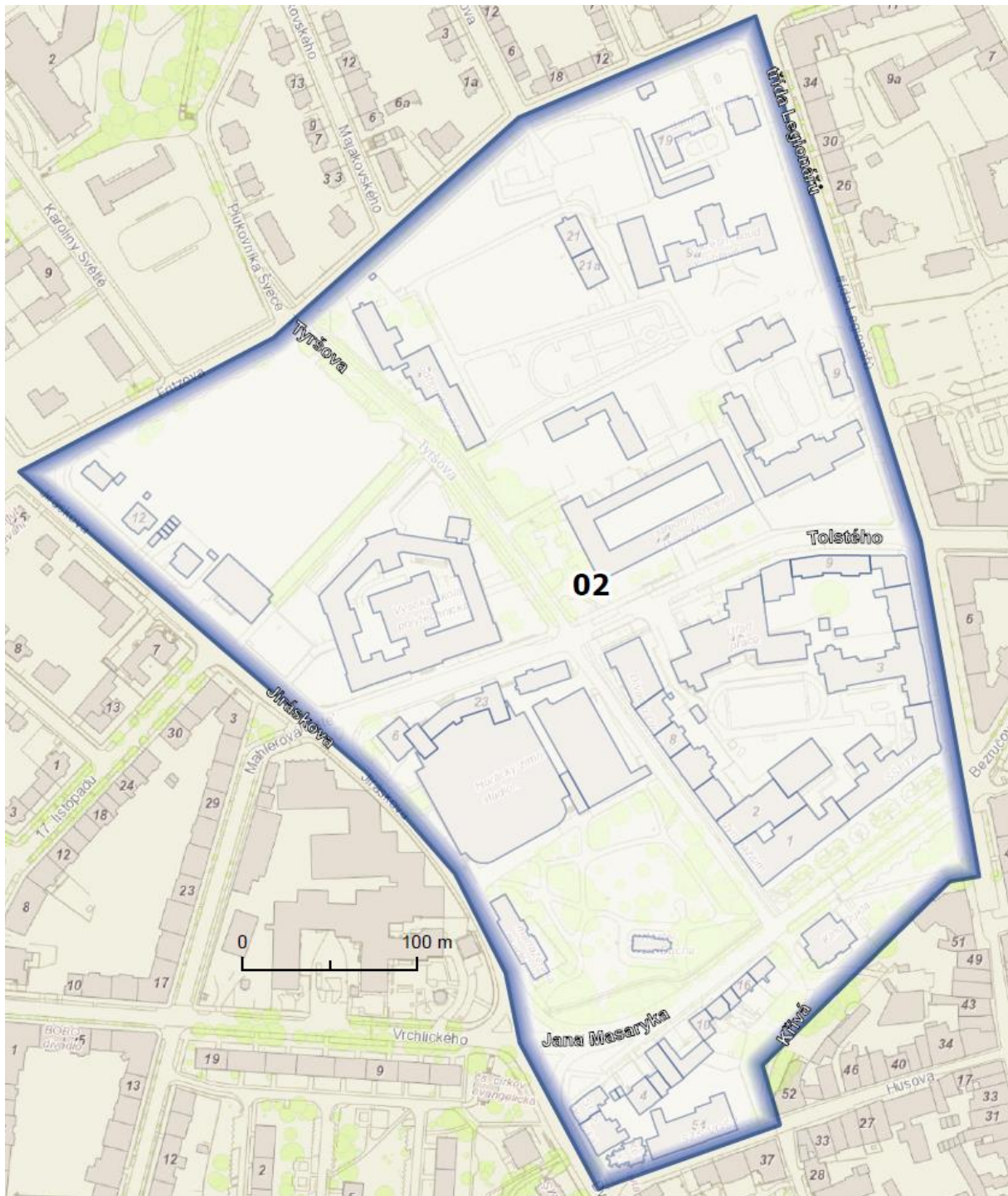
Příloha č. 1.1



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 02 Tyršova

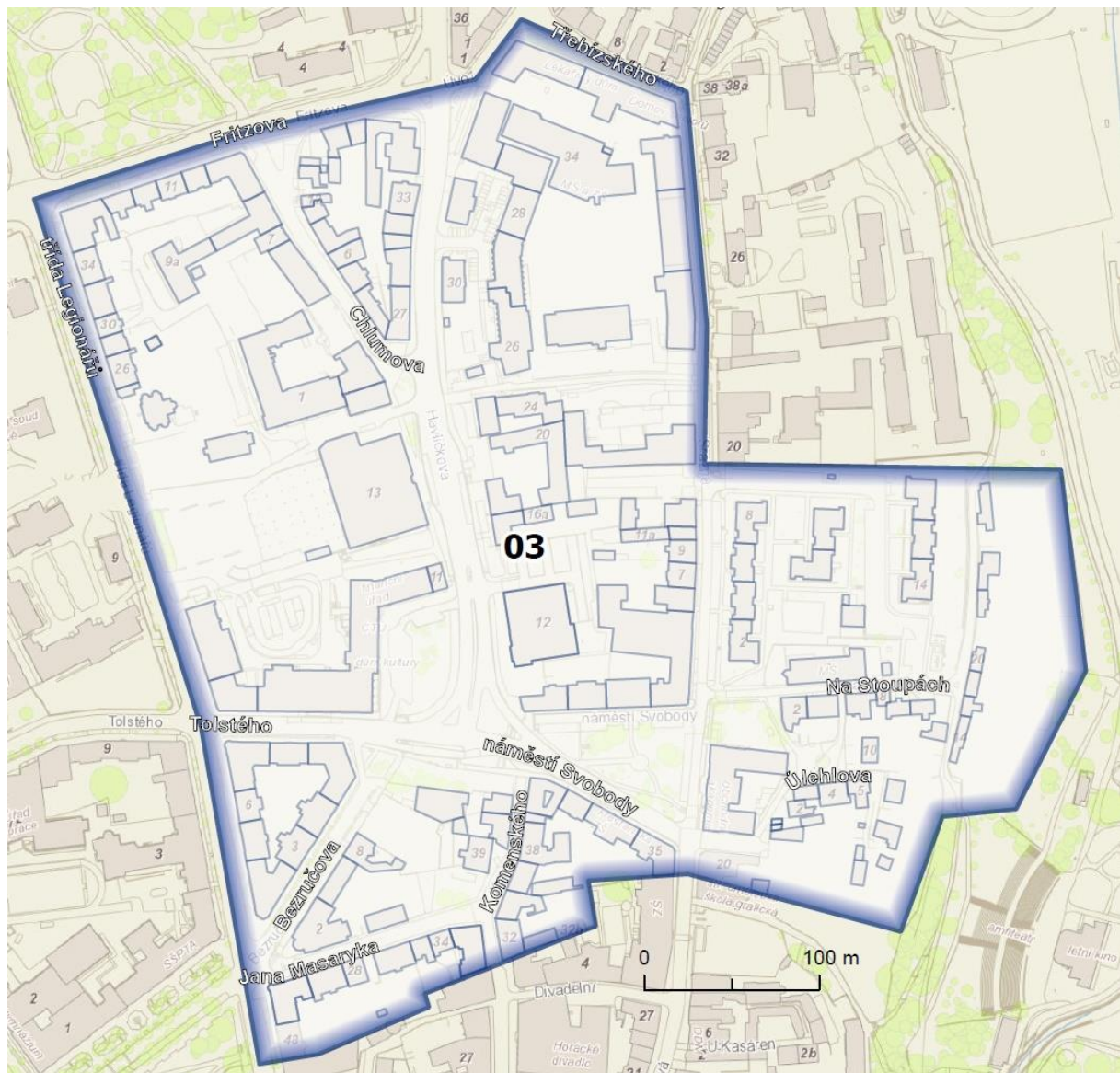
Ulice	Čísla orientační
Dvořákova	12
Fritzova	19, 21, 25, 21a
Husova	54
Jana Masaryka	1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, čísla evidenční: 3189, 3190
Jiráskova	2, 4, 6, 8, 10, 12, čísla evidenční: 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259
Tolstého	9, 11, 13, 14, 15, 16, 21, 23
Tyršova	2, 4, 6, 8, 10, 12, 18
třída Legionářů	3, 5, 7, 9, 11, 9a, 9b čísla evidenční: 3414, 5067



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 03 Havlíčkova jih

Ulice	Číslo orientační
Bezručova	2, 3, 4, 5, 7, 8, 10
Chlumova	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 1a, 1b, 9a
Fritzova	3, 9, 11, 13, 15
Havlíčková	11, 12, 13, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 16a, 16b, 26a, 27a, 28a, 28b, 34a, 34b
Jana Masaryka	5, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36
Komenského	32, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 41, 43, 32a, 32b, 36a, 38a
Křížová	20, 35
Na Stoupách	2, 3, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 12a, 22a
Palackého	48, 50, čísla evidenční: 3208
Srázná	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 11a, 13a, 16a, 19a
Tolstého	2, 3, 10
náměstí Svobody	1, 3, 4, 9, 10, 11
třída Legionářů	2, 4, 6, 8, 10, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36
Úlehlova	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, čísla evidenční: 3176, 3177, 3178 čísla evidenční: 4918



