

## Městská část Praha 5

### Zápis z 11. zasedání Dopravního výboru dne 24.01.2024

**Přítomni:**

Svatopluk Bartoň, Ing. Savina Finardi, Ph.D., JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Ing. Jan Panenka, Ing. Alena Rybičková, Ph.D., Radek Vokřál

**Omluveni:**

Ing. arch. Barbora Jobová, Mgr. Jan Klusoň, Ing. Čestmír Stárek, MBA

**Hosté:**

Milan Kryl, Ivan Růžička, Milan Vrkoč, Adéla Kamírová

**Program:**

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 11. zasedání VYDO ze dne 08.01.2024	Schváleno	VYDO/11/1/2024
2.	Schválení programu 11. zasedání VYDO dne 08.01.2024	Schváleno	VYDO/11/2/2024
3.	Schválení zápisu z 10. zasedání VYDO ze dne 20.12.2023	Schváleno	VYDO/11/3/2024
4.	"Návrh skladby ceníku ZPS"	Schváleno	VYDO/11/4/2024

**Městská část Praha 5**  
**11. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 24.01.2024  
Číslo usnesení: VYDO/11/1/2024

1. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

**Volba ověřovatele zápisu z 11. zasedání VYDO ze dne 08.01.2024**

Výbor dopravní

**I. Volí**

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 11. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 08.01.2024.

Poměr hlasování: 6/0/0

**Městská část Praha 5**  
**11. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 24.01.2024  
Číslo usnesení: VYDO/11/2/2024

2. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

**Schválení programu 11. zasedání VYDO dne 08.01.2024**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. program 11. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 08.01.2024.

Poměr hlasování: 6/0/0

**Městská část Praha 5**  
**11. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 24.01.2024  
Číslo usnesení: VYDO/11/3/2024

3. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

**Schválení zápisu z 10. zasedání VYDO ze dne 20.12.2023**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. zápis z 10. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.12.2023.

Poměr hlasování: 6/0/0

**Městská část Praha 5**  
**11. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 24.01.2024  
Číslo usnesení: VYDO/11/4/2024

4. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

**"Návrh skladby ceníku ZPS"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. odlišit v parametrech ZPS centrální části Prahy od ostatního území. Hlasování 6/0/0
2. § 4 - Návštěvnícké paušální oprávnění:
  - zpracovat právní analýzu oprávněných osob, které mohou získat návštěvnícké paušální oprávnění. Hlasování 6/0/0
3. § 6 - Parkovací oprávnění rezidenta:
  - zachovat možnost návštěvníků krátkodobě (max 1 hod) parkovat na modrých (rezidenčních) zónách. Hlasování 6/0/0
4. § 7 - Hodinový kredit rezidenta:
  - odlišit centrální části Prahy od ostatního území (např. cenou nebo počtem hodin v ročním kreditu). Hlasování 6/0/0
  - provést po roce analýzu dopadu. Hlasování 6/0/0
  - prodloužit vzdálenost, kde může být kredit uplatněn na 350 m od adresního bodu. Hlasování 6/0/0

Zabránit obchodování s hodinovým kreditem rezidenta (např. limitovat počet hodin na 1 nákup na 24 hod.). Hlasování 6/0/0
5. § 10 - Oprávnění pro zásobovaného a § 11 - Oprávnění pro zásobovatele:
  - v případě zásobování zahrnout zásobovací boxy do ZPS (za účelem zajištění automatické kontroly) a také umožnit využití modrých zón pro zásobování po časově nezbytnou dobu (15 min - 30 min). Hlasování 6/0/0

**II. Doporučuje**

1. aby cenu rezidentního parkování určoval pro celou Prahu Magistrát hl. m. Prahy, cenu návštěvníckého stání by měla určovat na svém území Městská část. Hlasování 6/0/0
2. aby ceny ZPS byly indexovány dle roční inflace. Hlasování 5/1/0
3. aby byla přijata opatření ke zvýšení respektovanosti ZPS, např. posílení odtahů, zvýšit využívání botiček, zvýšit intenzitu kontroly, posílení sboru městské policie, ... Hlasování 6/0/0
4. aby hl. m. Praha prověřila možnosti, jak omezit nárůst vydaných parkovacích oprávnění. Hlasování 5/0/1