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 04 U Městského nádraží

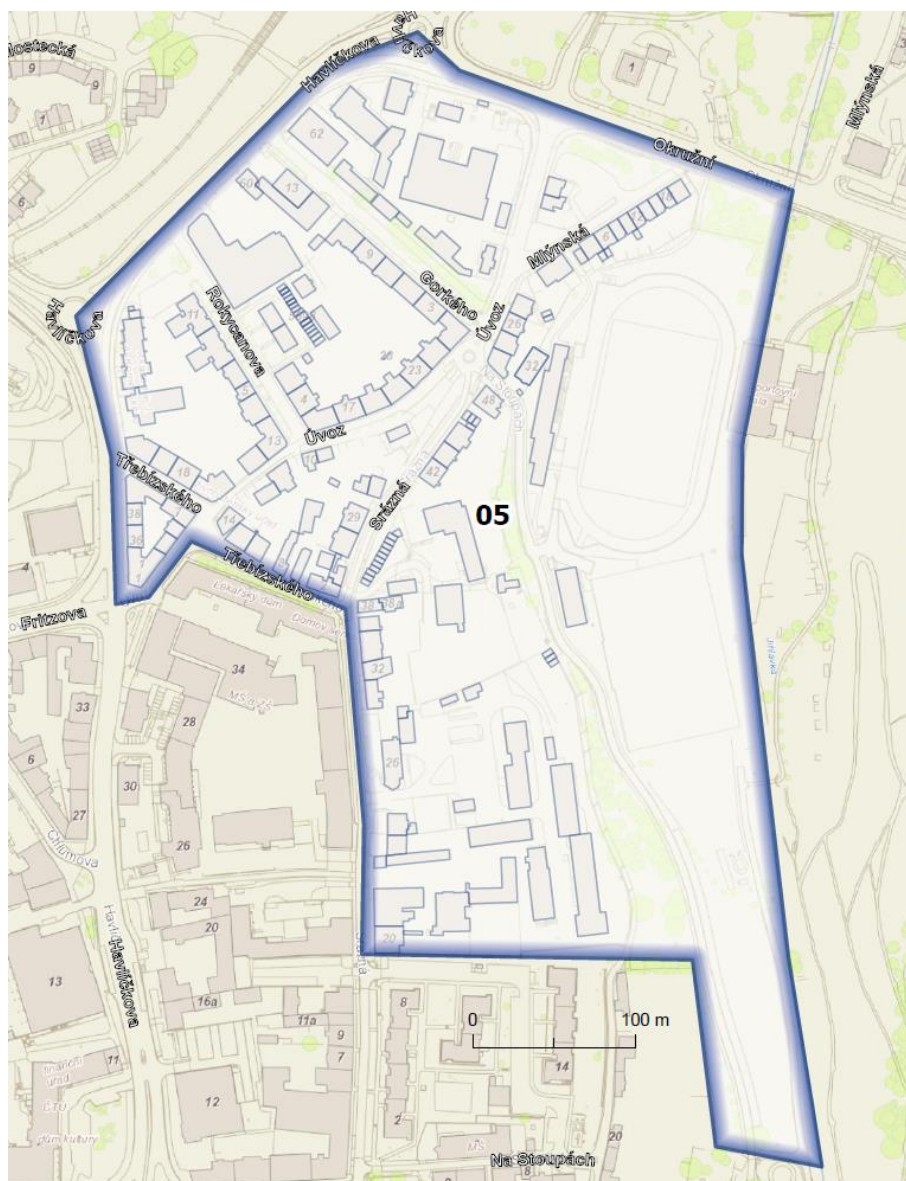
Ulice	Čísla orientační
Boženy Němcové	2, 3, 4
Chlumova	35
Fritzova	2, 4, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 32, 34
Jiráskova	18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, čísla evidenční: 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269
Karoliny Světlé	2, 7, 9, 11, 13, 15
Majakovského	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 6a, čísla evidenční: 3330, 3331, 3332, 3333
Nerudova	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 1a, čísla evidenční: 3339
Plukovníka Švece	1, 2, 4, 6, 8
U Městského nádraží	1, 4, 6, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 4a
třída Legionářů	15, 17, 15a
Úprkova	3, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25 čísla evidenční: 1475, 1476, 1477, 1478, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1496, 1497, 1498, 1499, 1500, 1501, 1502, 1503, 1504, 1505, 1506, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1517, 1518, 1519, 1520, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 4056, 4786, 4880, 5049



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 05 Úvoz

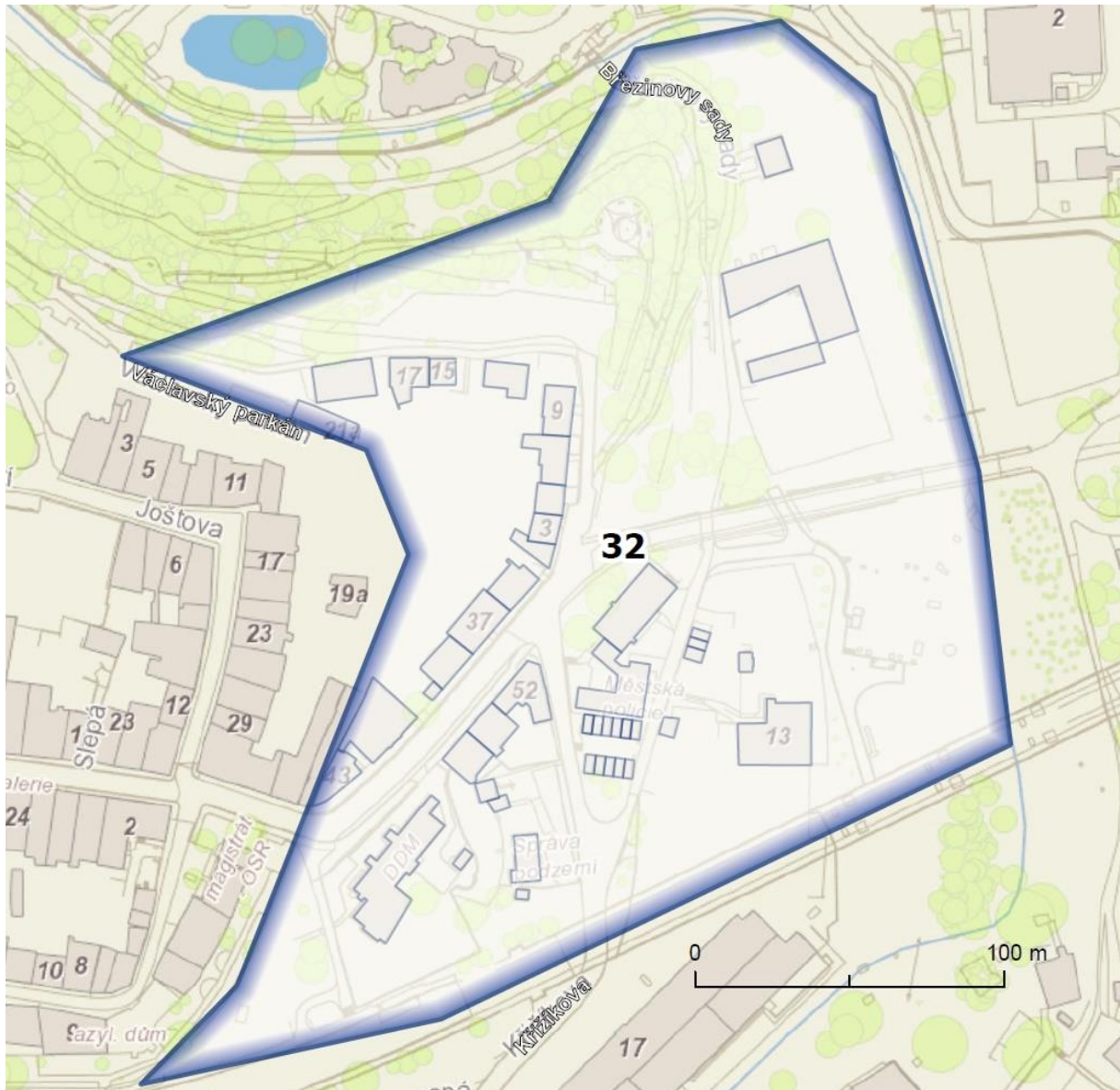
Ulice	Čísla orientační
Gorkého	3, 5, 7, 9, 11, 13
Havlíčková	36, 38, 40, 44, 46, 58, 60, 62, 64, 60a
Mlýnská	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, čísla evidenční: 3467, 3469
Na Stoupách	9, 28, 30, 32, čísla evidenční: 3186, 3187, 3188
Rokycanova	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, čísla evidenční: 2713, 2714, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864
Srázná	20, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 20c, 38a
Třebízského	2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 6a
Úvoz	1, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 34, 36
	čísla evidenční: 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 4037, 4082, 4736, 4737, 4738, 4740, 5021, 5370, 5698



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 32 Křížíkova

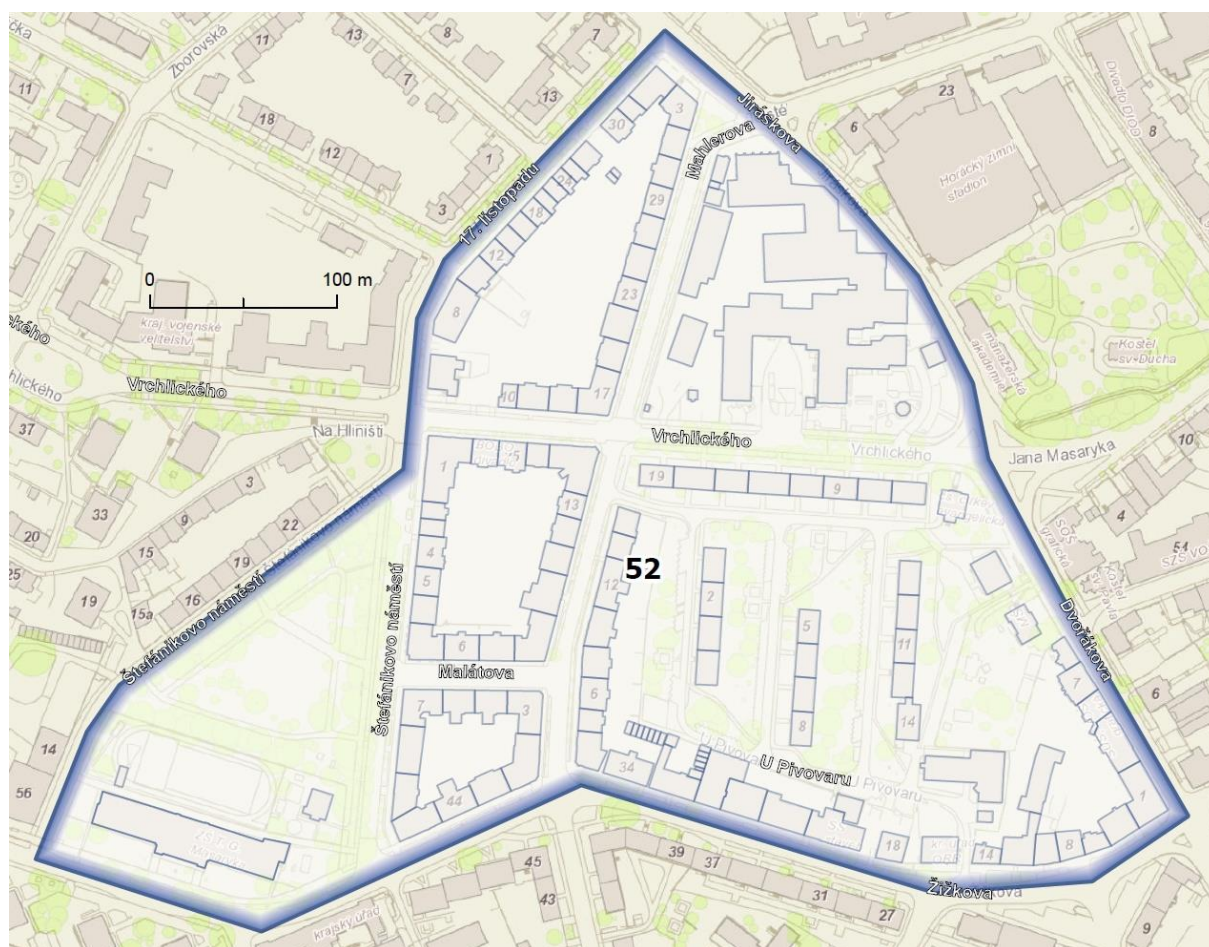
Ulice	Čísla orientační
Brněnská	33, 35, 37, 39, 43, 46, 48, 50, 52
Březinovy sady	1, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 21, 21a
Křížíkova	10, 13, 10a
	čísla evidenční: 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492



## Příloha č. 1.1

### Vymezená oblast 52 U Pivovaru

Ulice	Čísla orientační
17. listopadu	8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, čísla evidenční: 3224, 3225
Dvořákova	1, 3, 5, 7, 9, 11, 13
Jiráskova	3
Mahlerova	1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, čísla evidenční: 5020
Malátova	3, 4, 5, 6, 7, 8
U Pivovaru	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, čísla evidenční: 3216
Vrchlického	1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27
Štefánikovo náměstí	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 25
Žižkova	4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 32, 34, 38, 42, 44, 46, 50, 52
	čísla evidenční: 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 3885, 3886, 3887, 3888, 4922, 4987



## Příloha č. 2

Statutární město Jihlava

Rada města Jihlavy

### Ceník,

**kterým se stanoví ceny, za něž lze místní komunikace nebo jejich určené úseky ve vymezených oblastech statutárního města Jihlava užít k stání silničních motorových vozidel (dále jen „ceník“)**

Rada města Jihlavy vydává na základě usnesení č. 2235/22-RM ze dne 8. 9. 2022 tento ceník, kterým se stanoví ceny, za které lze místní komunikace<sup>1</sup> nebo jejich určené úseky v oblastech statutárního města Jihlava<sup>2</sup> užít k stání silničních motorových vozidel.