Poměr hlasování: hlasování u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

**Kostohryz:** Máme na dnešním jednání jediný bod týkající se návrhu skladby ceníku za parkování zón placeného stání (ZPS) v Praze. Na minulém výboru jsme měli představení návrhu od pana Ing. Miroslava Čadského (vedoucí oddělení organizace dopravy magistrátu). Naším úkolem je přijmout doporučení pro RMČ (prostřednictvím pana místostarosty Ing. Milana Kryla bude zasílat magistrátu své připomínky k návrhu - budou za všechny MČ zpracovány). Navrhují hlasovat podle jednotlivých druhů oprávnění. Dostali jsme na vyžádání paní starostky stanoviska jednotlivých politických klubů (např. STAN, TOP 09, ANO). Stanoviskem STAN a ANO je nezasahování do systému ZPS. Problémem stávajícího systému je vysoká „nerespektovanost“ a složité vymáhání nastavených pravidel. Magistrát vyslyšel požadavky centrálních MČ (Praha 1 a 2).

**Kryl:** Velká poptávka je po změně pravidel v centru. Konkrétněji aby se zrušila přenosná parkovací oprávnění. Na Praze 1 zabírají místa hotelovým hostům, rezidentům apod. Cena „lítačky“ pokrývá pouze částečně náklady PID, je třeba valorizace. Valorizace cen za parkování by měla zamezit úbytku cestujících, kterým by se vyplatila jízda autem.

**Paněnka:** Již 5 let se mluví o změně celého systému. Zdražení parkovného a jízdného musí přijít. Měl jsem schůzku se zástupci Praha 1-15. Praha 1, 2 a části 5 a 6 by vytvořily jinou zónu, kde budou fungovat jiná pravidla (systém DoNUT). Obecně na tom byla shoda. Nemůžeme „dát“ dohromady sídliště a Prahu 1. Tyto systémy by měl sestavit magistrát (ať nad tím „bádá“). Odlišné přístupy k parkování, jiné časy a ceny. Také by bylo dobré zadat právní analýzu „Karty Pražana“ (občan jedné MČ by měl oprávnění k parkování na jiné MČ).

**Kostohryz:** Byli jsme s panem místostarostou na Praze 1, kde mají odlišné problémy, než mají místní.

**Kryl:** Vytvořil by se tzv. prázdný střed. Mluvilo se o hranicích památkové zóny.

**Růžička:** Praha 5 má památkovou rezervaci...

**Paněnka:** Kdysi byly zóny A, B, C. Šlo o rozdílné systémy, které se vytvořily k ochraně památkové zóny (doplňo

**Kostohryz:** K parkovacímu kreditu 120 hodin byla zpracována Odborem dopravy analýza, která nám jasně ukazuje výhodu pro Prahu 1. Na druhé straně zde příklad sídliště Ďáblice dokládá, kde by došlo ke zhoršení situace s volnými parkovacími místy. Obecně lze říct, že je potřeba přistupovat rozdílným způsobem k různým částem města. Nepreferuji jednu oblast pro celou centrální část, kde by se parkovalo libovolně.

**Rybičková:** Cílem je „zaparkovat“ (a to hlavně pro rezidenty, které je nutné zvýhodnit) a zpoplatnit návštěvníky. Různý by mohl být počet hodin kreditu a cena parkovného. Princip ovšem platí všude stejný.

**Paněnka:** Na Praze 4 mají uprostřed dne „prázdnou“ a Praha 1 „plnou“, a pak se to zase na Praze 1 „vylidní“ ve večerních hodinách.

**Rybičková:** Když někde přibude návštěvníků, tak se zvedne cena.

**Paněnka:** Teď ovšem MČ ceny nenavrhují (není předmětem podkladového materiálu). Původně vznikly ZPS na Praze 1, a pak se poměrně chaoticky rozšířily do ostatních obvodů. Smysl to má pro Prahu 1, Praha 2 je podobná (aspoň část v památkové zóně), Praha 5 (Smíchov) částečně do této oblasti také patří. (Možná i část Prahy 6).