### Čl. I.

#### Vymezení základních pojmů

Pro účely tohoto ceníku se vymezují následující pojmy:

1. **Nařízením o vymezení oblastí** je Nařízení města Jihlavy č. 7/2022, kterým se vymezují oblasti statutárního města Jihlavy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.
2. **Vymezenou oblastí města** je oblast statutárního města Jihlavy vymezená ve smyslu § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů v nařízení o vymezení oblastí. Vymezené oblasti jsou uvedeny v příloze nařízení o vymezení oblastí.
3. **Manuálem parkování** je dokument vydaný Radou města Jihlavy určující podrobnější podmínky nařízení o vymezení oblastí a ceníku.
4. **Silniční motorové vozidlo** je vozidlo vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí<sup>3</sup>.
5. **Stání vozidla** je uvedení silničního motorového vozidla do klidu nad dobu povolenou pro zastavení<sup>4</sup>.
6. **Regulovaným úsekem** je konkrétní místní komunikace v některé vymezené oblasti města nebo její konkrétně určený úsek, který lze užít ke stání vozidla<sup>5</sup> za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>6</sup>.
7. **Režimem parkování** je soubor specifických pravidel parkování, který je stanoven pro každý regulovaný úsek dopravním značením. Režimy parkování jsou uvedeny v manuálu parkování.
8. **Parkovací zónou** je soubor vymezených oblastí. Parkovací zóny jsou uvedeny v manuálu parkování.
9. **Abonentem** je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje vozidlo za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>7</sup> a má ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu. Skutečnost, že má abonent ve vymezené oblasti města sídlo nebo provozovnu, musí být uvedena ve veřejném rejstříku. Parkovací oprávnění je abonentovi zřizováno pro vozidlo, které abonent provozuje za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>8</sup>, a opravňuje

<sup>1</sup> Viz § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>2</sup> vymezených ve smyslu ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>3</sup> Viz § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>4</sup> Viz § 2 písm. n) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>5</sup> ve smyslu § 23 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

<sup>6</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>7</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

<sup>8</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů



## Příloha č. 2

k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů.

10. **Návštěvníkem** je osoba, která není ve vymezené oblasti města abonentem nebo rezidentem.
11. **Rezidentem** je fyzická osoba, která má ve vymezené oblasti města místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti města. Parkovací oprávnění je rezidentovi zřizováno pro vozidlo rezidenta a opravňuje k stání tohoto vozidla na místní komunikaci v době určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů.
12. **Parkovací oblastí abonenta** nebo **parkovací oblastí rezidenta** je území vymezených oblastí města, a to konkrétní vymezená oblast města, ve které má abonent sídlo nebo provozovnu nebo ve které má rezident místo trvalého pobytu nebo nemovitost s vlastnickým právem, a dále všechny další vymezené oblasti města, které s touto konkrétní vymezenou oblastí města sousedí hranou nebo rohem – s výjimkou, pokud je sousedící vymezenou oblastí města vymezená oblast města 01 centrum, která nikdy není součástí parkovací oblasti abonenta nebo rezidenta, pokud přímo ve vymezené oblasti města 01 centrum abonent nemá sídlo, provozovnu nebo rezident nemá místo trvalého pobytu nebo nemovitost s vlastnickým právem.<sup>9</sup>
13. **Dlouhodobé parkovací oprávnění**, za které se považuje abonentní parkovací oprávnění (dále jen APO) a rezidentní parkovací oprávnění (dále jen RPO), je oprávnění k stání vozidla v době určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů ve vymezené oblasti města, určené ke stání vozidel abonentů a rezidentů, a to za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>10</sup>. Za vozidlo abonenta a rezidenta se považuje vozidlo v těchto právních vztazích k žadateli o vydání dlouhodobého parkovacího oprávnění:
  - a) žadatel je vlastníkem nebo provozovatelem vozidla, popř. užívá vozidlo na základě společného jmění manželů,
  - b) žadatel užívá vozidlo na základě leasingové či úvěrové smlouvy uzavřené se subjektem, který je k této činnosti oprávněn,
  - c) žadatel má vozidlo dlouhodobě pronajato od subjektu, který je k této činnosti oprávněn,
  - d) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání zaměstnavatelem,
  - e) žadatel má vozidlo svěřeno k dlouhodobému užívání jako člen orgánu právnické osoby.
14. **Krátkodobé parkovací oprávnění** (tzv. návštěvnícké parkovací oprávnění, dále jen NPO) je oprávnění ke stání vozidla pro návštěvníky ve vymezené oblasti města, určené k stání na dobu časově omezenou za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>11</sup>.
15. **Virtuálními parkovacími hodinami** je webová aplikace nebo aplikace pro mobilní telefony umožňující úhradu ceny NPO.
16. **Pracovním dnem** je každý den v týdnu vyjma soboty, neděle, státních svátků a ostatních svátků<sup>12</sup>.
17. **Cenou za parkovací oprávnění a oprávnění, na jejichž základě parkovací oprávnění vznikají**, cena bez daně z přidané hodnoty (DPH)<sup>13</sup>.

### ČI. II.

#### Druhy parkovacích oprávnění

1. Pro účely užití regulovaných úseků ke stání vozidla po zaplacení ceny stanovené tímto ceníkem se stanoví následující druhy parkovacích oprávnění, resp. oprávnění, na jejichž základě parkovací oprávnění vznikají:

<sup>9</sup> Součástí parkovací oblasti abonenta se sídlem nebo provozovnu nebo rezidenta s místem trvalého pobytu nebo nemovitostí s vlastnickým právem ve vymezené oblasti města 01 centrum ale jsou všechny další vymezené oblasti města, které s vymezenou oblastí města 01 centrum sousedí hranou nebo rohem.

<sup>10</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>11</sup> Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>12</sup> ve smyslu zákona č. 245/2000 Sb., o státních svátcích, o ostatních svátcích, o významných dnech a o dnech pracovního klidu, ve znění pozdějších předpisů

<sup>13</sup> Jedná se o činnosti, které nejsou předmětem daně (výkon veřejné správy v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. a) až c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů). V případě, že příslušný orgán rozhodne, že se nejedná o výkon veřejné správy, ale o zdanitelnou činnost, bude cena navýšena o příslušnou sazbu DPH dle zákona č. 235/2004 Sb., ve znění platném ke dni povinnosti přiznat daň.

## Příloha č. 2

- a) dlouhodobá parkovací oprávnění
    - i. abonentní parkovací oprávnění (APO),
    - ii. rezidentní parkovací oprávnění (RPO),
    - iii. volné hodiny (dále jen VH) jako zvláštní druh parkovacího oprávnění spojeného s dlouhodobými parkovacími oprávněními.
  - b) krátkodobá parkovací oprávnění
    - i. návštěvnické parkovací oprávnění (dále jen NPO).
2. Pro APO se stanoví následující podmínky vydání a platnosti:
- a) APO opravňuje abonenta k užití regulovaných úseků v parkovací oblasti abonenta ke stání jím provozovaného vozidla za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>14</sup>.
  - b) Abonent si APO obstará na základě žádosti o vydání parkovacího oprávnění podané statutárním zástupcem nebo osobou zmocněnou statutárním zástupcem osobně na Odboru dopravy Magistrátu města Jihlavy a doložené příslušnými podklady.
  - c) Cenu za APO abonent uhradí bezhotovostně přes platební terminál nebo převodem na účet nebo hotovostně na pokladně Magistrátu města Jihlavy.
  - d) Časová platnost APO je 3, 6 nebo 12 měsíců. Časová platnost APO začíná běžet v 0.00 hodin dne, který uvede žadatel v žádosti o vydání parkovacího oprávnění, nejdříve však následující den po vydání APO. Žádost o vydání APO nesmí být podána dříve než 60 dní před začátkem časové platnosti.
  - e) Každý abonent je oprávněn požádat o vydání maximálně čtyř APO.
  - f) Držitel APO může požádat o změnu parkovacího oprávnění. Za změnu parkovacího oprávnění se nepovažuje dočasná změna registrační značky vozidla abonenta za registrační značku náhradního vozidla (např. z důvodu, že je vozidlo abonenta v servisu), pokud doba této změny nastane vždy nejvíce jednou během každých 3 měsíců časové platnosti parkovacího oprávnění, netrvá déle než 7 kalendářních dní a náhradní vozidlo má celkovou hmotnost vozidla do 3 500 kg, celkovou délku vozidla do 5 000 mm a současně celkovou výšku do 2 000 mm, pokud nemá držitel vydáno APO pro vozidlo, jehož délka je větší než 5 000 mm nebo výška je větší než 2 000 mm.
  - g) Držitel APO může požádat o zrušení parkovacího oprávnění před koncem časové platnosti parkovacího oprávnění. Bývalý držitel APO má právo na vrácení poměrné části ceny zaplacené za parkovací oprávnění odpovídající poměrově celým měsícům, které od provedení zrušení parkovacího oprávnění zbývají do konce původní časové platnosti parkovacího oprávnění, zaokrouhleno na celé koruny nahoru.
3. Pro RPO se stanoví následující podmínky vydání a platnosti:
- a) RPO opravňuje rezidenta k užití regulovaných úseků v parkovací oblasti rezidenta k stání vozidla této osoby<sup>15</sup>.
  - b) Rezident si RPO obstará na základě žádosti o vydání parkovacího oprávnění podané on-line postupem stanoveným manuálem parkování nebo osobně na Odboru dopravy Magistrátu města Jihlavy a doložené příslušnými podklady.
  - c) Cenu za RPO rezident uhradí bezhotovostně přes platební bránu, platební terminál nebo převodem na účet nebo hotovostně na pokladně Magistrátu města Jihlavy.
  - d) Časová platnost RPO je 3, 6 nebo 12 měsíců. Časová platnost RPO začíná běžet v 0.00 hodin dne, který uvede žadatel v žádosti o vydání parkovacího oprávnění, nejdříve však následující den po vydání RPO. Žádost o vydání RPO nesmí být podána dříve než 60 dní před začátkem časové platnosti RPO.
  - e) Každý rezident je oprávněn požádat o vydání maximálně dvou RPO.