**Rybičková:** Rezidenti (v centrální části) ovšem budou chtít mít zónu „pro sebe“.

**Paněnka:** Měl by být „širší střed“, který by byl ještě dělený do jednotlivých oblastí (DoNUT). Okolní oblasti by měly mít trochu jiný režim. Na periferii modré zóny nejsou. V samotném centru by neměl být stejný systém. Může to být rozlišeno pomocí cenové politiky (Praha 1 nebude levná - cca 2x dražší).

**Rybičková:** Centrální oblast (DoNUT) by byla dohromady jako jedna zóna?

**Paněnka:** Ne. Základní rozdělení je centrum a zbytek (dále děleno do menších oblastí a úseků). Pravidla si určují MČ - cena karet by měla být rozdílná.

**Růžička:** V ZPS dle navrženého modelu dochází k určitému „květinovému systému“ (již dnes je zavedený). Pro občany Barrandova to například znamená pro parkování v centrální části Smíchova úplně jinou sazbu.

**Kostohryz:** Hlasování k usnesení doporučuji provádět jednotlivě po bodech (dle struktury návrhu).

- Doporučíme tedy odlišit v parametrech ZPS centrální část Prahy od ostatních. Tento princip podporuje analýza parkování MHMP.
- Krátkodobé návštěvnícké stání (fialové zóny - rozsah je na MČ) u mne bez poznámek.

**Paněnka:** Kolika úseků by se změna dotkla?

**Růžička:** MČ má příležitost si určit, kde budou modré/fialové zóny. Rozhodovat bude Rada města (Nařízení).

**Kostohryz:** Ke krátkodobému návštěvníckému stání bude důležitým parametrem cena (ale ta není součástí návrhu).

**Rybičková:** Můžeme tedy doporučit aspoň její zvýšení?

**Kostohryz:** Nemůžeme se vyjadřovat ke všem cenám (desítky položek). Ceny si může Magistrát stanovit sám.

**Růžička:** Máme ulice, kde preferujeme v určitém režimu parkování (vymezení) a kde je vhodné zachovat min. sazbu.

**Paněnka:** Z legislativních důvodů nelze vytvořit „Kartu Pražana“ (byla by „Karta na návštěvnícké zóny“ na jinou MČ).

**Kostohryz:** To už je součástí §4 návrhu - paušální oprávnění (novinka). Využití do fialových zón po celé Praze pro elektromobily, hybridy, EURO 6 (MČ Praha 1 nepodporuje). Otázkou je, jak budou velké oblasti a jaká bude cena?

**Paněnka:** Platné pro jedno auto. Vždy bude stát pouze na jednom místě (uvolní místo při přejíždění).

**Rybičková:** Řidič má možnost si zaplatit parkování jednorázově. Paušální platba „svádí“ k vyššímu používání vozidla ve městě. Když bude na fialové ZPS „plno“, tak to povede k nelegálnímu parkování (na chodníku, na přechodu).

Pokud by se toto oprávnění týkalo pouze Pražanů, tak je to diskriminační (dle pana Čadského).

**Paněnka:** Nejde toto oprávnění zřídit na modré zóně (fialovou lze použít).

**Rybičková:** Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu můžete zvýhodnit pouze stání v místě bydliště (pro rezidenty).

**Panenka:** Nešlo by o tzv. návštěvnické stání. Ideou je rozdělení např. na pravý a levý břeh (široká oblast).

**Kostohryz:** Doporučujeme „menší“ oblasti návštěvnického stání, anebo úplné vypuštění z návrhu.

**Vokrál:** Pokud to platí pro všechny nerezidenty, tak to významně ovlivňuje předložený návrh.

**Finardi:** Souhlasíme s tím, aby došlo k principiální úpravě návštěvnického stání. Systém je zastaralý a potřebuje revizi (parametr ceny ovšem chybí).

**Kryl:** MČ by si samy měly stanovit velikost oblastí návštěvnického stání.

**Panenka:** Každá MČ to bude mít nastavené jinak a pro uživatele bude systém znovu nesrozumitelný.

**Kryl:** Pokud si službu uživatel předplácí na celý rok, tak si informace zjistí.

**Rybičková:** Povede to k tomu, že budou MČ fialové zóny redukovat („město strká“ návštěvníky na jejich území).

Pokud řidič jezdí pravidelně na určité místo, tak si může pronajmout trvale stání.