<sup>14</sup> ve smyslu ustanovení § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích

<sup>15</sup> ve smyslu ustanovení § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích

## Příloha č. 2

- f) Držitel RPO může požádat o změnu parkovacího oprávnění. Za změnu parkovacího oprávnění se nepovažuje dočasná změna registrační značky vozidla rezidenta za registrační značku náhradního vozidla (např. z důvodu, že je vozidlo rezidenta v servisu), pokud doba této změny nastane vždy nejvíce jednou během každých 3 měsíců časové platnosti parkovacího oprávnění, netrvá déle než 7 kalendářních dní a náhradní vozidlo má celkovou hmotnost vozidla do 3 500 kg, celkovou délku vozidla do 5 000 mm a současně celkovou výšku do 2 000 mm, pokud nemá držitel vydáno RPO pro vozidlo, jehož délka je větší než 5 000 mm nebo výška je větší než 2 000 mm.
- g) Držitel RPO může požádat o zrušení parkovacího oprávnění před koncem časové platnosti parkovacího oprávnění. Bývalý držitel RPO má právo na vrácení poměrné části ceny zaplacené za parkovací oprávnění odpovídající poměrově celým měsícům, které od provedení zrušení parkovacího oprávnění zbývají do konce původní časové platnosti parkovacího oprávnění, zaokrouhleno na celé koruny nahoru.
4. Pro VH se stanoví následující podmínky vydání a platnosti:
- a) VH se vydávají abonentovi nebo rezidentovi jako součást APO nebo RPO nebo samostatně. Abonent a rezident mohou čerpat VH jako parkovací oprávnění ke stání vozidla v regulovaných úsecích v parkovací oblasti abonenta nebo rezidenta. Vozidlo musí být druhem vozidla motocykl, osobní automobil nebo nákladní automobil kategorie vozidla N1 a jeho celková hmotnost může být nejvýše 3 500 kg.
- b) Abonent nebo rezident získá VH jako součást 1. APO na dobu 12 měsíců nebo 1. RPO na dobu 12 měsíců, a to maximálně jednou během 12 po sobě jdoucích měsíců. Počet takto získaných VH je 200. V případě zrušení parkovacího oprávnění před koncem časové platnosti se ruší i nedočerpané takto získané VH. V takové případě abonent nebo rezident může získat další VH jako součást APO nebo RPO až po uplynutí 12 měsíců od získání předchozích takto získaných VH.
- c) Abonent nebo rezident si rovněž může VH obstarat samostatně nezávisle na vlastnictví APO nebo RPO, a to na základě žádosti o vydání volných hodin podané on-line postupem stanoveným manuálem parkování nebo osobně na Odboru dopravy Magistrátu města Jihlavy. Cenu za samostatně získané VH abonent nebo rezident uhradí bezhotovostně přes platební bránu, platební terminál nebo převodem na účet nebo hotovostně na pokladně Magistrátu města Jihlavy. Každý abonent nebo rezident může tyto VH získat maximálně jedenkrát během 12 po sobě jdoucích měsíců.
- d) Časová platnost VH získaných jako součást APO nebo RPO je po dobu časové platnosti parkovacího oprávnění. Časová platnost VH získaných samostatně je 12 měsíců od data pořízení. Nevyčerpané VH po skončení časové platnosti zanikají. VH se čerpají postupně od nejdříve pořízených.
- e) Abonent nebo rezident čerpá VH provedením registrace registrační značky příslušného silničního motorového vozidla postupem podle manuálu parkování. Čerpání VH začíná okamžikem registrace nebo ve zvoleném termínu, který nesmí být pozdější než časová platnost VH. Dřívější čerpání VH není možné. Minimální doba registrace je 1 hodina, maximální doba registrace je 24 hodin a po nevyčerpaný rozsah VH. Doba registrace mohou být pouze celé hodiny.
5. Pro NPO se stanoví následující podmínky vydání a platnosti:
- a) NPO opravňuje návštěvníka k užití regulovaných úseků k stání vozidla<sup>16</sup> na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.
- b) NPO si návštěvník obstará prostřednictvím:
- i. bezhotovostní úhrady ceny prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin,
  - ii. bezhotovostní nebo hotovostní úhrady ceny prostřednictvím parkovacího automatu, pokud je v lokalitě k dispozici

<sup>16</sup> ve smyslu ustanovení § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích

## Příloha č. 2

- c) Časová platnost NPO je vymezena v příloze ceníku. Časová platnost parkovacího oprávnění začíná běžet při uhrazení ceny prostřednictvím virtuálních parkovacích hodin nebo parkovacího automatu.
- d) NPO je platné pro regulované úseky shodného režimu parkování nacházející se ve vymezené oblasti města, pro kterou si návštěvník NPO zakoupil.

### Čl. III.

#### Stanovení cen za oprávnění pro regulované úseky ve vymezených oblastech města

1. V příloze ceníku se závazně stanoví ceny za parkovací oprávnění a oprávnění, na jejichž základě parkovací oprávnění vznikají, platné pro regulované úseky, které se nachází ve vymezených oblastech města.
2. Stanoví-li příloha ceníku odlišnou cenu za druhé či další APO nebo RPO, vztahuje se tato cena na každé další parkovací oprávnění pro rezidenta nebo abonenta vydané v době platnosti předchozí nebo předchozích APO nebo RPO pro stejnou rezidentní oblast nebo abonentní oblast jako předchozí vydané APO nebo RPO.
3. Užití regulovaných úseků, které se nachází ve vymezených oblastech města, se umožňuje bezplatně (za cenu 0,- Kč) k stání silničních motorových vozidel:
  - a) bezpečnostních sborů<sup>17</sup>,
  - b) základních složek integrovaného záchranného systému<sup>18</sup> neuvedených pod písm. a),
  - c) ozbrojených sil České republiky, včetně vozidel používaných Vojenskou policií,
  - d) Městské policie Jihlava coby městské (obecní) policie<sup>19</sup>.

### Čl. IV.

#### Účinnost

Tento ceník nabývá účinnosti dnem 1. 5. 2023.

---

**MgA. Karolína Koubová**  
primátorka

---

**Mgr. Petr Ryška**  
náměstek primátorky

<sup>17</sup> ve smyslu § 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>18</sup> ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů

<sup>19</sup> zřízené podle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů

## Příloha č. 2

**Příloha č. 1 k ceníku**, kterým se stanoví ceny, za něž lze místní komunikace nebo jejich určené úseky ve vymezených oblastech města užít k stání silničních motorových vozidel (dále jen „ceník“)

### Stanovení cen za parkovací oprávnění pro stání silničním motorovým vozidlem v regulovaných úsecích ve vymezených oblastech města

Ceny za parkovací oprávnění a oprávnění, na jejichž základě parkovací oprávnění vznikají, platné pro regulované úseky, které se nachází ve vymezených oblastech města, se závazně stanoví takto:

1. Abonentní parkovací oprávnění (APO) nebo rezidentní parkovací oprávnění (RPO):

a) Cena za **1. parkovací oprávnění**:

Doba:	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
APO	1 600,- Kč	2 800,- Kč	4 800,- Kč
RPO	400,- Kč	700,- Kč	1 200,- Kč

b) Cena za **2. parkovací oprávnění**:

Doba:	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
APO	2 800,- Kč	4 800,- Kč	8 400,- Kč
RPO	1 600,- Kč	2 800,- Kč	4 800,- Kč

c) Cena za **3. a 4. parkovací oprávnění**:

Doba:	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
APO	4 000,- Kč	7 000,- Kč	12 000,- Kč

d) V případě, že rezident je **držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P<sup>20</sup>**, je cena za 1. oprávnění:

Doba:	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
RPO	200,- Kč	350,- Kč	600,- Kč

Cena za 2. RPO je u těchto rezidentů shodná s cenou 2. RPO ostatních rezidentů. Na výše uvedenou zvýhodněnou cenu za 1. RPO nemají nárok rezidenti, kterým bylo silničním správním úřadem povoleno zřízení vyhrazeného parkovacího místa dle zvláštního právního předpisu<sup>21</sup>.

e) V případě, že silniční motorové vozidlo není druhem vozidla motocykl nebo osobní automobil a současně jeho **délka je větší než 5 000 mm nebo výška je větší než 2 000 mm**, je cena za každé RPO nebo APO:

Doba:	3 měsíce	6 měsíců	12 měsíců
APO, RPO	8 000,- Kč	14 000,- Kč	24 000,- Kč

2. Návštěvnícké parkovací oprávnění (NPO):

a) Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích **v parkovací zóně A, režimu parkování 1**:

20,- Kč za každých započatých 30 minut stání, maximálně však 200,- Kč za stání konkrétního vozidla v jedné vymezené oblasti města během 24 hodin.