**Panenka:** Tvoříme systém pro celou Prahu (vyhláška). Jednotlivé MČ by neměly vytvářet překážky vůči ostatním. Bude v tom znovu „guláš“.

**Růžička:** Shoda bude v tom, když bude „předplatné“ omezeno pouze na obyvatele Prahy. (Může existovat právní názor, že taková návštěvnická karta není diskriminační).

**Finardi:** Ano. Pokud to bude pro celou ČR, tak to neakceptujeme (nesmí to být zároveň diskriminační).

**Kostohryz:** Parkovací oprávnění v §5 pro elektromobily, tzv. elektrozóna, by se nově využívala pouze pro dobíjení (na určitý čas). V principu by to mělo být možné (musí být možnost kontroly).

**Bartoň:** Vozidlo by mělo být vybaveno čtecím zařízením (s oprávněním).

**Kryl:** Dovolil by si někdo stát na čerpací stanici mimo čas k doplnění paliv? Dobíjecí stanice by měly umět kontrolovat čas dobíjení. Je zde problém s malým počtem těchto stanic (s nárůstem počtu elektromobilů).

**Kostohryz:** Každopádně jde o zlepšení současného stavu, kdy zde není stání omezeno.

- V modré zóně nebude možné stání návštěvníků. (Jde o prvotní impuls MČ Praha 1, pro změnu vyhlášky).

**Růžička:** Z vyhlášky vyplývá, že na vyhrazeném parkovacím stání můžete parkovat nejdéle 3 min. Prakticky to nejde postihnout (tzv. autíčko jezdí v intervalu 15 min.). Opět jde o častou „nerespektovanost“ pravidel.

**Kostohryz:** Z 1/3 jsou v modrých zónách návštěvníci.

**Rybičková:** Problém nastane, když návštěvník přijede do oblasti, kde je fialová zóna plná. Za vyšší cenu, bych nechala současné nastavení pro návštěvníky (legální možnost). Omezí se tím „neplacení“.

**Panenka:** Mám téměř 90% jistotu, že pokutu nedostanu, pokud zde stojím hodinu. „Autíčko“ projede max. 1/den. Nejdůležitější je „nerespektovanost“, ale to je na jiné jednání.

**Kostohryz:** Původně byla modrá zóna skutečně modrá. Později se pravidla rozvolnila. Pokud modré zóny otevřeme návštěvníkům, tak tam budou jezdit (i přes nedostatečnou kapacitu míst). Také hrozí, že nebudou vždy platit a dodržovat pravidla (otázka „respektovanosti“ nastavených pravidel).

**Panenka:** Nyní jsou to 3 hodiny, můžeme povolit pouze hodinu (placenou). Lze očekávat obdobný návrh z okolních MČ. (Pro návštěvníky by se parkování „nezabetonovalo“).

**Kryl:** Musí se hledat kompromis. Obecně politici brání své voliče (co nejvíce ochránit rezidenty). Čistě funkčně jde o zabírání veřejného prostranství, návštěvnické stání je dopravní obslužnost (politici jdou proti funkčnosti).

**Růžička:** Návštěvnická zóna generuje na údržbu vyšší výnosy. Vhodné by bylo posílit odtahovou službu, pokud bude povoleno hodinové návštěvnické stání (v modré ZPS).

**Panenka:** Připravuje se nový materiál Magistrátu, který by odtah měl řešit (téma je mimo návrh ceníku).

**Kostohryz:** Nově se zavádí hodinový kredit rezidenta (§7) - ke krátkodobému parkování návštěv rezidentů (jediná možnost pro parkování návštěv, pokud nebude zachována hodina stání za poplatek v modré ZPS). Není to vázáno na byt (kvůli družstevnímu bydlení a přechodnému pobytu). Platnost je omezena do vzdálenosti 200 m od domicilu.

Otázkou je 120 hodinová dotace (dobře dělitelná na měsíce a roční období). Z výsledku analýzy magistrátu je vliv opatření na lokality rozdílný (centrum x periferie). Obavy jsou i z „obchodování“ s kredity.