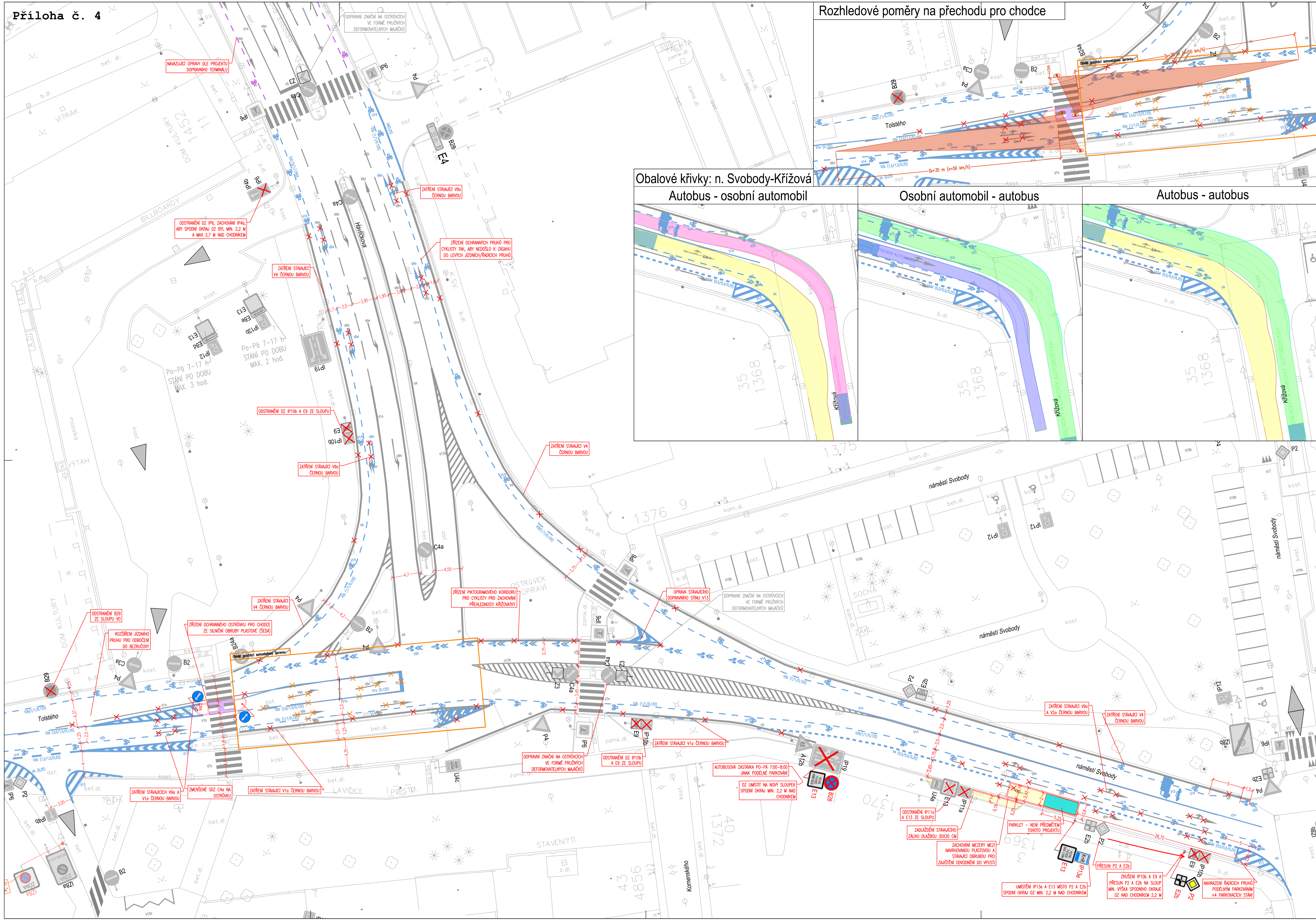
<sup>20</sup> ve smyslu zákona č. 329/2011 Sb., o poskytování dávek osobám se zdravotním postižením a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>21</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

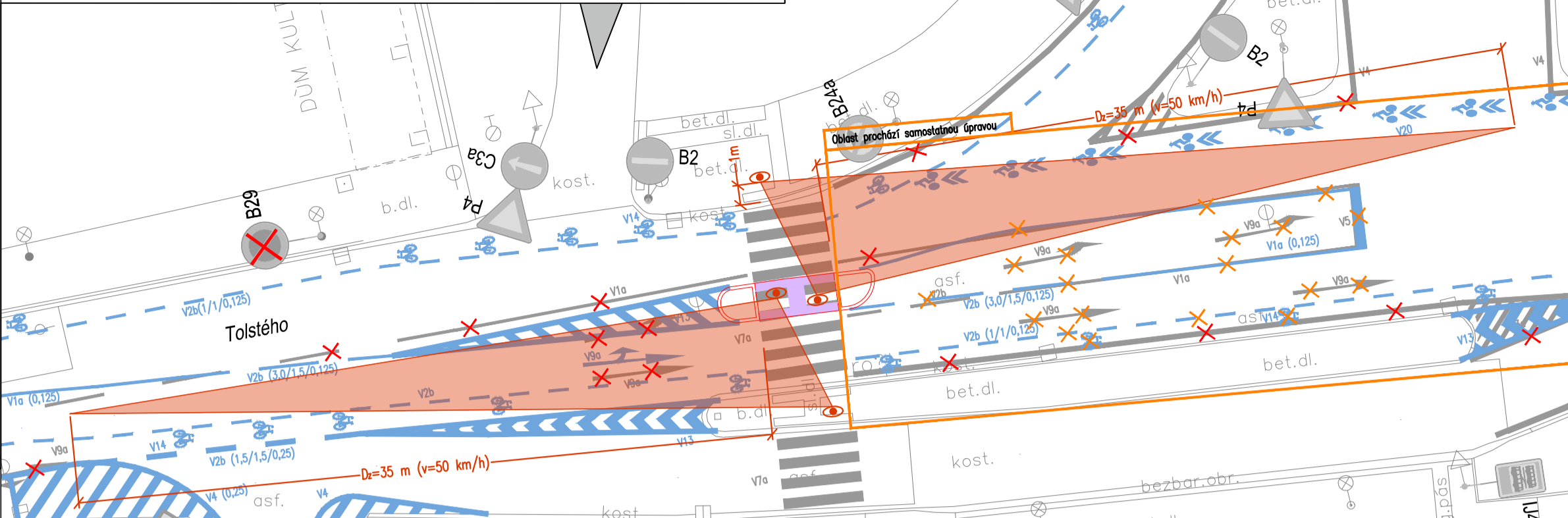
## Příloha č. 2

- b) Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích **v parkovací zóně A, režimu parkování 2:**  
15,- Kč za každých započatých 30 minut stání.
  - c) Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích **v parkovací zóně B, režimu parkování 1:**  
10,- Kč za každých započatých 30 minut stání, maximálně však 100,- Kč za stání konkrétního vozidla v jedné vymezené oblasti města během 24 hodin.
  - d) Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích **v parkovací zóně B, režimu parkování 2:**  
10,- Kč za každých započatých 30 minut stání.
  - e) Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích **v parkovací zóně B, režimu parkování 3:**  
10,- Kč za každých započatých 30 minut stání, maximálně však 50,- Kč za stání konkrétního vozidla v jedné vymezené oblasti města během 13 po sobě jdoucích hodin, maximálně však 100,- Kč za stání konkrétního vozidla v jedné vymezené oblasti města během 24 hodin.
3. Cena volných hodin (VH):
- 0,- Kč za VH získané jako součást 1. APO na dobu 12 měsíců nebo 1. RPO na dobu 12 měsíců,
  - 200,- Kč za dalších 200 VH získaných abonentem nebo rezidentem samostatně.
4. Cena za změnu vydaného parkovacího oprávnění je stanovena na 100,- Kč.
5. Cena za předčasné zrušení vydaného parkovacího oprávnění je stanovena na 200,- Kč.

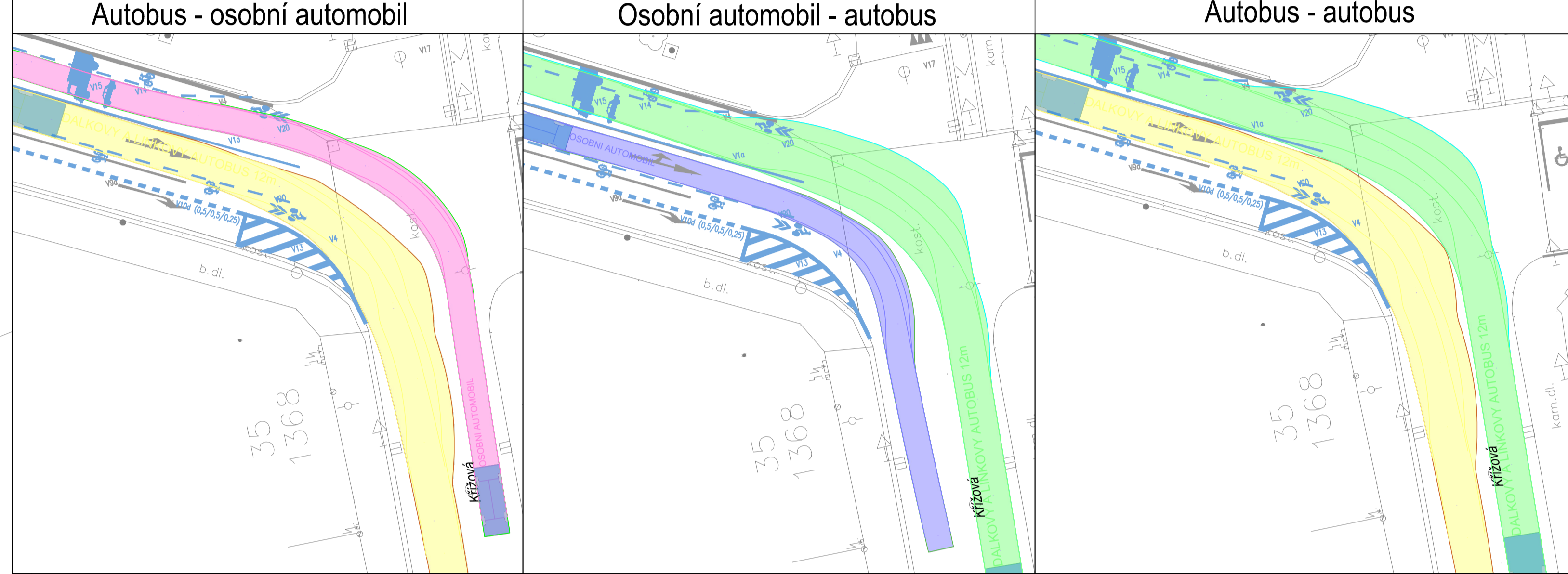




Rozhledové poměry na přechodu pro chodce



Obalové křivky: n. Svobody-Křížová



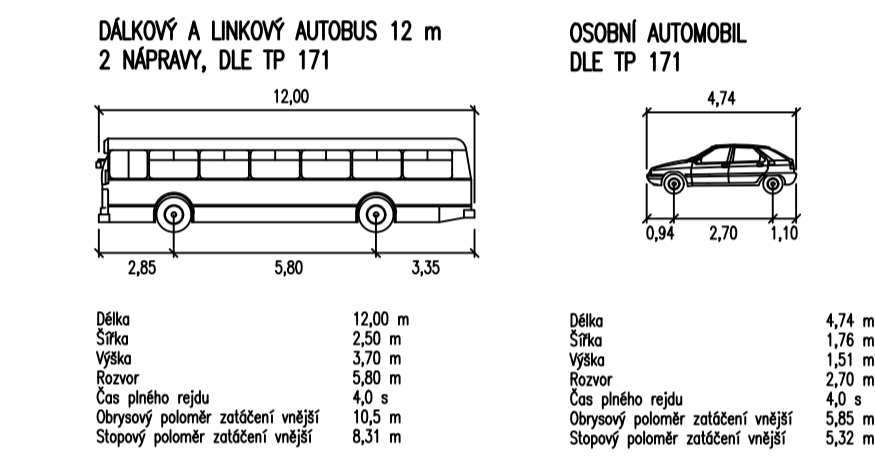
Legenda

- Hrany - návrh (silniční obruba plastová sedá)
- Opětření pro nevidomé (nalepovací pás, bílý)
- Vodorovné dopravní značení bílé - návrh
- Vodorovné dopravní značení bílé - stav
- Navazující projekt dopravního terminálu
- Vodorovné dopravní značení žluté - návrh
- Chodník (betonová dlažba 30x30 cm)
- Směr jízdy vozidel
- Rušený prvek
- Samostatná úprava (neřešeno PD)
- Svislé dopravní značení - návrh
- Svislé dopravní značení - stav
- Rušené dopravní značení

Rozhledové poměry přechodu pro chodce

- Rozhled pro zastavení  $D_2 = 35$  m (rychlost = 50 km/h)
- Dle ČSN 73 6110/21 Projektování místních komunikací
- Dle čl. 10.1.4 - Rozhledové poměry před přechody, Tabulka 17

Obalové křivky - autobus a osobní automobil



ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2	---	---
1	---	---

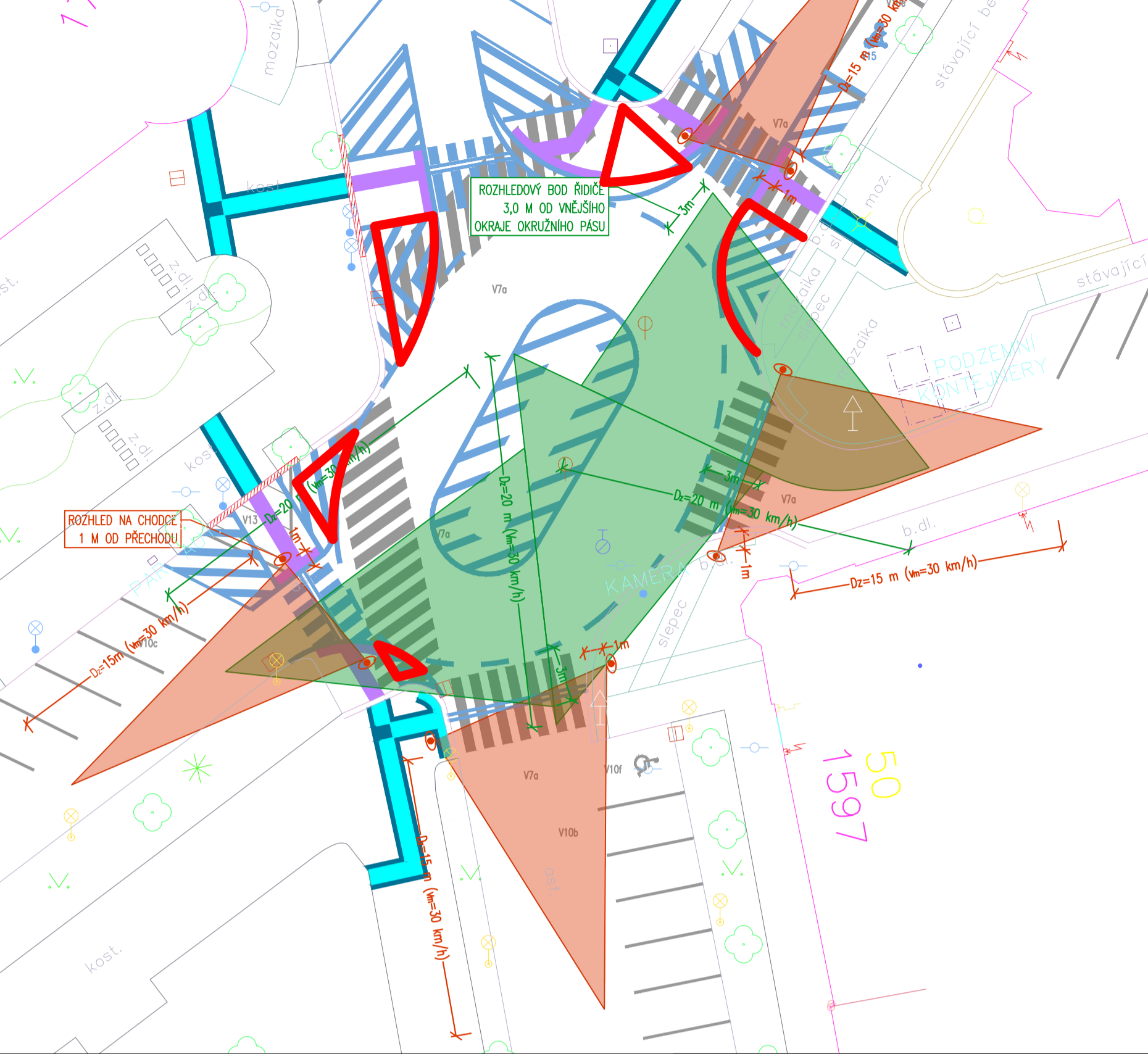
PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP s.r.o. Šverbova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem tel.: 416 624 140 IČO: 28714792, DIČ: CZ28714792 HIP: Ing. Pavel Soukup		
Investor:	Služby města Jihlavy	
KÚ:	Jihlava (659673)	
Zodpovědný projektant:	Ing. Josef Filip, Ph.D.	
Vypracoval:	Ing. Jana Jiřová	
Datum:	06/2022	Číslo zakázky: 21-045
		Formát A4: 10
		Stupeň: DZ
Zakázka:	JIHLAVA - DOPRAVNÍ OPATŘENÍ ČÁST C - TOLSTÉHO - NÁM. SVOBODY	Mřížko: 1:250
Příloha:	SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ NÁM. SVOBODY	Paré: C.2.2

PRACOVNÍ VERZE  
24.8.2022

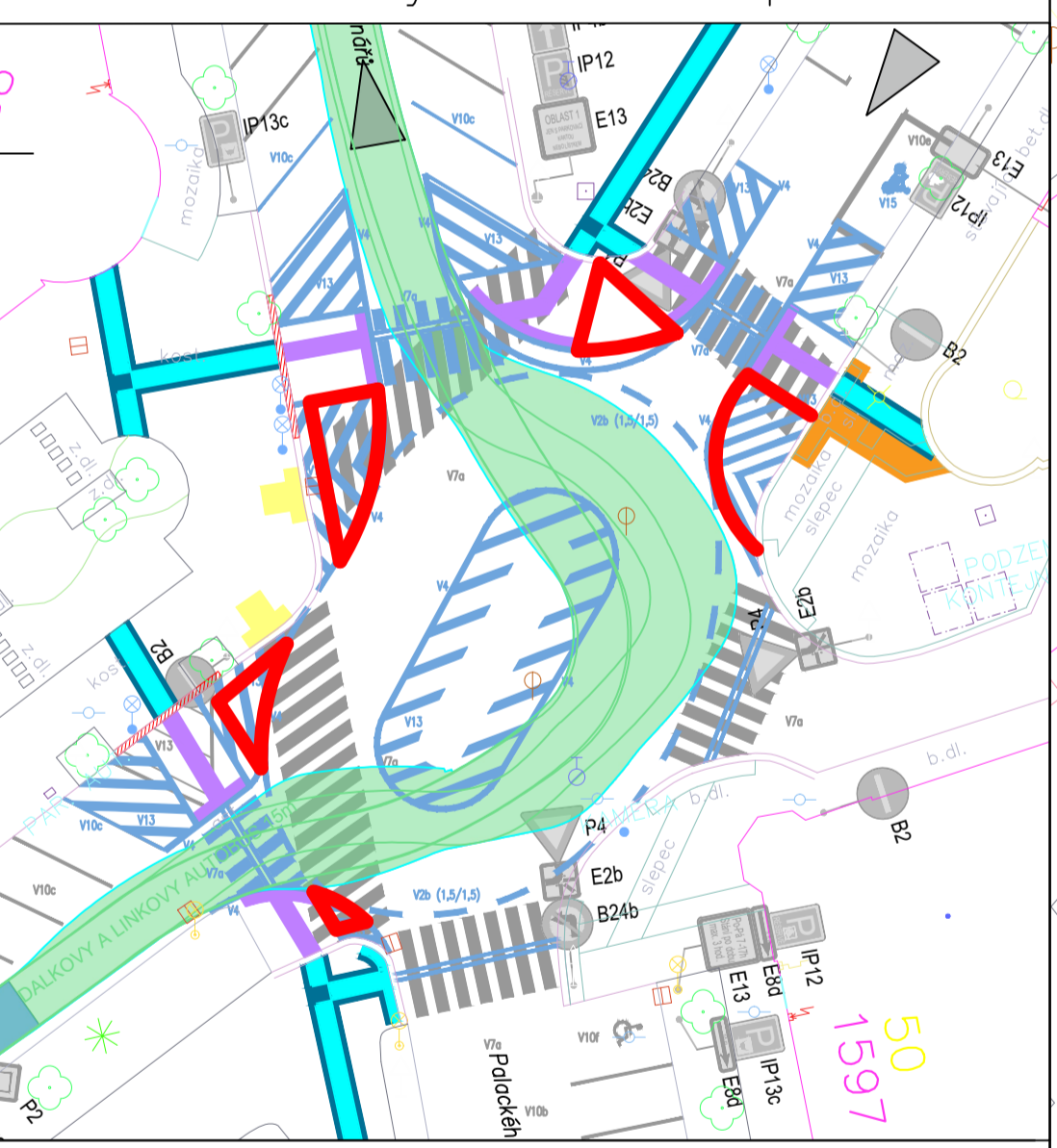


Rozhledové poměry přechodu pro chodce a OK

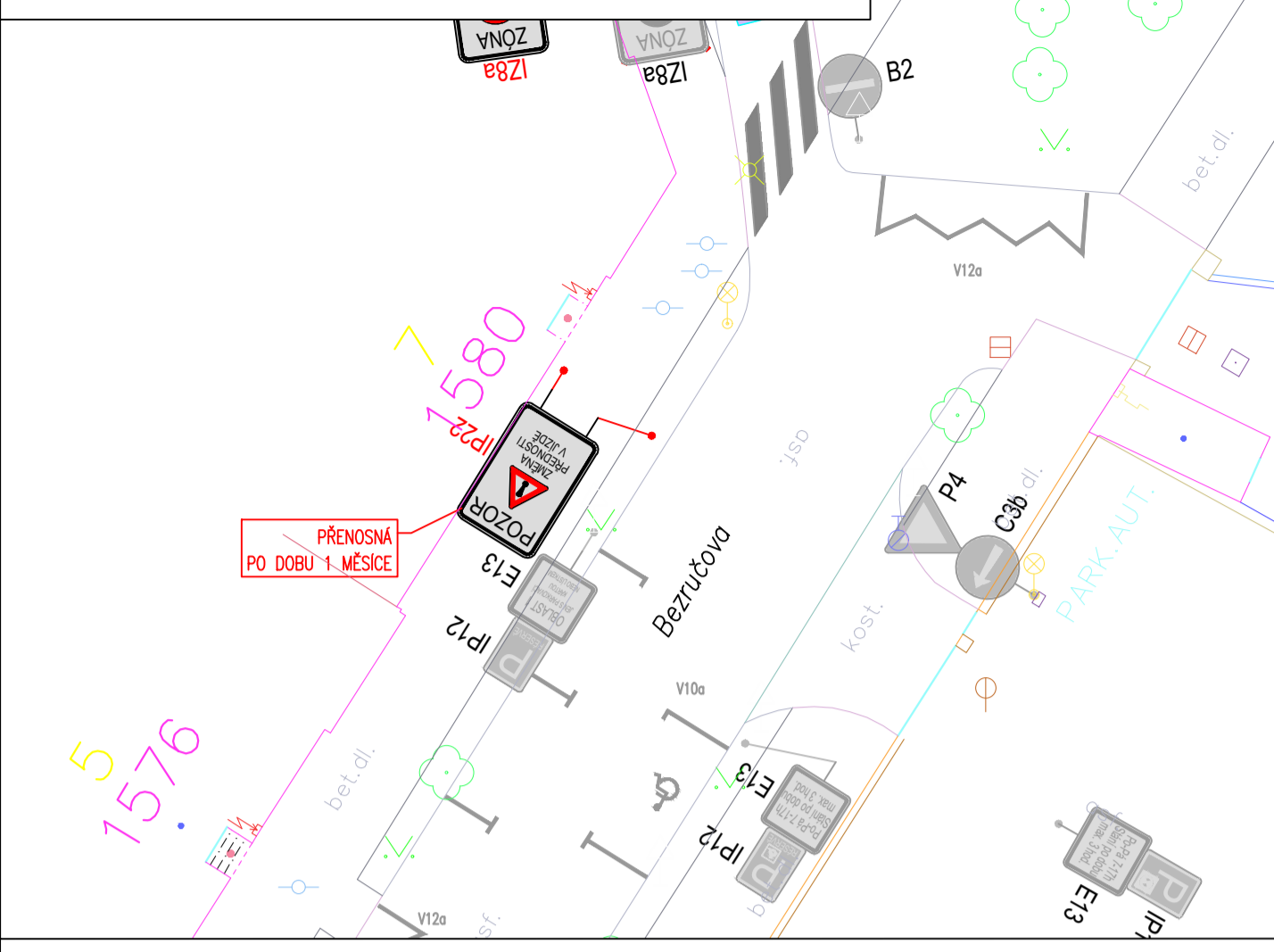
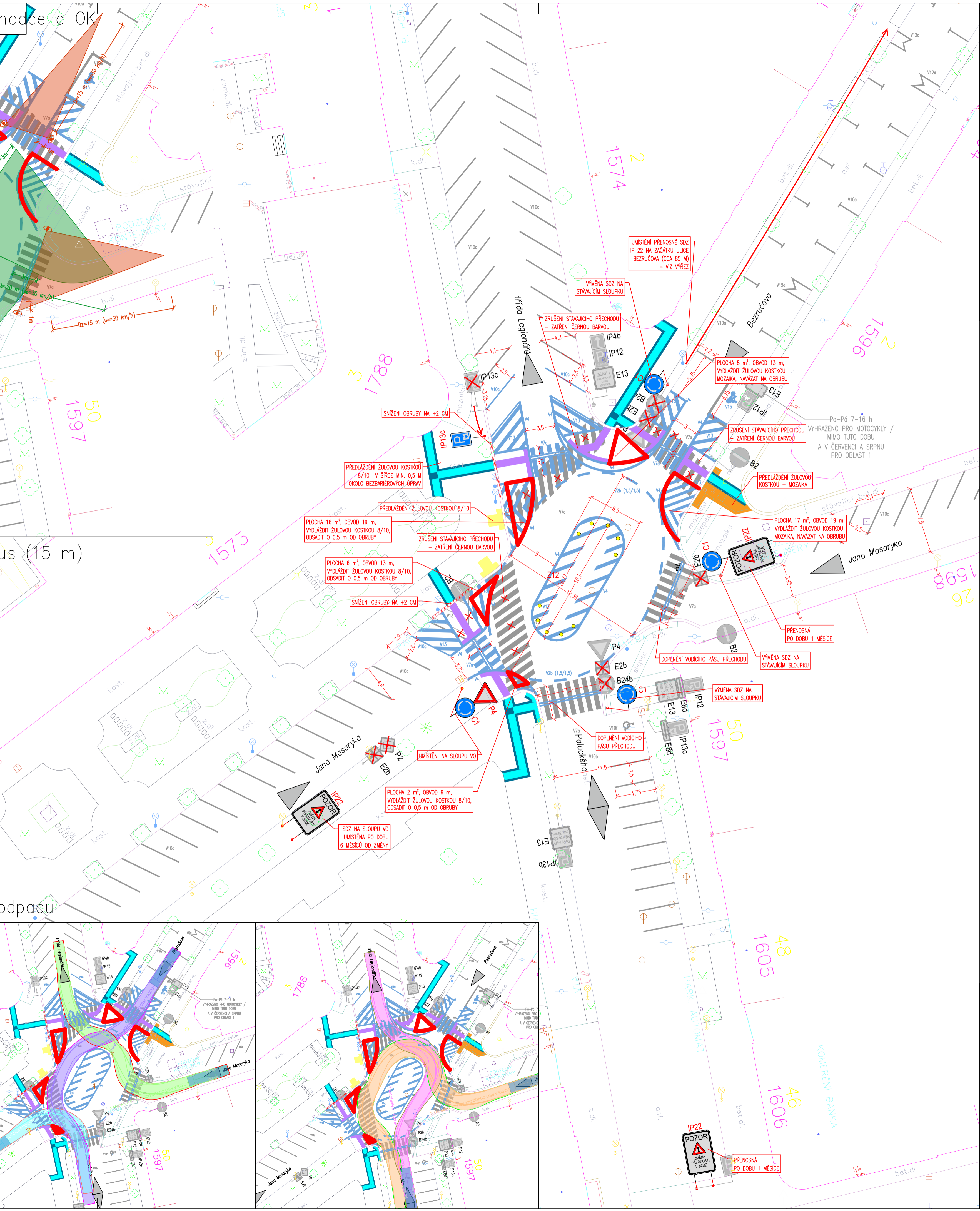
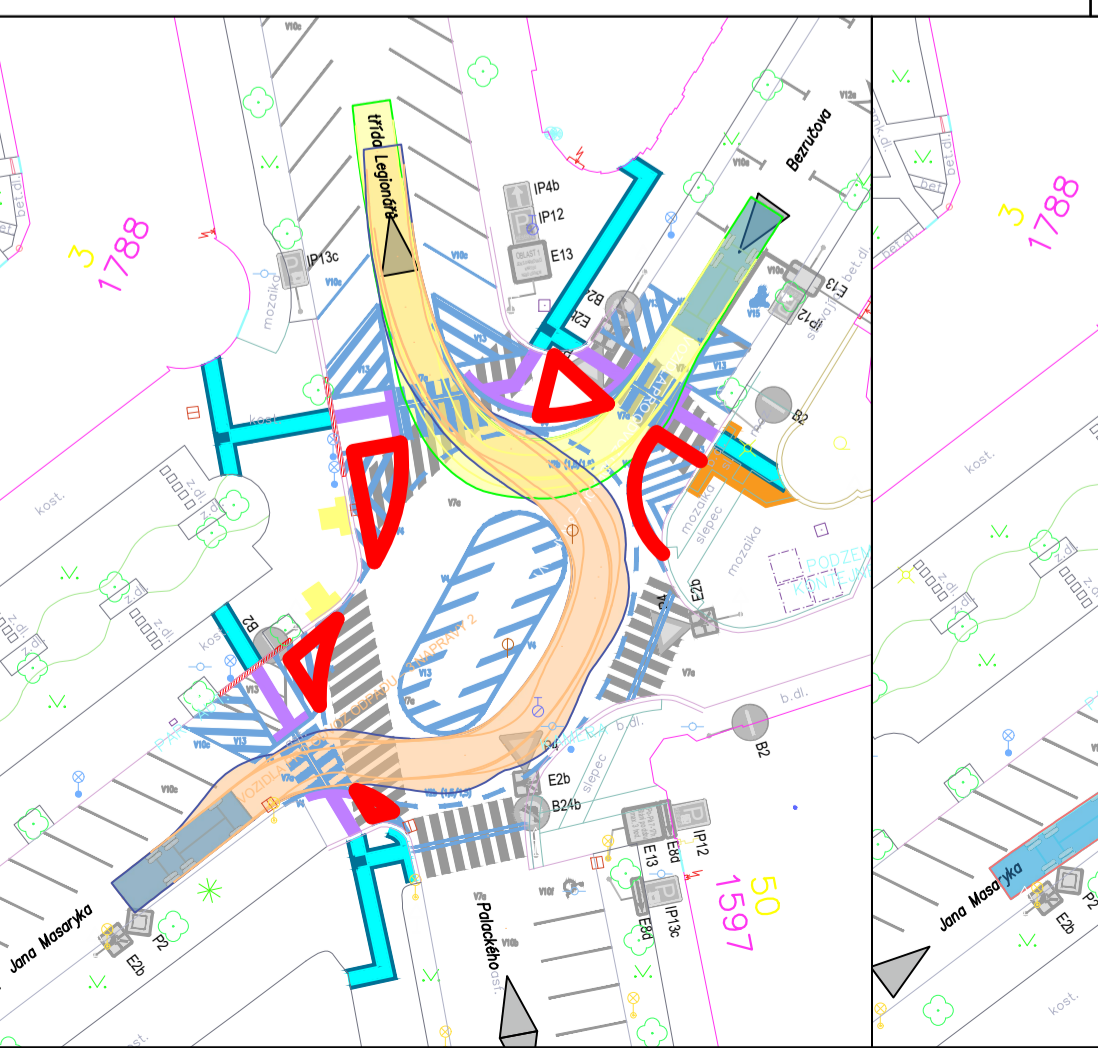
Príloha č. 5



Obalové křivky – vozidlo pro autobus (15 m)

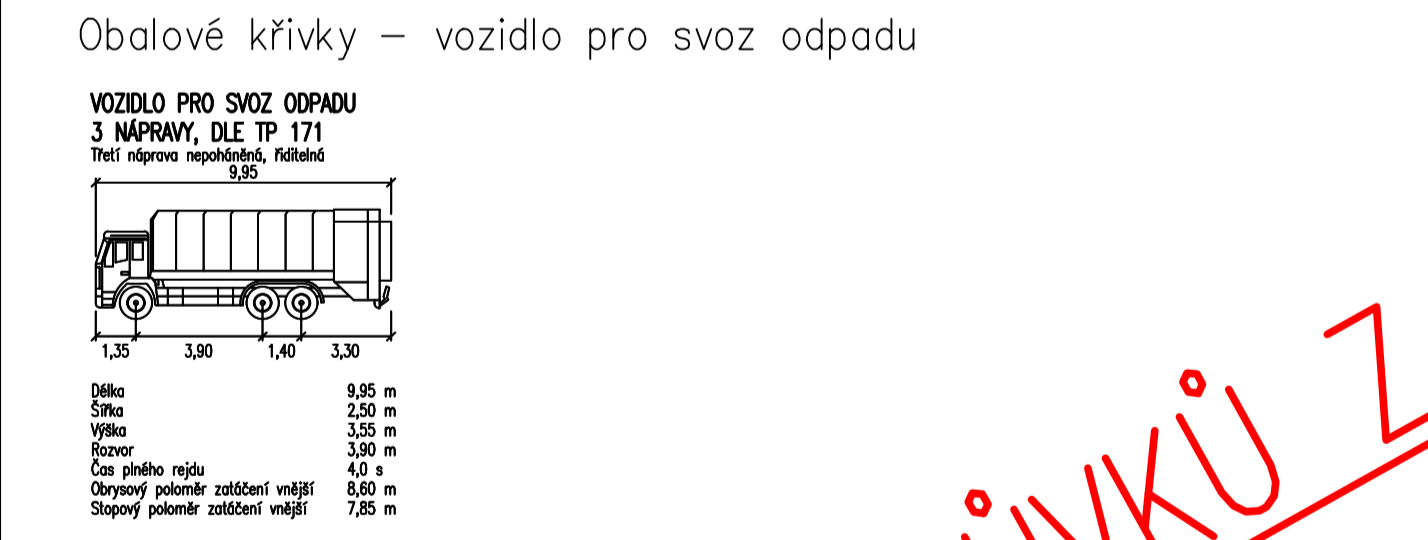


Obalové křivky – vozidlo pro svoz odpadu



- Legenda**
- Chodník předláždění – žulová kostka 8/10
  - Chodník předláždění – žulová štípaná mozaika
  - Opětření pro nevidomé – varovný/signální pás (polymerbetonová dlaždice 40x40x3, bílý)
  - Opětření pro nevidomé – hladká deska (polymerbetonová deska 25x25x3, šedá)
  - Opětření pro nevidomé (nalepovací pás, bílý)
  - Vodorovné dopravní značení – návrh
  - Vodorovné dopravní značení – stav
  - Směr jízdy vozidel
  - Rušený prvek
  - Svislé dopravní značení – návrh
  - Svislé dopravní značení – stav
  - Rušené svislé dopravní značení
- Krátký příčný práh (Z 12, Ø 420 mm, výška 52 mm, rychlost do 20 km/h)

- Rozhledové poměry přechodu pro chodce**
- Rozhled pro zastavení Dz = 15 m (mezní rychlost = 30 km/h)
  - Dle ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací
  - Dle čl. 10.1.4 – Rozhledové poměry před přechody, Tabulka 17
- Rozhledové trojúhelníky – okružní křižovatka**
- Průsečná křižovatka
  - Rychlost v = 50 km/h
  - Strana rozhledového trojúhelníku do sousední větve Dz = 20 m (rozhled pro zastavení dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací).
  - V souladu s TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích.



ČÍSLO REVIZE	DATUM REVIZE	POPIS REVIZE
2.	---	---
1.	---	---
GENERÁLNÍ PROJEKTANT: <b>PROJEKCE DOPRAVNÍ FIDIP s.r.o.</b> Svermova 338, 416 02, Písek nad Labem tel.: 416 831 324 IČO: 293 10 02, DIČ: CZ29310292 IJP: Ing. Pavel Soukup		
Investor: Služby města Jihlavy		
KÚ: Jihlava (659673)		
Zodpovědný projektant: Josef Filip, Ph.D.		
Vypracovávající: Jana Jířková, Ing. Pavel Soukup		
Datum: 07/2022	Číslo zakázky: 01-045	Formát: A4/B
Zakázka: JIHLAVA – DOPRAVNÍ OPATŘENÍ ČÁST A – OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA U SS		Stupeň: DZ
Příloha: SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ		Merítka: 1:250
		Paré: A.2

**DOPLNĚNÍ OSTRŮVKŮ Z  
"LEGA"  
31.10.2022  
MMJ-OD**

Tyršova 18, Jihlava | detašované pracoviště

Kateřina Fuxová  
nar. 11. 11. 1987  
Březinova 4053/125  
586 01 Jihlava

Spis. zn. SZ-MMJ/OD/20822/2023/2 UID vyřizuje / telefon Jihlava  
Č.j. MMJ/OD/65486/2023-ChZ \*jihlvp23v00m13\* Kateřina Fuxová, DiS. / 565593518 03.04.2023

### Výzva k úhradě určené částky

Magistrát města Jihlavy, odbor dopravy, příslušný podle § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), podle § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu

#### v y z ý v á

provozovatele motorového vozidla tovární značky Škoda, registrační značky **5J88085**, kterým je **Kateřina Fuxová**, nar. **11. 11. 1987**, trvalý pobyt **Březinova 4053/125, 586 01 Jihlava**, k úhradě určené částky ve výši **500 Kč**, slovy Pětset korun českých.

Tato částka je podle § 125h odst. 3 zákona o silničním provozu splatná **do 30 dnů ode dne doručení této výzvy** bude-li určená částka připsána **po dni splatnosti**, bude tato částka bezodkladně **vrácena provozovateli** vozidla a **v šetření bude pokračováno**.

Splatnost určené částky ve výši 500 Kč znamená, že tato částka musí být v uvedené zákonné lhůtě **připsána na účet** Statutárního města Jihlavy **nebo složena v hotovosti** na pokladně Magistrátu města Jihlavy (Masarykovo náměstí 97/1 nebo Tyršova 18, Jihlava) **s uvedením variabilního symbolu**, jak je níže uveden (údaj nezbytný k provedení platby dle § 125h odst. 4 zákona o silničním provozu).

Určenou částku lze uhradit:

- převodem na účet Statutárního města Jihlavy u České spořitelny, č. účtu 60011-1466072369/0800, konstantní symbol 3618, variabilní symbol **5330026115**, - k platbě lze užít QR kód vpravo,
- poštovní poukázkou typu A na kterékoliv poště
- hotově/platební kartou na pokladně Magistrátu města Jihlavy



Nezjištěný řidič výše uvedeného motorového vozidla dne 05. 03. 2023 v čase 17:40 hod. na pozemní komunikaci ulice Vrchlického před čp. 2601 v obci Jihlava, nerespektoval ust. § 27 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu: "Řidič nesmí zastavit a stát na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní". Toto jednání vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu, porušením ust. § 4 písm. c) zákona o silničním provozu.

**Poučení:** V případě uhrazení určené částky nejpozději v den splatnosti Magistrát města Jihlavy, odbor dopravy věc odloží. V opačném případě bude pokračovat v šetření přestupku.

**Neuhradí-li provozovatel vozidla určenou částku, může ve lhůtě stanovené k úhradě této určené částky Magistrátu města Jihlavy, odboru dopravy písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku /tzn. jeho jméno, příjmení, datum narození a adresu trvalého pobytu/. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení (s náležitostí podání podle § 37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů).**

v z. Mgr. Pavel Vlček  
vedoucí úseku přestupků  
Dr. Ing. et Ing. Lubomír Dohnal  
vedoucí odboru dopravy

Magistrát města Jihlavy

## 1.1 Parkování v České republice pohledem Rady ČPA

Česká parkovací asociace vznikla na základě silné poptávky po nových informacích, použitých postupech, potřebě změn legislativy a zejména jako nástroj pro sdílení dobrých zkušeností a znalostí ("best practice") z Evropy i celého světa. Nebudeme skrývat, že prvotní a nejsilnější impulsy přicházely z největších měst ČR. A tím jak přicházejí noví členové asociace z řad měst i soukromých subjektů ze všech koutů ČR je zřejmé, že tato potřeba stále narůstá v rámci celé republiky, což vnímáme pozitivně. Bohužel z toho plyne fakt, že jsme v ČR se zlepšením v problematice parkování zatím zásadně nepokročili - parkování se v ČR velmi často stále řeší nevhodným, zastaralým způsobem. Nastíníme zde dvě důležité oblasti, ve kterých se ČPA snaží provést nezbytné změny:

### 1. Legislativní limity

Největší výzvou je snaha ČPA o modernizaci právního prostředí s cílem výrazně zvýšit efektivitu systémů regulace dopravy v klidu (ale i v jiných oblastech našeho života). Dnes stále převažují různé analogové systémy nebo systémy s polovičatými postupy digitalizace používající např. scan dokladů a jejich následné zaslání emailem. Z našeho pohledu je to nedostatečné, navíc i nebezpečné a usilujeme o plnohodnou digitalizaci, která umožní efektivnější, rychlejší a snadnější fungování celého systému. Od úvodních registrací, které zvládne občan z domova či své kanceláře a přitom využije moderních identifikačních prostředků, přes levnější a efektivnější provoz parkovacích systémů po automatizované vymáhání přestupků, které v maximální míře využije plně digitální formy doručování a komunikace s přestupci. Bohužel z nedávné kauzy eDokladů víme, že se nyní jedná o nesnadný úkol, avšak nemůžeme polevit a naopak naši snahu musíme zintenzivnit. A berme si za příklad země, které šancí moderních technologií plně využily a nyní jsou daleko před námi (například Estonsko). A proč se jedná o největší výzvu? Dlouhodobé přešlapování na místě, vedlo k narůstajícímu nerespektování základních pravidel platných pro provoz na pozemních komunikacích a k nárůstu negativních jevů, kdy špatné parkování negativně omezuje ostatní účastníky provozu.

### 2. Edukace

Další velkou výzvou a současně prioritou ČPA je potřeba šíření moderních poznatků o řešení parkování, a o moderních způsobech koexistence všech skupin ve veřejném prostoru a to na všech úrovních. Jak laické veřejnosti, tak i politickým reprezentacím (zástupců municipalit, zákonodárců), až po úředníky a odborníky. Nechce se nám věřit, že se stále najdou politici slibující "parkování zdarma přímo pod okny" a co hůř - velká část veřejnosti, která naplnění takových nesmyslných slibů požaduje a očekává! Snažíme se vysvětlovat reálnou hodnotu veřejného prostoru pro kvalitnější život lidí. V úvodu jsme zmínili, že první impulsy po nových informacích a nových přístupech vznikly v největších městech. Zde již často veřejnost požaduje regulaci dopravy v souladu s našimi vizemi. Omezovat parkování na veřejných komunikacích přesun zaparkovaných vozidel mimo veřejný prostor - do garáží, na záchytná parkoviště, atd. . Vlastníci vozidel by se měli o svůj majetek postarat sami a nenechávat jej ve veřejném prostoru, který pak může být mnohem přitažlivější pro lidi.

ČPA loni oslavila již 10 let od svého vzniku. I když se nám řada úspěchů podařila, včetně funkční účasti v rámci Evropské parkovací asociace, vidíme před sebou obrovské množství práce. Víme, co vše je potřeba v ČR dále změnit, abychom začali dohánět světovou a evropskou špičku, abychom nepřeslapovali na místě. Zatím to spíš vypadá, že nám evropský rychlík stále rychleji ujíždí.

Tato zpráva byla vyhotovena pro bakalářskou práci Kateřiny Fuxové, DiS

V Praze dne 1.2.2024

Rada ČPA