**Panenka:** Jen několik subjektů (cca 5) s kredity „kšeftovalo“.

**Kryl:** Neměl by se prodávat celý balík 120 h najednou (omezit to na konkrétní den a konkrétní potřebu - max. počet zpoplatněných hodin v úseku ZPS). Navržená oblast by měla být co nejmenší (parkovat na Václaváku, když potřebuji na Malou Stranu).

**Kostohryz:** Je tedy vzdálenost 200 m adekvátní (MČ Praha 1 zůstala u tohoto návrhu)?

**Panenka:** Vzdálenost 200 m není dostačující. Mnohokrát se stane, že zaparkuji 300 - 400 m od domu.

**Vokrál:** Nešlo by to vázat na vzdálenost od konkrétní podoblasti (např. 200 m od ZPS 5.1)?

**Kostohryz:** Jde o jakýsi rádius (mohu stát v celém úseku, kde je značka vymezující ZPS nejdále 200 m od adresního bodu). Aplikace by legální stání měla umět vyznačit, aby nedocházelo k dohadům.

**Panenka:** V Brně existuje precedens (kredit 200 h). Kvůli MČ Praha 3 a 7 se dotace stáhla na 100 h (kompromis 120 h je návrhem pana náměstka).

**Kostohryz:** Doporučením ODO je **minimalizace kreditu** (36 h/rok), **vysoká cena** (nákup pouze v případě nutnosti) a **co nejmenší vymezená oblast**. Zavedení jen v pilotním režimu a následně vyhodnotit prospěšnost.

**Panenka:** Proto se navrhuje dva různé režimy (centrum x periferie). 36 h pro opraváře je málo (rekonstrukce koupelny). Objednávka (se stanoveným maximem hodin) se bude stahovat z nakoupeného kreditu.

**Růžička:** Každý jednotlivý úsek má nastaven určitý režim (zpoplatnění 24 h x 12 h, 7 dní v týdnu x volné víkendy). Počet hodin kreditu by tedy měl tomu odpovídat (centrální oblast s vyšším počtem hodin).

**Rybičková:** I toto může být veřejností vnímáno jako diskriminační (politicky se to bude těžko vysvětlovat).

**Kostohryz:** Ponechal bych stanovenou vzdálenost 200 m pro parkování v okolí bydliště.

**Rybičková:** Pokud se zajistí používání tak, jak je to myšlené (bez „kšeftování“), je možné stanovit vzdálenost větší (dále parkují jen v případě nutnosti, když nenajdu místo blíž).

**Růžička:** Mělo by se vycházet z počtu vydaných parkovacích oprávnění v daném úseku (hledání místa je těžší a vzdálenost by se mohla prodloužit).

**Panenka:** Na Barrandově se běžně chodí 500 m k autu.

**Vokrál:** Tam jsou oblasti větší (200 m stačí na začátek parkovací řady). Větší vzdálenost by byla ovšem vhodná.

**Kostohryz:** Stanovil bych konkrétní číslo (cca 300 m).

**Panenka:** Pokud se aplikují dva systémy, tak se tam bude muset víc věcí „překopat“. Navrhuji 350 m (zejména mimo centrum).

**Vrkoč:** Pro informaci máme celkově na území Prahy 5 - 20 289 míst a vydaných oprávnění bylo 21 144 (dle TSK).

**Kostohryz:** Praha nemůže zajistit parkovacího místa pro všechny rezidenty (systém je neudržitelný). V západních metropolích je „stop stav“ (tzn. je běžné vydávat stavební povolení bez zajištění parkování).

**Kryl:** Doporučuji nastavit limit nakoupených hodin (např. víkend pro příbuzné z Moravy), aby nedocházelo k „přeprodávání“. Nemělo by se také dopředu platit za kredit, který nemusím zcela vyčerpat.

**Panenka:** Pro provozovatele systému je nákup kreditu předem jednodušší a finančně výhodnější. Účelem je zvýhodnění rezidentů (možnost návštěv, anebo objednání řemeslníka).

**Kostohryz:** K § 8-9 diskuze není nutná. § 10-11 se týkají zásobování (na Praze 1 omezí zásobování v modrých ZPS). Oprávnění vozidel zásobování v modrých ZPS lze lépe monitorovat.

**Panenka:** Na chodníku dodávky „autíčka nesejmou“ (musíme hledat legální řešení pro zásobování, a to na nezbytně nutnou dobu).

**Kostohryz:** Další variantou je zajištění funkčnosti systému vyčleněných stání pro zásobování (rotace vozidel). V Paříži jsou po 100 m.

**Růžička:** Obecná úprava stání na hodinu při zaplacení může postačit.

**Panenka:** Nyní se připravuje legislativa určená ke kontrole přestupků „autíčky“ (stání na chodníku a na přechodu).

**Rybičková:** Aplikace pro zásobování by mohla monitorovat i ta stání ve vymezeném boxu i v modré ZPS. Kontrola pohybu zásobovacích vozidel by měla probíhat zcela automaticky.

**Kostohryz:** Odstavec týkající se carsharingu má určité zpřísnění oproti nastaveným pravidlům (omezení na 96 h).

**Panenka:** Navrhuji snížení na 48 h. Nahoru se obyvatelé Barrandova vyvezou (carsharing), dolů sjedou na sdíleném kole.

**Kostohryz:** Vozidla carsharingu by měla být více v provozu (pro město z prostorových důvodů výhodnější).

**Růžička:** Přívěsy by dle vyhlášky hl. m. Prahy mezi 20-6 h na veřejném prostranství stát neměly.

**Bartoň:** Vozíky s reklamou nejsou měšťáky pokutovány (instalují si vlastní „botičku“).

**Panenka:** Pokud stojí na trávníku, může jít o reklamní zařízení (záleží na definici). Ve vozovce stát nemohou.

**Kostohryz:** Jednostopé dopravní prostředky platit nemusí (není možné zajistit čitelnost/kontrola poznávacích značek).

**Rybičková:** Není povoleno stání kol v modrých ZPS.

**Kostohryz:** Veškerý výnos ze ZPS připadne MČ (říci si o to můžeme).

**Panenka:** Cenu má určit magistrát (jakékoliv změny v cenové politice jsou „dvousečné“).

**Rybičková:** Návštěvnícké stání musí cenově určit MČ.

**Kostohryz:** Nepopulární je zvyšování cen za jízdné. Pokud by byla cena v tomto případě za parkování navázána na indexaci (např. inflace) - takto jsou automaticky navázány platy zastupitelů.

**Panenka:** Ceny budou pravděpodobně o 200 % vyšší (zatím bych indexaci nenavrhoval). Dosud se o cenách nemluví. Někteří si koupí levněji (bude stanoven termín změny viz dálniční známka).

**Kostohryz:** Jde o nastavení mechanismu automatického navyšování.

**Flegl:** Částka nebude „kulatá“.

**Finardi:** Dnes už většina obyvatel platí elektronicky.

**Kostohryz:** Parkovací automaty na mince budou zaokrouhlovat na desetikoruny.

**Panenka:** Materiál ke zvýšení respektovanosti se připravuje. Můžeme doporučit výstavbu parkoviště P+R.

**Kostohryz:** Aby byla přijata opatření ke zvýšení respektovanosti, doporučujeme posílení odtahů (zákonem č. 361 je stanovena pokuta za odtah), posílení městské policie, zvýšit počet kontrol, používání „botiček“.

**Panenka:** Doporučujeme za ODS zřízení karty Pražana.

**Kostohryz:** Nenazrál čas k zastropení vydávání parkovacích oprávnění (dle západních metropolí).

**Kryl:** Kdo chce parkovat v Praze jako rezident, by měl mít hlášeno v Praze i trvalé bydliště.

**Růžička:** Cena parkování by měla být stanovena i parametrem šířky a délky vozidla (s ohledem na prostorové nároky na veřejném prostranství). Týká se to i zásobovacích vozidel.

**Rybičková:** Rodiny s větším počtem dětí by mohly mít problém s placením. Parkovací místa na svém pozemku by nemusela být omezena za podmínky, kdy nebudou stát na ulici.

**Kostohryz:** Jak zastavit růst parkovacích oprávnění v Praze?



**Začátek zasedání:**

16:00

**Konec zasedání:**

18:30

**Ověřovatel:**

Svatopluk Bartoň

JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního ZMČ Praha 5

**Zapsala:**

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice