

KONCEPCE STATICKÉ DOPRAVY V CENTRU MĚSTA HODONÍN



Akce:	Koncepce statické dopravy v centru města Hodonín
Objednatel:	Město Hodonín
Stupeň:	Studie
Místo projektu:	Hodonín
Datum:	08/2016
Odpovědný řešitel:	Ing. Barbora Baladová, City Parking Group s.r.o.

Obsah dokumentace

Identifikační údaje projektu

1	Slovo úvodem	2
1.1	Úvodní seznámení	2
1.2	Legislativa zahrnující parkování	2
1.3	Vliv mobility na území města	2
1.4	Podklady	3
1.5	Seznam použitých zkratk a termínů	3
1.6	Charakteristika území	4
1.7	Dopravní obslužnost města	4
1.8	Vývoj stupně automobilizace	4
1.9	Vymezení řešeného území	6
2	Analýza současného stavu	8
2.1	Vstupní hodnocení stávajícího stavu	8
2.1.1	Zjištěné typy stání	8
2.1.2	Stav dopravního značení	10
2.2	Analýza obsazenosti – pasportizace parkovacích kapacit	11
2.2.1	Základní východiska	11
2.2.2	Souhrnný přehled parkovacích kapacit	13
2.3	Analýza respektovanosti vůči zákonu č. 361/2000 Sb.	14
2.4	Analýza respektovanosti systému placeného parkování	16
2.4.1	Zpoplatněné lokality a ulice	16
2.4.2	Skladba parkujících na zpoplatněných stáních	17
2.4.3	Závěry a vyhodnocení respektovanosti	17
2.4.4	Přehledná tabulka respektovanosti u jednotlivých lokalit	18
2.5	Vyhodnocení současného stavu	19
2.5.1	Situace - Celková průměrná denní obsazenost	20
2.5.2	Situace - Celková průměrná noční obsazenost	21
2.6	Bilance parkovacích kapacit	22
2.6.1	Rozdělení vymezeného území na okruhy	22
2.6.2	Výpočet potřeb odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110	23
2.6.3	Situace – výsledky aktuální a doporučené kapacitní bilance	25
2.7	Místní šetření	26
2.8	Souhrnná zpráva analytické části	28
3	Návrh	30
3.1	Základní teze moderního parkovacího systému	30
3.1.1	Zásada číslo 1 – správná dopravní funkce	30
3.1.2	Zásada číslo 2 – parkování je městskou aktivitou veřejného zájmu	30
3.1.3	Zásada číslo 3 – vyvážená funkce regulační a ekonomická	30
3.2	Zásady pro realizaci Zóny regulovaného stání	31
3.2.1	Nezbytné kroky pro realizaci zóny regulovaného stání	31
3.2.2	Návrh případných právních úprav	31
3.2.3	Důsledky porušení povinností	32
3.2.4	Návrh konceptu právních úprav	32
3.3	Zásady regulace a distribuce parkujících	33
3.4	Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení	34
3.4.1	Varianta A – Systém je provozován a investován městem	34
3.4.2	Varianta B – Systém je provozován a investován jediným privátním subjektem	35
3.5	Financování Městského parkovacího systému	37
3.6	Provoz moderního parkovacího systému	38
3.7	Přínosy Zóny regulovaného stání	40
3.8	Koncepční návrh Zóny regulovaného stání	41
3.8.1	Návrh režimů parkování a uživatelských kategorií ZRS	41
3.8.2	Návrh doby zpoplatnění	43
3.8.3	Návrh tarifikace	43
3.8.4	Návrh rozsahu a jednotlivých úseků Zóny regulovaného stání	44
3.9	Platební technologie	45
3.10	Návrh zásad pro svislé a vodorovné dopravní značení	46

PŘÍLOHY

Identifikační údaje projektu

Název projektu: KONCEPCE STATICKÉ DOPRAVY V CENTRU MĚSTA HODONÍN
Místo realizace: Hodonín
Okres: Hodonín
Kraj: Jihomoravský

OBJEDNATEL: **Město Hodonín**
sídlem: Masarykovo náměstí 1, 695 35 Hodonín
IČ: 00284891
DIČ: CZ699001303
zastoupený: v technických a smluvních záležitostech Ing. Daliborem Novákem

ZHOTOVITEL: **City Parking Group s.r.o.**
sídlo: Malešická 2679/49, Žižkov, 130 00 Praha 3
IČ: 28968506
DIČ: CZ28968506
obchodní rejstřík: vedený Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 156630
zpracovatel: Ing. Barbora Baladová

Stupeň dokumentace: Studie 2016

1 Slovo úvodem

1.1 Úvodní seznámení

Tento dokument byl vypracovaný v souvislosti se záměrem města Hodonín řešit nepříznivou situaci v statické dopravě převážně v centrální části města a v rezidentních lokalitách s vysokou hustotou obydlí. Cílem této studie je zpracování podrobné zprávy o současném stavu plošného parkování na území města Hodonín. Studie je založena na kompletním průzkumu celé řešené oblasti s podrobným sledováním dopravního chování v jednotlivých lokalitách, která je doplněno o další analytické podklady. Studie je zpracována na základě smlouvy o dílo uzavřené mezi městem Hodonín a firmou City Parking Group s.r.o.

Problematika statické dopravy v území je zapříčiněna vysokým dopravním zatížením různorodé uživatelské struktury. Současné parkovací plochy jsou vytíženy nejen rezidenty ale i zaměstnanci a návštěvníky místních úřadů, bank, pošty, zdravotnických zařízení a dalších služeb.

Poptávka bude přitom stále růst, proto stojí město před problémem objektivně uspokojit nutné potřeby obsluhy území. V současné době praktikované, regulační, provozní a organizační opatření, dlouhodobě nebudou postačovat neustále rostoucím nárokům. V zájmu udržení mobility města je už třeba dnes řešit parkovací problém komplexně. Je potřeba si uvědomit, že přeprava je zabezpečována různými způsoby, dopravními prostředky, například i chůzí. Podíly jednotlivých dopravních módů v přepravní práci jsou limitované zejména prostorovými podmínkami. Navyšování počtů parkovacích míst v centru města a na sídlištích už není žádoucím a jediným možným prostředkem pro řešení neustále se zvyšujícího se nedostatku parkovacích kapacit, jelikož by to muselo být realizováno na úkor veřejné zeleně, či ploch vyhrazených pro pěší.

1.2 Legislativa zahrnující parkování

Zpracovaná analýza vychází z aktuální legislativy České republiky a platných technických norem:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ...

1.3 Vliv mobility na území města

Současný stav obslužnosti a mobility v českých městech vytváří stále se zhoršující nejen dopravní, ale i ekologickou situaci pro obyvatele měst, návštěvníky a uživatele prostoru. Problémem selhávání dopravní obslužnosti města je neschopnost zabezpečit přiměřené podmínky pro přepravu osob, zboží a služeb.

Nedostatečná dopravní obsluha způsobuje hospodářské ztráty, nevůli uživatelů, ale i zhoršení stavu životního prostředí v městě. Následky této dopravní situace způsobuje výrazné znehodnocení města, jeho mobility a atraktivity.

Následky dopravní neschopnosti se projevují zejména:

- Zhoršením životních podmínek ve městě,
- Snížení atraktivity a funkčnosti městských prostor,
- Pozdějšími příchody do cíle cest (zaměstnání, úřadu, atd.),
- Pozdějším doručením zboží a služeb,
- Zvýšenou produkcí emisí, hluku.

1.4 Podklady

Pro zpracování studie sloužily tyto podklady:

- mapové podklady města v digitální podobě,
- údaje o počtu bytových jednotek ve vymezeném území,
- místní obhlídka řešeného území,
- příslušné právní normy a předpisy.

1.5 Seznam použitých zkratk a termínů

Zkratka	Vysvětlivka
SDZ	Svislé dopravní značení
ZPS	Zóna placeného stání
ZRS	Zóna regulovaného stání
MPS	Městský parkovací systém
PA	Parkovací automat
PM	Parkovací místo
DvK	Doprava v klidu (statická doprava, parkování)
MP	Městská policie
361/2000 Sb.	Zákon o provozu na pozemních komunikacích
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
RZ	Státní poznávací značka resp. registrační značka motorového vozidla
MÚ	Městský úřad Hodonín
TPZOV	Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla – „botička“
ZTP	Označení vozidla přepravujícího osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou
ZAS	Vozidlo zásobování
NAV	Návštěvnická lokalita
OA	Osobní automobil

1.6 Charakteristika území



Hodonín je okresní město v Jihomoravském kraji, sídlo okresu Hodonín, ležící na pravém břehu řeky Moravy, u státních hranic se Slovenskem, v nadmořské výšce 167 m.n.m. Hodonín je obcí s rozšířenou působností (ORP), do které je zahrnuto 18 obcí: Čejč, Čejkovice, Dolní Bojanovice, Dubňany, Hodonín, Josefov, Karlín, Lužice, Mikulčice, Mutěnice, Nový Poddvorov, Petrov, Prušánky, Ratíškovice, Rohatec, Starý Poddvorov, Sudoměřice a Terezín.

Základní údaje:

Katastrální výměra:	63,05 km ²
Počet obyvatel:	24 746
Z toho v produktivním věku:	17 832 (62%)
Průměrný věk:	35,3

1.7 Dopravní obslužnost města

„Město Hodonín leží v koridoru transevropských dopravních sítí, tj. silnice I/55 Olomouc – Hodonín – Břeclav – Poštorná (- Rakousko), postupně realizovaná a sledovaná jako rychlostní silnice R55 a II. TŽK Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné; Přerov – Česká Třebová, dále posíleném vodním tokem řeky Moravy (rekreačně využívaný tok, tzv. Bařův kanál), výhledově stále sledovaným jako součást dunajské větve vodní cesty Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Tato nadřazená dopravní infrastruktura ve směru sever - jih je dále doplněná příčným propojením s přeshraničními návaznostmi, tj. silnicí I/51, která zajišťuje významné spojení Hodonínska se sousedním Slovenskem ve směru Holíč – Senica – Trnava (Povážský koridor).

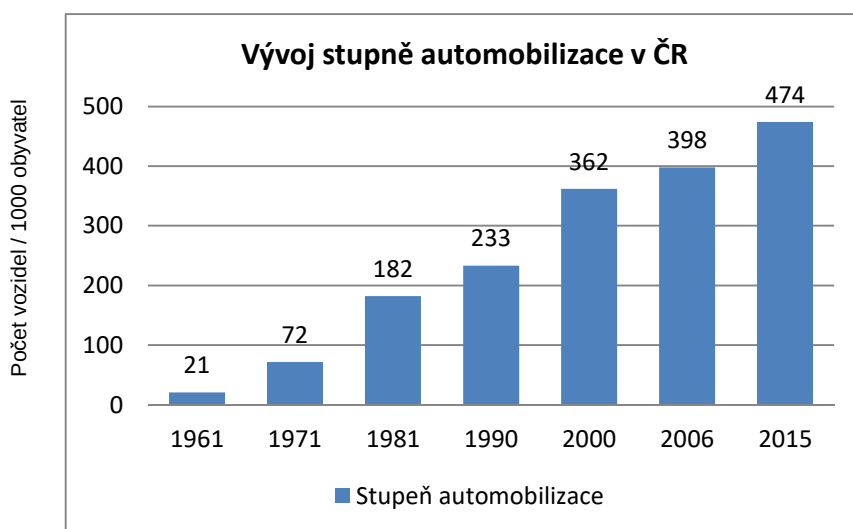
Dostupnost Hodonína k dálniční síti je relativně dobrá. Nejbližší dálnicí je dálnice D2 Brno – hranice ČR/SR – Bratislava s mimoúrovňovou křižovatkou - MÚK Břeclav (součást mezinárodního tahu E65). Vzdálenost MÚK od Hodonína - cca 15 km, časová dostupnost cca 12 minut.

Z hlediska dojížděky za prací je Hodonín centrem pracovního mikroregionu. Zvláště silná dojížděka za prací do Hodonína je z okolních obcí Lužice, Mutěnice, Dubňany a Ratíškovice. „¹

1.8 Vývoj stupně automobilizace

Pro stanovení výhledového dopravního zatížení je rozhodujícím faktorem vývoj stupně motorizace. Stupeň motorizace je počet obyvatel určitého územního celku připadající na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizace reprezentuje počet obyvatel určitého územního celku připadající na jeden osobní automobil. Hodnoty je možné pro lepší pochopení uvádět i obráceně, tj. jako počet vozidel na 1000 obyvatel daného území.

¹ zdroj: KONCEPCE DOPRAVY MĚSTA HODONÍNA, Atelier T-plan, s.r.o, leden 2013



V současné době město čelí stále se zvyšujícímu nedostatku v počtu parkovacích míst v důsledku historického vývoje automobilismu za posledních 20 let. To, v jak obtížné době se nacházíme, dokumentuje nejen tabulka uvádějící hodnoty stupně automobilizace pro Českou republiku, ale i vlastní výzkumy společnosti City Parking Group. Ve městě Hodonín žije k datu 1.1.2016 24 746 obyvatel². Ke stejnému datu bylo ve městě zaregistrováno 10 458 osobních automobilů³, 1503 nákladních vozidel, 61 autobusů a 1438 motocyklů, což činí stupeň automobilizace 2,37. Ukazatel počtu osobních vozidel na tisíc obyvatel dosáhl hodnoty 423, což je hodnota nižší v porovnání s hodnotou pro celou Českou republiku (474).

	Hodonín	Celé ČR
Počet obyvatel	24 746	10 262 040
Počet AO	10 458	4 866 276
Počet MV	13 460	6 223 331
Stupeň automobilizace	2,37	2,11
Stupeň motorizace	1,84	1,65
Počet OA / 1000 obyv.	423	474
Počet MV / 1000 obyv.	544	606

Se zvyšujícím se počtem automobilů roste i poptávka po službách spojených s jejich využíváním, rostou intenzity dopravy na pozemních komunikacích a i počty vozidel na parkovištích. Překročením kapacity parkovacích ploch následně dochází k porušování pravidel silničního provozu.

Problematika dopravy v klidu a parkování je záležitostí, která může zásadně napomoci rozvoji města, a která jej může na druhou stranu velice přibrzdit. Možnosti dalšího rozvoje měst jsou značně omezeny kapacitou silniční sítě a množstvím parkovacích míst v samotném centru města. Období, ve kterém se teď nacházíme, začátek 21. století, lze charakterizovat jako souboj mezi negativní zátěží minulosti a snahou o nové efektivní řešení adekvátní potřebám nynějších i budoucích.

² zdroj: Ministerstvo vnitra, počet obyvatel v obcích České republiky k 1.1.2016

³ zdroj: Ministerstvo dopravy, statistiky vyplývající z Centrálního registru vozidel k 1.1.2016

1.9 Vymezení řešeného území

Předkládaná studie Konceptu statické dopravy v centru města Hodonín byla zpracována na vymezeném území ohraničeném:

- železniční tratí ze severu,
- ul. Dvořákova a silnicí I/51 ze západu,
- korytem Staré Moravy z jihu,
- a ulicemi Očovská, Výstavní, Měšťanská a Marxova z východní strany.

Takto vymezené území tvoří širší centrum města Hodonín, které je charakteristické typickým komerčně administrativním centrem historického rázu s pěší zónou a náměstím nabízející významné prvky veřejného vybavení: kostel, městský úřad, okresní soud, kulturní dům, knihovna, banky, školy, poliklinika, obchody, restaurace a další. Toto území také disponuje typickými obytnými celky vícepodlažní zástavby a současně nízkou rodinnou zástavbou. A také se zde nachází autobusové i vlakové nádraží.

Přehledná mapa vymezeného území



Analytická část

1. Vstupní hodnocení stávajícího stavu
2. Analýza obsazenosti – pasportizace parkovacích kapacit
3. Analýza respektovanosti vůči zákonu č. 361/2000 Sb.
4. Analýza respektovanosti systému placeného parkování
5. Vyhodnocení současného stavu
6. Bilance parkovacích kapacit
7. Místní šetření
8. Souhrnná zpráva analytické části

2 Analýza současného stavu

2.1 Vstupní hodnocení stávajícího stavu

2.1.1 Zjištěné typy stání

Na vymezeném území města Hodonín se vyskytují tyto typy parkování:

1. Veřejné stání na místních komunikacích

nám. Osvobození



ul. Sv. Čecha



2. Stání na zpoplatněných místech dle Nařízení města č. 1/2016

Masarykovo nám.



Národní tř.



3. Stání na vyhrazených parkovacích místech pro účely úřadů státní a veřejné správy

Masarykovo nám. – pro Městský úřad



ul. Dvořákova - pro Policii ČR



4. Stání na vyhrazených místech pro soukromé firemní účely

Národní tř. – na povolení ČSOB



ul. Rodinova – pro soukromé subjekty



5. Parkovací stání vyhrazené pro TAXI

ul. Wilsonova



Zásobování



6. Parkovací stání vyhrazené pro osoby se zdravotním postižením

ul. Dolní Valy



ul. Vrchlického



7. Stání v zástavbě rodinných domů

ul. Merhautova



ul. Palackého



8. Stání na soukromém pozemku

tř. Dukelských hrdinů – odstavná plocha



Parkoviště Měšťanská



2.1.2 Stav dopravního značení

Svislé a vodorovné značení je nedílnou součástí bezpečného provozu na pozemních komunikacích. Pokud je srozumitelné a jednoznačné, je toto vnímáno jako základ pro pořádek a bezpečný provoz. Jednoznačnost

SDZ je také nezbytnou podmínkou pro výkon kontrolní činnosti ze strany městské policie. V případě města Hodonín jsme narazili na nemnoho imperfekcí v dopravním značení. Je to zejména u svislých dopravních značek, a to hlavně různé provedení neodpovídající dnešním normám.

Různorodé značení míst vyhrazených pro vozidla O1



Chybí dodatková tabulka E13 s určenou dobou zpoplatnění



Amatérsky vyznačené vyhrazené místo, bez SDZ



Svislou dopravní značku zakrývá vzrostlá zeleň



2.2 Analýza obsazenosti – pasportizace parkovacích kapacit

2.2.1 Základní východiska

Zpracovatel vykonal na vymezeném území města vlastní pasportizaci parkovacích aktivit, která byla zejména soustředěna na oblast místních komunikací. Dopravní průzkum byl proveden ve dnech 17.-19.5.2016 v pracovní době od 8:00 – 17:00 a také v noci z 18. na 19.května od 22:00 – 24:00. Během průzkumu byl zaznamenáván počet vozidel, typ stání (podélné, šikmé, kolmé) a kapacita jednotlivých parkovišť, resp. parkovacích pruhů či pásů. Zároveň byla vyznačena ta vozidla, která parkovala nelegálně, tzn. v rozporu s platnou legislativou.

Při stanovování parkovacích kapacit byly respektovány základní ustanovení § 25 až 27 zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.

§ 25

(1) Řidič smí zastavit a stát jen

a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo,
b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě.

(2) Ve druhé řadě smí při výkonu taxislužby zastavit řidič taxislužby, je však povinen dbát potřebné opatření, aby neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

(3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

(4) Při zastavení a stání nesmí řidič znemožnit ostatním řidičům vyjetí z řady stojících vozidel. Při zastavení a stání vedle vozidla s označením „Označení vozidla přepravujícího osobu těžce pohybově postiženou“ musí ponechat boční odstup nejméně 1,2 m.

(5) Zajíždí-li řidič za účelem zastavení nebo stání k okraji pozemní komunikace nebo k chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy.

(6) Řidič vozidla, které zastavilo nebo stálo a opět vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Řidiči autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem.

§ 26, § 27

(1) Řidič nesmí zastavit a stát

- a) v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti,
- b) před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,
- c) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi,
- d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru „T“ na protější straně vyúsťující pozemní komunikace,
- e) v připojovacím nebo odbočovacím pruhu,
- f) u zastávky tramvaje, autobusu nebo trolejbusu bez nástupního ostrůvku v úseku, který začíná dopravní značkou „Zastávka autobusu“, „Zastávka tramvaje“ nebo „Zastávka trolejbusu“ a končí ve vzdálenosti 5 m za značkou zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za značkou zastávky; je-li prostor zastávky vyznačen vodorovnou dopravní značkou „Zastávka autobusu nebo trolejbusu“ nebo „Zastávka tramvaje“, platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor,
- g) na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a ve vzdálenosti kratší než 15 m před nimi a za nimi,
- h) v místě, kde by vozidlo zakrývalo svislou dopravní značku nebo vodorovnou dopravní značku „Směrové šipky“ nebo „Nápis na vozovce“,
- i) ve vyhrazeném jízdním pruhu,
- j) v jízdních pružích vyznačených na vozovce mimo pravého jízdního pruhu,
- k) ve vzdálenosti kratší než 5 m od začátku a konce vodorovné dopravní značky „Podélná čára souvislá“ nebo nástupního ostrůvku tam, kde by mezi touto dopravní značkou nebo nástupním ostrůvkem a vozidlem nezůstal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m,
- l) na mostě,
- m) v tunelu; to neplatí v případě nouzového stání na místě označeném dopravní značkou „Nouzové stání“; v případě nouzového stání musí řidič vypnout motor,
- n) před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,
- o) na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tří minut a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro něž je parkoviště vyhrazeno,
- p) na tramvajovém pásu,
- r) na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,
- s) na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel.

(2) V době od 5.00 do 19.00 hodin je zakázáno stání tam, kde by nezůstal mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdní pruh široký nejméně 3,5 m.

(3) Na silnicích I. třídy a za snížené viditelnosti i na silnicích II. a III. třídy¹⁾ je mimo obec zakázáno zastavení a stání jinde než na místech označených dopravní značkou jako parkoviště.

(4) Na dopravním okruhu označeném dopravní značkou „Okruh“ nebo „Změna směru okruhu“ je zakázáno stání.

(5) O odstranění vozidla, které neoprávněně stojí na vyhrazeném parkovišti, rozhodne policista nebo strážník obecní policie; vozidlo se odstraní na náklad jeho provozovatele.

Tímto přístupem je zajištěno definování řešeného území jako bezpečného prostoru vůči všem složkám dopravy. Na druhé straně, je takto dosaženo nižších hodnot disponibilních parkovacích kapacit. My si na tomto místě nemůžeme dovolit prohlásit za legální takové parkovací místo, kdy na distribučních komunikacích nezůstane průjezdný jízdní pruh 3,0 m pro každý směr jízdy. Tristní stav bude trvat do té doby, než zúžené průjezdné profily zamezí přístupu složek integrovaného záchranného systému nebo jej zpozdí.

2.2.2 Souhrnný přehled parkovacích kapacit

Celková kapacita parkování zjištěná z průzkumu je 2026 parkovacích míst na místních komunikacích, plus cca 460 parkovacích míst na soukromých pozemcích. Zároveň bylo průzkumem zjištěno cca 450 vozidel odstavených v rozporu se zákonem. Tento počet lze považovat za aktuální deficit. Tento deficit není rovnoměrně rozprostřen v celé řešené oblasti.

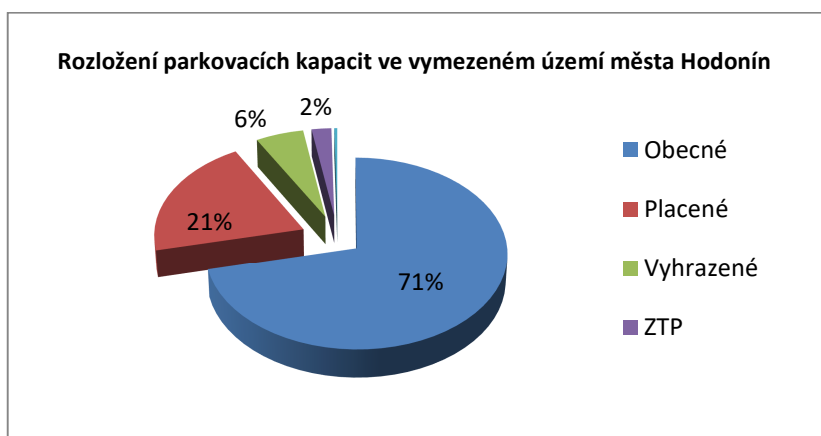
Jak je patrné z grafického výstupu:

- Dominantní podíl mezi parkovacími místy ve vymezeném území na místních komunikacích tvoří místa obecně přístupná (zdarma) 71,4%,
- zpoplatněná místa dle Nařízení města č. 1/2016 tvoří přibližně 20%,
- podíl vyhrazených míst činí 5,5%, většina z nich pro soukromé subjekty a firmy,
- a podíl vyhrazených stání pro ZTP činí 2,3%, což naplňuje požadavky dané vyhláškou⁴.

Přehledná tabulka souhrnu současných parkovacích míst ve vymezeném území města Hodonín:

	OKRUH 1	OKRUH 2	OKRUH 3	OKRUH 4	OKRUH 5	OKRUH 6	OKRUH 7	OKRUH 8	CELKEM	
Obecné	39	377	84	112	286	32	258	259	1447	71,4%
Placené	283	37			53	41			414	20,4%
Vyhrazené	38	28		6	26	6	8		112	5,5%
ZTP	15	6	2	1	13	4	4	1	46	2,3%
ZÁSOBOVÁNÍ	2					5			7	0,3%
Σ	377	448	86	119	378	88	270	260	2026	100%

Soukromé	93	112		17	175	28	20	22	467	23,1%
ZÁKAZ			11	14	32		44	218	319	15,7%



⁴ Vyhláška č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, § 4, který nařizuje při počtu 501 a více stání vyhradit 2% parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Přehlednou tabulku jednotlivých úseků současných parkovacích míst a jejich obsazeností naleznete v příloze **A. Tabulka současných parkovacích míst ve vymezeném území města Hodonín.**

Grafický přehled současných parkovacích míst naleznete v příloze **B. Situace současného stavu parkovacích kapacit v centrální části města Hodonín.**

2.3 Analýza respektovanosti vůči zákonu č. 361/2000 Sb.

Naše pozorování v oblasti respektování zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích se soustředilo na ta ustanovení, která obecnou či místní úpravou upravují režim stání a zastavení vozidel.

Obecná úprava stanovuje, kde nelze zastavit či stát. Jsou to například:

- povinnost zachování minimálního průjezdního profilu 3,0 m pro každý směr jízdy v případě stání vozidla,
- stání před přechodem, či v prostoru autobusové zastávky,
- stání v křižovatce,
- silniční vegetace,
- ...

Stání na místě, kde nezůstane volný pruh široký 3,0 m pro každý směr jízdy.

nám. Osvobození



ul. Výstavní



nám. Kolískova



ul. Milíčova



Nepovolené stání na chodníku.

ul. Měšťanská



ul. Sadová, stání na přechodu pro chodce

**Stání na zeleni.**

ul. Měšťanská



ul. Slavíkova

**Nepovolené stání v zákazu.**

ul. Sadová



ul. Slavíkova



ul. Sv. Čecha – zákaz stání – nástupní plocha pro požární techniku



Výsledky dopravního průzkumu v Hodoníně potvrdily **nadlimitní** souběh přestupků vůči obecné a místní úpravě. V průběhu sledování jsme odhalili **cca 450 vozidel**, které stály v rozporu s pravidly, což činí více jak 20 % počtu oprávněných parkovacích stání na místních komunikacích !! Z uvedeného počtu bylo cca 320 vozidel (70 %) odstavených na obousměrné komunikaci šířky menší jak 8 metrů, kde je jejich **stání dlouhodobě tolerováno** a cca 130 vozidel (30 %) v rozporu se zákonem, kde tímto chováním dochází k ohrožení bezpečnosti účastníků silniční dopravy (stání na chodníku, na zeleni, v křižovatkách, v blízkosti přechodů pro chodce a další).

2.4 Analýza respektovanosti systému placeného parkování

Ve městě Hodonín se nachází celkově 414 parkovacích stání zpoplatněných dle nařízení města č. 1/2016.

V průběhu dopravního průzkumu bylo v lokalitách placeného stání zaznamenáváno i chování konkrétních vozidel vůči pravidlům placeného stání. Ke každému záznamu byl tudíž přidán i charakter:

- Platný listech – vozidlo mající za čelním sklem platný parkovací lístek (místně i časově)
- Neplatný lístek – parkovací lístek s překročenou dobou platnosti
- Platná karta – vozidlo mající za čelním sklem platnou kartu
- Neplatná karta – vozidlo mající za čelním sklem neplatnou parkovací kartu
- Bez dokladu – nebyl nalezen ani parkovací lístek, ani parkovací karta
- ZTP/Zásobování – vozidlo řádně označeno příslušným symbolem, nebo vozidlo realizující zásobovací proces.

2.4.1 Zpoplatněné lokality a ulice

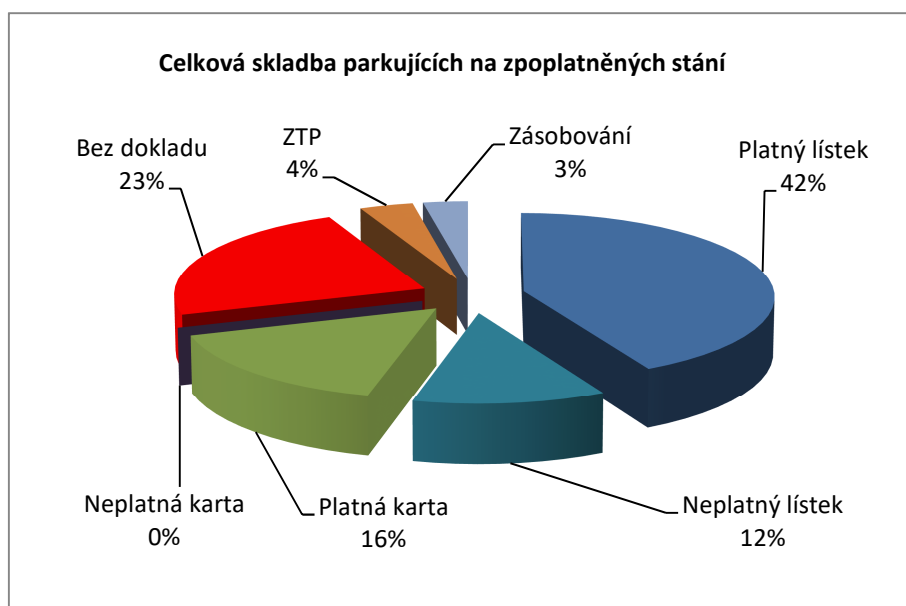
Masarykovo náměstí, Národní třída, ulice Wilsonova, Tyršova, Nádraží, Blažkova, Příční, Dolní Valy, Parkoviště u OD IRO, Parkoviště u soudu, ul. Velkomoravská, ul. Komenského, Zámecké náměstí, ul. Legionářů, Horní Valy, ul. Rodinova a Národní tř. před poliklinikou.

Provozní doba:	Po – Pá	08:00 – 17:00
	So	08:00 – 12:00

Tarif:	15 min	3 Kč	
	30 min	5 Kč	
	60 min	10 Kč	
	každá další započatá hodina		10 Kč

2.4.2 Skladba parkujících na zpoplatněných stání

Typ oprávnění	Počet	Relativní počet	Relativní počet bez ZAS a ZTP
Platný lístek	138	42,3%	45,4%
Neplatný lístek	38	11,7%	12,5%
Platná karta	52	16,0%	17,1%
Neplatná karta	0	0,0%	0,0%
Bez dokladu	76	23,3%	25,0%
ZTP	12	3,7%	-
Zásobování	10	3,1%	-
Celkový počet	326		



2.4.3 Závěry a vyhodnocení respektovanosti

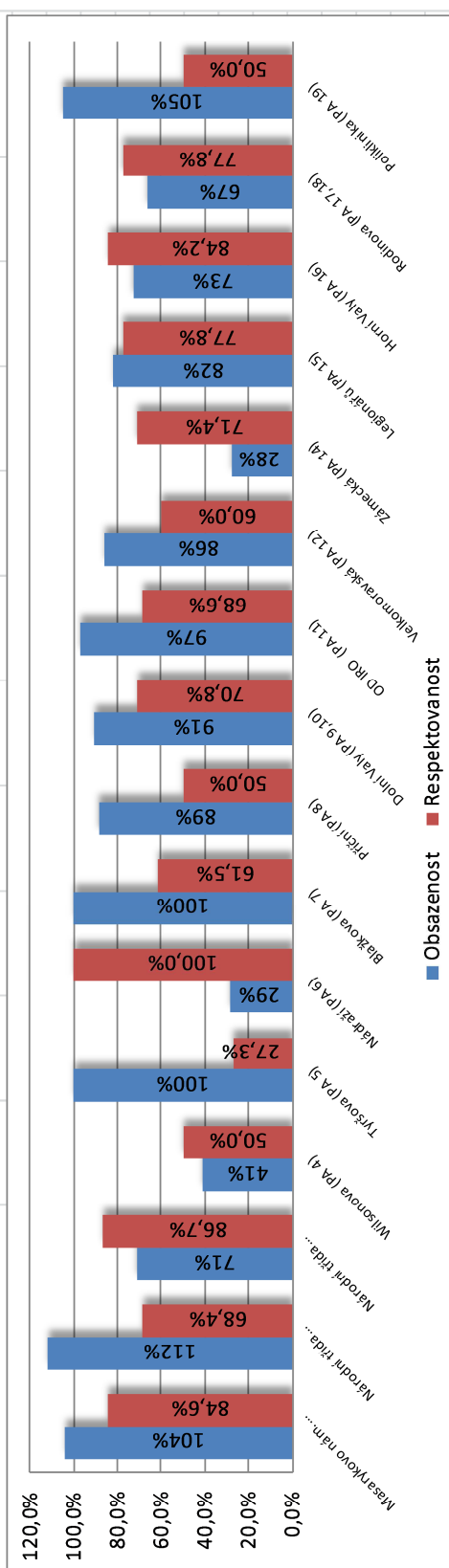
Celkové výsledky systému placeného stání jsou lehce pozitivní a respektovanost dosáhla hranice 65 %.

Jsou lokality, kde respektovanost přesáhla úspěšnou hranici 80% - Masarykovo náměstí, Národní třída (PA 3), Nádraží a Horní Valy (PA16), ale naopak se vyskytly i lokality s respektovaností pod hranicí 50 % (**Tyršova 28 % !!**, Wilsonova, Příční, Poliklinika).

Je nutné upozornit, že nebyly k dispozici informace o počtu platících pomocí SMS Parkingu, a že se jednalo o jednorázový průzkum, který nemusí zcela odpovídat skutečnému stavu a nelze ho tedy považovat za směrodatný.

2.4.4 Přehledná tabulka respektovanosti u jednotlivých lokalit

Lokalita	Kapacita	Obsazenost	Platný lístek	Nepłatný lístek	Platná karta	Nepłatná karta	Bez dokladu	ZTP	Zásobování	Respektovanost
Masarykovo náměstí (PA 1)	25	26	104%	12	6	0	3	2	2	84,6%
Národní třída (PA 2)	17	19	112%	11	1	0	6	0	1	68,4%
Národní třída (PA 3)	21	15	71%	7	5	0	2	0	1	86,7%
Wilsonova (PA 4)	34	14	41%	4	2	0	7	0	1	50,0%
Tyršova (PA 5)	33	33	100%	4	4	0	14	1	0	27,3%
Nádraží (PA 6)	7	2	29%	1	1	0	0	0	0	100,0%
Blažkova (PA 7)	13	13	100%	5	0	0	4	2	1	61,5%
Příční (PA 8)	18	16	89%	5	3	0	5	0	0	50,0%
Dolní Váhy (PA 9,10)	53	48	91%	29	3	0	7	0	2	70,8%
OD IRO (Masarykovo nám.) (PA 11)	36	35	97%	20	2	0	10	2	0	68,6%
Velkomoravská (PA 12)	29	25	86%	11	3	0	2	1	0	60,0%
Komenského (PA 13)	33	33	100%				33			
Zámecká (PA 14)	50	14	28%	6	3	0	4	1	0	71,4%
Legionářů (PA 15)	11	9	82%	4	2	0	2	0	1	77,8%
Horní Váhy (PA 16)	26	19	73%	3	11	0	3	2	0	84,2%
Rodinova (PA 17,18)	27	18	67%	8	5	0	2	0	1	77,8%
Národní třída - Poliklinika (PA 19)	19	20	105%	8	1	0	5	1	0	50,0%
Celkový počet	419	326	78%	138	52	0	76	12	10	65,0%



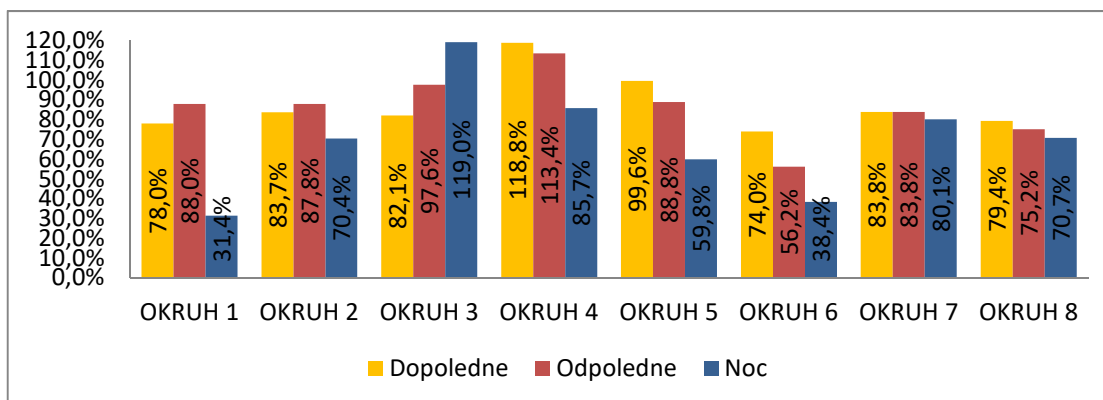
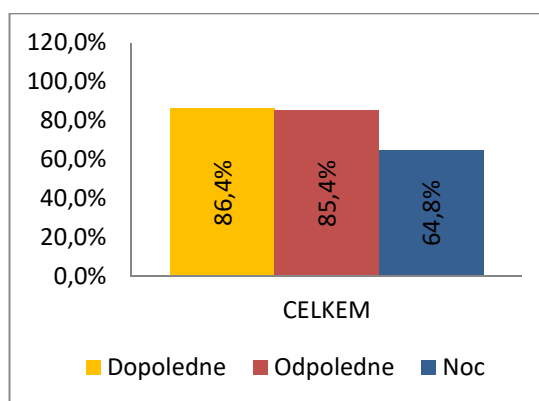
2.5 Vyhodnocení současného stavu

Závěrem analytické části můžeme konstatovat, že na řešeném území v centru města Hodonín je vzhledem k zjištěné kapacitě a obsazenosti **nedostatečný počet parkovacích míst**. Jsou tu lokality, které jsou nadměrně přeplněné (více jak 100 %) a naopak lokality s nízkou obsazeností (pod 50 %). Správným projektem regulace parkujících je možné docílit rovnoměrného plošného rozložení a úbytku zbytečného zaměstnaneckého parkování.

Z průzkumu vyplývá, že průměrná hodnota obsazenosti během dne (86%) je o 20% vyšší než průměrná hodnota obsazenosti během noci (65%), což nám potvrzuje, že se nacházíme v samém centru města. Znamená to, že víc jak 20% z těch, co zde parkují během dne, jsou zaměstnanci anebo návštěvníci. Centrální část města, zejména Masarykovo náměstí a Národní tř. a jeho nejbližší okolí, se tak potýká s negativním souběhem krátkodobého, střednědobého i dlouhodobého parkování.

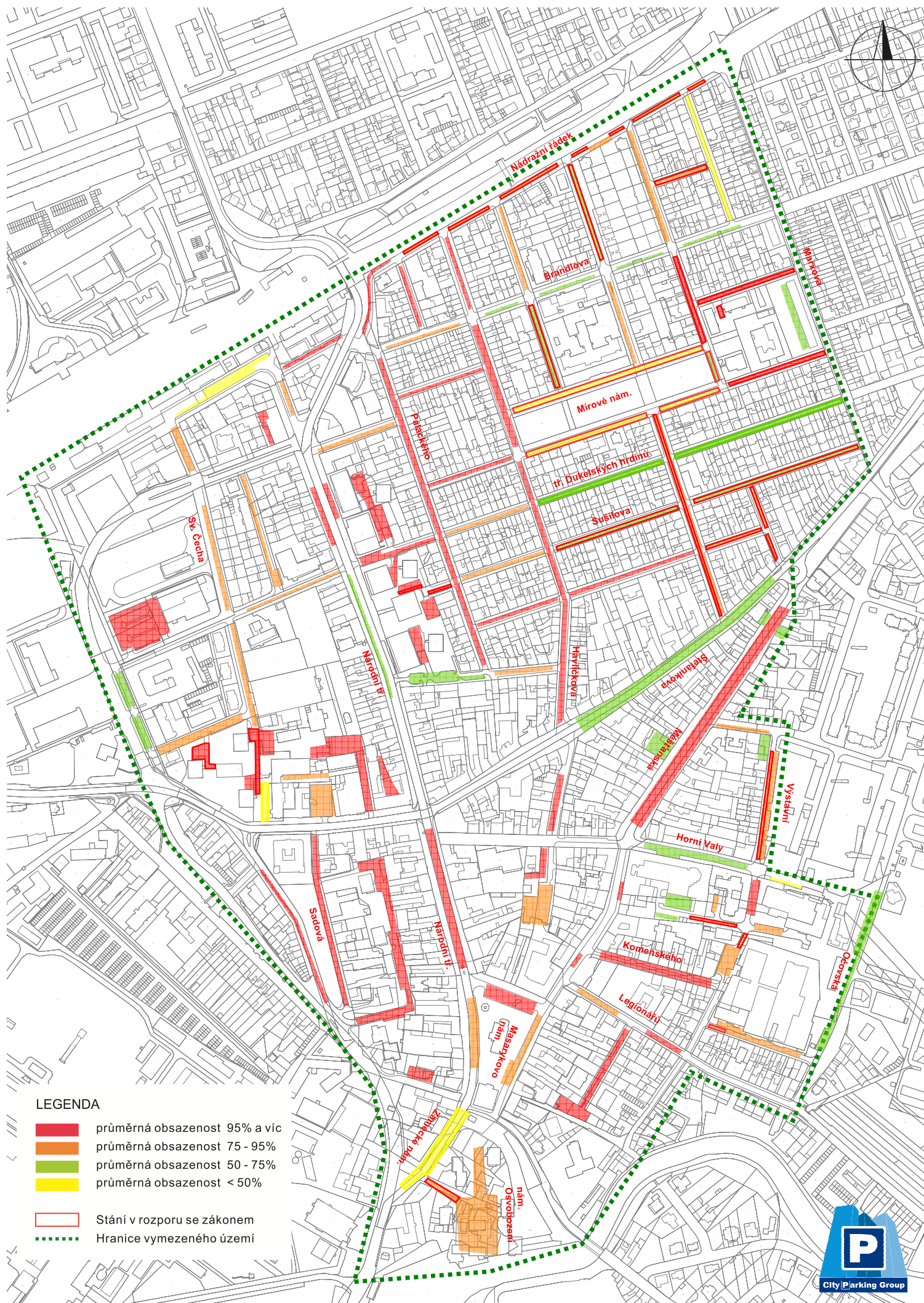
Musíme konstatovat, že je v blízké době zapotřebí doplnit a ucelit Zónu regulovaného stání a v horizontu dvou až pěti let v této části vymezeného území budovat nové plochy a objekty hromadného parkování.

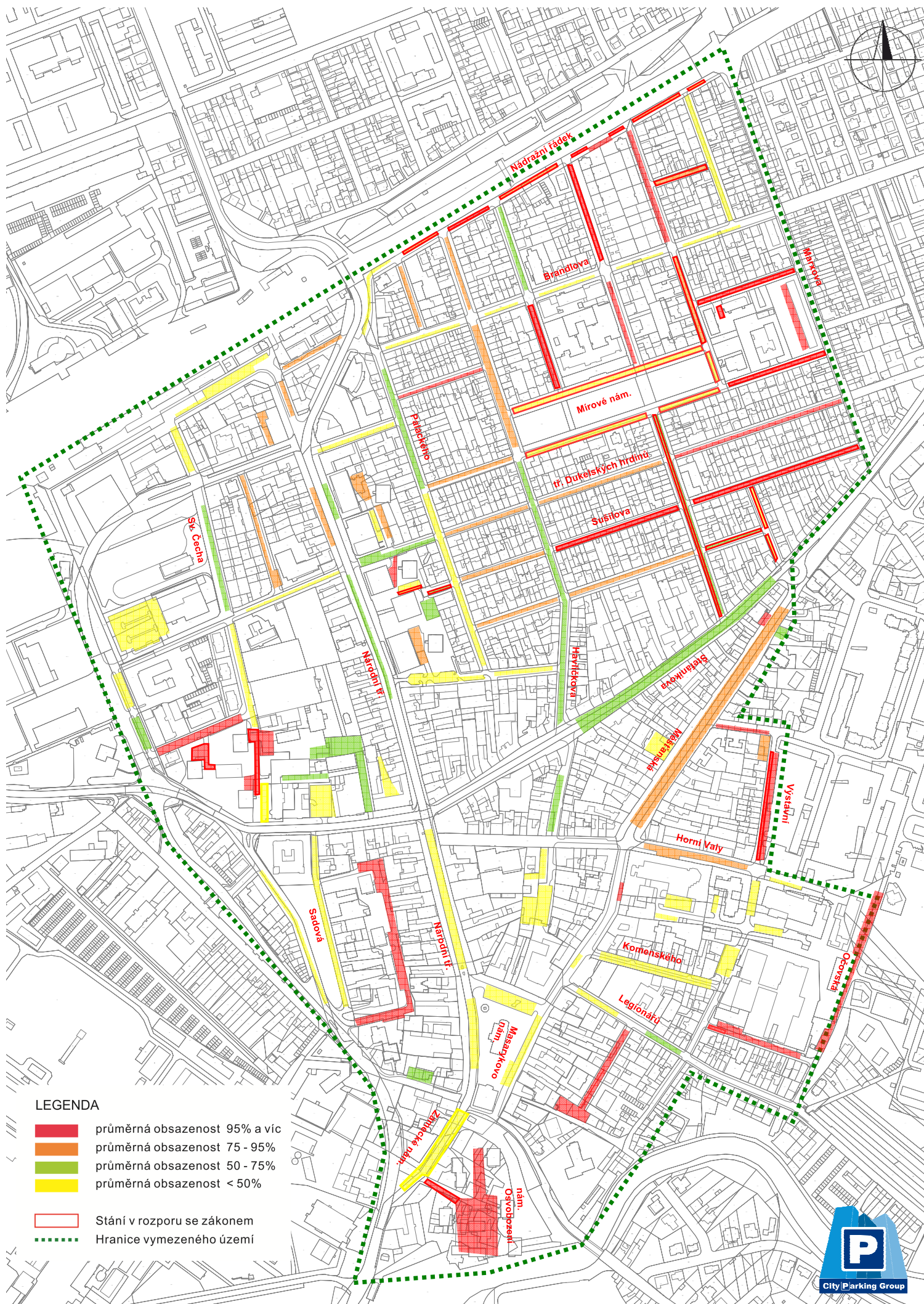
OBLAST	Obsazenost relativní		
	Dopoledne	Odpoledne	Noc
OKRUH 1	78,0%	88,0%	31,4%
OKRUH 2	83,7%	87,8%	70,4%
OKRUH 3	82,1%	97,6%	119,0%
OKRUH 4	118,8%	113,4%	85,7%
OKRUH 5	99,6%	88,8%	59,8%
OKRUH 6	74,0%	56,2%	38,4%
OKRUH 7	83,8%	83,8%	80,1%
OKRUH 8	79,4%	75,2%	70,7%
CELKEM	86,4%	85,4%	64,8%



Celková průměrná denní obsazenost na celém vymezeném území města Hodonín naměřená v měsíci květnu činila celých 86%, což je dostačující důvod pro zavedení regulace parkování. Nejvyšších denních hodnot dosahují okruhy 3 – 5, přes 100 %.

Celková průměrná noční obsazenost činila necelých 65%. Nejvyšší hodnoty noční obsazenosti byli zjištěny v případě víceposchodové bytové zástavby v ul. Sadová, ul. Radniční, ul. Výstavní, ul. Sv. Čecha, nám. Osvobození (více jak 100%) a dále v okruhu 7 a 8 (ul. Sušilova, ul. Jarošova, Nádražní řádek a další).





2.6 Bilance parkovacích kapacit

2.6.1 Rozdělení vymezeného území na okruhy

OKRUH č.1

Lokalita: Masarykovo náměstí, ul. Zámecká, Národní třída po křížení s ul. Rodinova, ul. Rodinova po křížení s ul. Palackého, ul. Velkomoravská, Dolní Valy, ul. Příční

Charakter: Centrum města s převahou administrativní a komerční funkce nad funkcí bytovou

Cíle: Městský úřad, Česká pošta, Okresní soud, Městská knihovna, Informační centrum, kostel; Banky, spořitelny, Obchodní dům IRO, obchody, restaurace, sokol, kino Svět

Skladba: krátkodobé a střednědobé návštěvnické parkování, zaměstnanecké parkování, téměř 70 % veškerých zpoplatněných parkovacích stání se nachází v tomto okruhu

OKRUH č.2

Lokalita: ul. Jánošíkova, Dobrovolského, Radniční, Legionářů, Kolískova, Milíčova, Komenského, Husova Horní Valy, Výstavní, Slavíkova (část), Měšťanská (část)

Charakter: Lokalita v docházkové vzdálenosti na hlavní náměstí a třídu, občanská vybavenost, školství, částečně složka bydlení

Cíle: Městský úřad, ZUŠ, SOŠ umělecká, Gymnázium, Obchodní akademie, Kulturní dům, Zdravotní středisko Jihovýchod, Dům zdraví, Jednota, Penzion Budvarka;

Skladba: zaměstnanecké parkování, střednědobé návštěvnické parkování, rezidentní stání v jižní a východní části

OKRUH č.3

Lokalita: nám. Osvobození

Cíle: bydlení

Charakter: uzavřená lokalita s víceposchodovými bytovými domy, pouze složka bydlení

Skladba: rezidentní stání, zaměstnanecké parkování během dne v docházkové vzdálenosti na náměstí

OKRUH č.4

Lokalita: ul. Sadová, Anenská, B. Němcové

Cíle: Okresní soud, Obchodní akademie, jazyková škola

Charakter: Lokalita v docházkové vzdálenosti na hlavní náměstí a třídu, zklidněné obslužné jednosměrné komunikace, složka bydlení, víceposchodové domy

Skladba: rezidentní stání, zaměstnanecké parkování během dne v docházkové vzdálenosti na náměstí

OKRUH č.5

Lokalita: ul. Sv. Čecha, tř. Dukelských hrdinů po křížení s ul. Palackého, Vrchlického, Blažkova, Národní tř.

Cíle: Finanční úřad, Policie ČR, Městská policie, MŠ, Poliklinika, zimní stadion, autobusové nádraží

Charakter: Centrum města s občanskou vybaveností, okrajová složka bydlení

Skladba: krátkodobé a střednědobé návštěvnické parkování, zaměstnanecké parkování, rezidentní stání

OKRUH č.6

Lokalita: ul. Wilsonova, nám. 17. listopadu, Nádražní rádek (část), Národní tř. (část), Sv. Čecha (část)
Cíle: Vlakové nádraží, hotel, kavárny
Charakter: okrajová lokalita s dostatečnou regulovanou parkovací kapacitou u nádraží, převážně bytová složka
Skladba: rezidentní stání, krátkodobé návštěvnické parkování

OKRUH č. 7 a 8

Lokalita: ohraničená ulicemi Palackého, Nádražní rádek, Marxova, Štefánikova
Cíle: bydlení, SPŠ stavební, ZŠ, MŠ, domov mládeže, ústav soc. péče
Charakter: okrajová lokalita se zástavbou nízkých rodinných domů
Skladba: rezidentní stání, problematika s dlouhodobě odstavenými a zaměstnaneckými vozidly, množství aut parkujících v rozporu se zákonem! Nutná regulace a ochrana rezidentů.

2.6.2 Výpočet potřeb odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110

Ačkoli při hodnocení nabídky vůči poptávce po parkovacích stáních se doporučuje vycházet z dopravního průzkumu, byla pro zajímavost provedena i analýza stávající nabídky parkovacích stání vůči požadavkům normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Posouzení bylo provedeno pro celou centrální vymezenou oblast, ale pouze pro potřeby odstavného stání pro rezidenty, nikoliv parkovacího stání krátkodobého charakteru pro návštěvníky administrativních a komerčních služeb. Pro takové posouzení nebyly získány potřebné vstupní informace o počtu zaměstnanců, počtu provozoven obchodů, služeb a úřadů.

Při výpočtu potřeb rezidentních stání se vychází z počtu bytových jednotek, přičemž na každou vícepokojovou bytovou jednotku do 100m² se uvažuje 1 parkovací stání. Pro zjednodušení a na základě informací od MÚ Hodonín bylo uvažováno, že všechny bytové jednotky spadají do této skupiny (alespoň 2 pokoje, max. 100m²). Dále byly zohledněny počty vjezdů a garáží a také nemnoho soukromých parkovacích stání sloužících tomuto účelu.

Pro přehlednost jsou výsledky shrnuty do následující tabulky:

	Počet bytových jednotek	Počet vjezdů a garáží	Potřeba odstavných stání	počet stávajících PM		Porovnání, Deficit PM
				MK	Soukr.	
OKRUH 1	161	39	122	377	15	270
OKRUH 2	396	70	326	448	12	134
OKRUH 3	212	1	211	86	0	-125
OKRUH 4	191	10	181	119	0	-62
OKRUH 5	333	56	277	378	0	101
OKRUH 6	105	22	83	88	6	11
OKRUH 7	469	179	290	270	0	-20
OKRUH 8	532	187	345	260	22	-63
CELKEM	2399	564	1835	2026	55	246

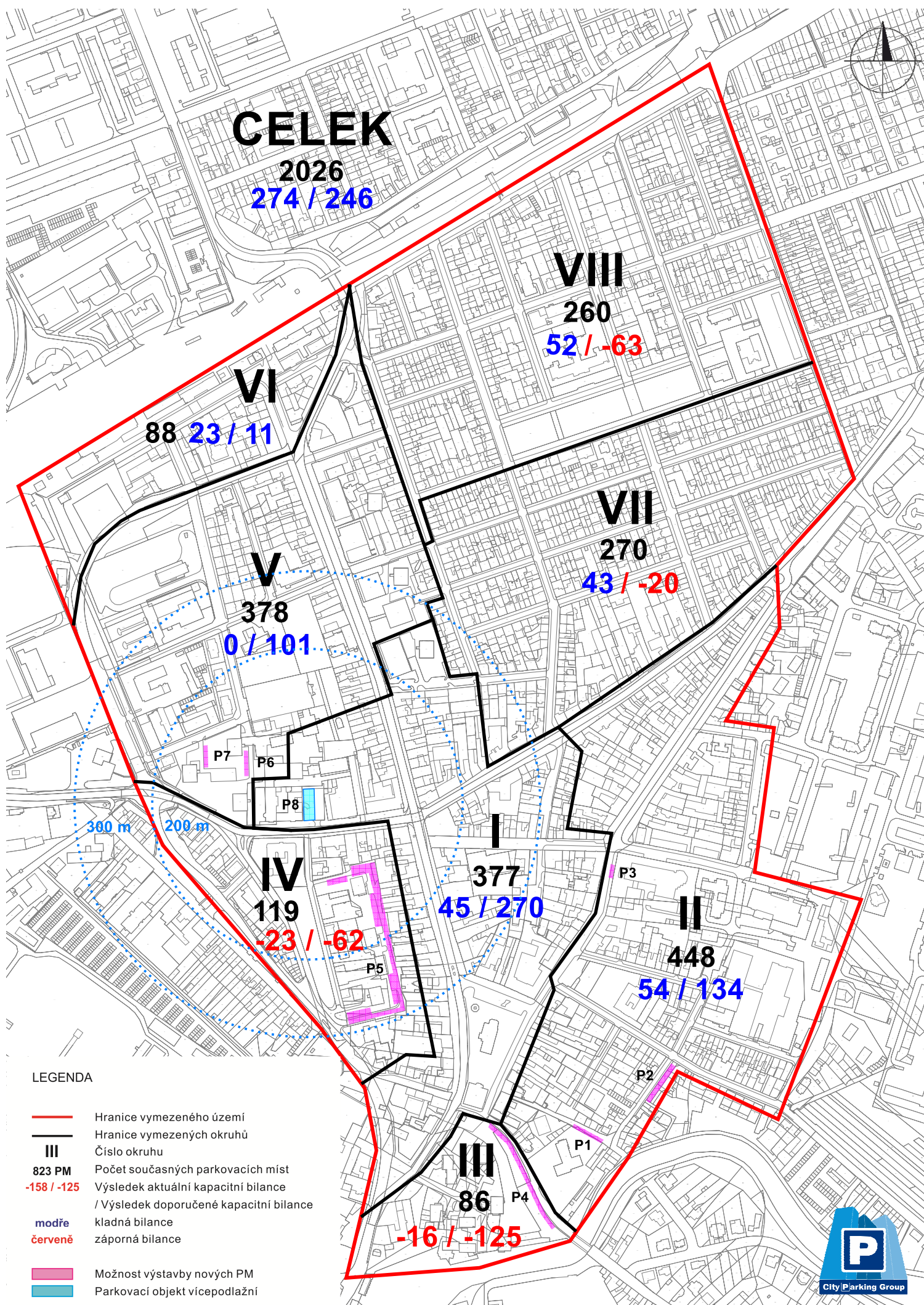
Z tabulky vyplývá, že pro celou posuzovanou oblast je vypočtená potřeba odstavných rezidentních stání v počtu 1835 zajištěna. Počet vyplývající z normy je téměř srovnatelný se současnou kapacitou, která je k dispozici. Je ale nutné si uvědomit, že do celkové parkovací kapacity jsou zahrnuty i parkovací stání určená pro návštěvníky.

Přesto se v centrální části nacházejí lokality, kde je doporučená potřeba odstavných stání výrazně vyšší než jich je v ulicích a na parkovištích k dispozici. Nejvyšší deficit je patrný v okruhu č. 3 – nám. Osvobození, kde dle normy chybí cca 125 PM, což je o celých 145 % více, než nyní. Vzhledem ke zjištěné poptávce v daném okruhu pomocí dopravního průzkumu (deficit 20 %) je zřejmé, že jsou požadavky této normy předimenzované.

Mezi lokality s deficitem patří i okruh č.4, okruh č. 7 a 8. Tedy okruhy s funkcí převážně bytovou. Okruhy s funkcí převážně administrativní a komerční vykazují kladnou bilanci protože v potřebách nejsou zahrnuty krátkodobé parkovací stání.

Celkový záporný deficit v celé sledované oblasti dle doporučeného výpočtu činí 270 parkovacích míst.

Přehled výsledků aktuální a doporučené kapacitní bilance je graficky znázorněn v následující situaci.



2.7 Místní šetření

V průběhu předchozích kapitol několikrát zaznělo, že existuje zřetelný nedostatek parkovacích míst v konkrétních lokalitách sledované oblasti. Aktuální denní deficit dosahuje hodnoty více než 400 parkovacích míst (zjištěný počet vozidel odstavených v rozporu se zákonem). Soustředěny jsou zejména v okruhu č. 3 (nám. Osvobození), v ul. Kolískova, ul. Sadová, ul. Sv. Čecha a oblasti okruhu č. 7 a 8. V těchto lokalitách (z pravidla obytných celků) byl zjištěn normativní deficit v počtu cca 280 parkovacích míst.

Úkolem místního šetření je najít nové vhodné parkovací kapacity.

Pokud vezmeme v potaz plánované zvýšení počtu osobních motorových vozidel v desetiletém horizontu o 30 %, získáme údaj o budoucím deficitu přibližně 900 parkovacích míst za předpokladu, že v řešeném území ponecháme všechny stávající uživatele. Zde již jednoznačně musí nastoupit cesta ukládání vozidel „na sebe“ do podzemních nebo nadzemních parkovacích objektů a systematická redukce parkujících vozidel. Eliminace budoucího deficitu by měla být realizována v rámci městského parkovacího systému.

Provedené místní šetření, prověrka územního plánu a regulačního plánu, podklady od města k dřívějším projektům definují některé možnosti na zkapacitnění parkovacích příležitostí v centrální části města:

Možnosti výstavby nových pozemních parkovacích stání:

Okruh	Číslo úseku	Lokalita	Počet PM	Poznámka	Návrh režimu	Stav
2	P1	ul. Radniční	+ 6	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Milíčova; podélné stání po pravé straně	Rezidentní	fáze projektu, nutná stavební úprava
	P2	ul. Milíčova (mezi ul. Radniční a Legionářů)	+ 13	kolmé stání	Rezidentní	
	P3	ul. Dobrovolského	+ 3	podélné stání	Smíšené krátkodobé	
37						
3	P4	ul. Jánošíkova	+ 20	podélné stání po pravé straně	Smíšené krátkodobé	
			+ 2	podélné stání po levé straně		
			+ 3	podélné stání typu K+R pro MŠ	K+R	
25						
4	P5	ul. Sadová (východní část)	+ 13	Projekt posílení parkovacích míst ulice Sadová (63 PM+ 4x ZTP)	Rezidentní	
13						
5	P6	ul. Svatopluka Čecha - vnitroblok k poště	+ 10	kolmé stání	Rezidentní	na zeleni, nutná stavební úprava
	P7	ul. Svatopluka Čecha - vnitroblok k domu č.p. 3535/10	+ 10	kolmé stání	Rezidentní	
20						

Navržený vícepodlažní parkovací objekt:

1	P8	ul. Velkomoravská - parkoviště Okresní soud	+ 120	Parkovací dům	krátkodobé i dlouhodobé návštěvnické stání, abonentní a zaměstnanecké stání
---	----	---	-------	---------------	---

Možnosti změny organizace dopravy:

Okruh	Číslo úseku	Lokalita	Počet PM	Poznámka	Návrh režimu	Stav
2	19	ul. Kolískova	+ 8	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Radniční; podélné stání po pravé straně	Rezidentní	v návrhu ZRS
8						
5	41	ul. Svatopluka Čecha (Dvořákova - tř. Dukelských hrdinů)	+ 5	kolmé parkovací stání namísto šikmých	Smíšená	studie
5						
7	67b	ul. Sc. Viatora (Pr. Veselého - Herbenova)	+ 12	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Herbanova	Rezidentní	v návrhu ZRS
	68b	ul. Sušilova (Havlíčková - Marxova)	+ 47	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Marxova	Rezidentní	
	71	ul. Herbenova	+ 12	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Sušilova	Rezidentní	
71						
8	77	Mírové náměstí	+ 72	Zjednosměrnění komunikace	Rezidentní	v návrhu ZRS
	80	ul. Muchova (Mírové nám. - Brandlova)	+ 19	Zjednosměrnění komunikace ve směru k Mírovému nám.	Smíšené	
	83	ul. Pr. Veselého (Brandlova - Nádražní řádek)	+ 23	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Brandlova	Rezidentní	
	84	ul. Janáčkova (Mírové nám. - Brandlova)	+ 14	Zjednosměrnění komunikace ve směru k Mírovému nám.	Smíšené	
	87	ul. Jiráskova (Jiráskova - Janáčkova)	+ 7	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Janáčkova	Rezidentní	
	88	ul. Nádražní řádek	+ 46	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Pr. Veselého	Rezidentní	
	90	ul. G. Preisssové	+ 13	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Marxova	Rezidentní	
	92	ul. Jarošova	+ 17	Zjednosměrnění komunikace ve směru k Mírovému nám.	Rezidentní	
211						
+ 295 PM						

Změnou organizace dopravy a zjednosměrněním určitých úseků místních komunikací dojde v celé sledované oblasti k navýšení počtu parkovacích stání o cca 300 PM. Deficit doporučených hodnot parkovacích kapacit pro rezidentní parkování v Okruhu č. 7 a 8 bude tímto vyřešen. Pro Okruh č. 3, resp. Okruh č.4 platí i po prošetření a započítání vytipovaných nových parkovacích ploch deficit 106, resp. 50 PM.

Pro zajištění dostatečné dopravní obslužnosti města a potřeb návštěvníckého a zaměstnaneckého parkování v samotném centru města doporučujeme navýšit kapacitu parkovacích stání alespoň jedním vícepodlažním parkovacím objektem, který je z hlediska výhledové bilance nezbytný. Optimální pro jeho umístění se jeví stávající plocha parkoviště u Okresního soudu v ulici Velkomoravská.

Parkovací a odstavná stání se mají v kompaktní zástavbě bytového i nebytového charakteru umísťovat především pod terénem a to jak pod stavbami, tak pod volnými plochami, pod veřejným prostranstvím, náměstím, parkem a dále ve vícepodlažních garážích nadzemních i podzemních podle ČSN 73 6058.

Odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily se doporučuje dle normy ČSN 73 6110 umisťovat tak, aby docházkové vzdálenosti byly nejvýše:

pro krátkodobé parkování:	200 m,
pro dlouhodobé parkování:	300 m,
pro odstavování	500 m.

2.8 Souhrnná zpráva analytické části

Výsledky analytické části potvrzují na první pohled viditelné nedostatky v systému statické dopravy v centru města Hodonín. Jsme přesvědčeni, že je zapotřebí přistoupit k definování celkové parkovací politiky města s dlouhodobým výhledem.

Na tomto místě si pouze dovolíme shrnout hlavní problematiku současného stavu:

- **Přeplněnost** většiny parkovacích kapacit, a to bez rozdílu typu či charakteru, až na drobné výjimky.
- Chybí **ucelenost Zóny regulovaného stání**, v okolí zpoplatněných stání logicky dochází k přeplněnosti ostatních parkovacích ploch.
- Rezidenti s trvalým bydlištěm ve vymezeném území trpí nedostatkem parkovacích kapacit převážně po čas pracovního dne z důvodu živelného dlouhodobého návštěvnického a zaměstnaneckého parkování.
- Nadlimitní množství výskytu parkování **v rozporu se zákonem** č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích.
- **Absence** lokalit **záchytného typu**.
- Vysoký výskyt vozidel **zaměstnaneckého rázu**.

K nejproblematictějšími místům náleží:

- obecně dostupné nezaplatněné parkovací plochy v docházkové vzdálenosti na náměstí a hlavní třídu
 - o nám. Osvobození,
 - o ul. Sadová,
 - o ul. Palackého, parkoviště Národní třída, tř. Dukelských hrdinů
 - o odstavná plocha v blízkosti autobusového nádraží
- místní obslužné komunikace v klidové vilové čtvrti
 - o ul. Havlíčkova,
 - o ul. Sc. Viatora, ul. Bartošova a další.
- parkoviště u vysokých bytových domů – absence odstavných stání pro rezidenty
 - o ul. Sadová
 - o ul. Sv. Čecha
 - o ul. Radniční a Kolískova

Návrhová část

1. Základní teze moderního parkovacího systému
2. Zásady pro realizaci Zóny regulovaného stání
3. Zásady regulace a distribuce parkujících
4. Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení
5. Financování Městského parkovacího systému
6. Provoz moderního parkovacího systému
7. Přínosy Zóny regulovaného stání
8. Koncepční návrh Zóny regulovaného stání
9. Platební technologie
10. Návrh zásad pro svislé a vodorovné dopravní značení

3 Návrh

3.1 Základní teze moderního parkovacího systému

3.1.1 Zásada číslo 1 – správná dopravní funkce

- Vymezený prostor musí podléhat **jednotnému** režimu pro parkování a odstavování vozidel, přičemž je žádoucí, aby tento režim byl co nejjednodušší a vyvážený.
- Je vhodné pokusit se o zrovnoměnění přístupu návštěvnické klientely do co největšího prostoru. Toto není o jejich preferencích – to je o zachování pohodlného přístupu k hlavním aktivitám, aby návštěvníci neutíkali pryč z centra města.
- Minimalizovat počet metod regulace tj. v praxi zachovat následující:
 - Zachovat a rozšířit možnosti pro **návštěvnické** parkování.
 - Zřídit regulaci parkování pomocí vyhrazených úseků místních komunikací pro **rezidenty a abonenty**, případně ji vybalancovat dle aktuálních místních potřeb.
- Naopak zásadně změnit následující dopravní prvky:
 - Zamezit a postupně rušit zřizování **trvale vyhrazených** míst pro konkrétní vozidla či firmy. Tento prvek nevhodně ovlivňuje chování celých lokalit. Doporučujeme tudíž cenovou úpravu a vyhrazená místa realizovat pouze ve veřejném zajmu, a s co největší citlivostí.
- Stavebně technická opatření by měla doplňovat výše uvedené dopravní teze. Je nesporné, že kvalitně vyznačený a upravený prostor působí pozitivně i ve smyslu jeho respektování. Proto je žádoucí:
 - rozšiřovat chodníky a stezky pro cyklisty na úkor parkovacích míst a vozovky,
 - opticky zvětšovat rozměry parkovacích míst použitím normy pro skupinu O2 – plošně s důrazem zejména pro průjezdní a distribuční vnitroměstské lokality.

3.1.2 Zásada číslo 2 – parkování je městskou aktivitou veřejného zájmu

Město by mělo přijmout **závaznou koncepci řešení a rozvoje dopravy** v klidu, která stanoví základní teze pro další rozvoj parkovacího systému. V těchto tezích by se město mělo přihlásit k následujícím závazkům:

- město se bude snažit maximální počet parkovacích aktivit udržet pod svou kontrolní strukturou,
- město stanoví **jedinou právnickou osobu** jakožto provozovatele a investora celoměstského parkovacího systému,
- město bude prosazovat a realizovat nezbytné **dopravně technické opatření**,
- město využije svých možností k **vynucení pořádku** v parkovacím systému,
- město využije výnosů z parkovacího systému plynoucích opětovně na jeho **další rozvoj**, a to po dobu minimálně 20 let,
- město vytvoří takové podmínky pro návštěvy, aby se opět rády vracely do Hodonína.

3.1.3 Zásada číslo 3 – vyvážená funkce regulační a ekonomická

Kvalitní parkovací systém plní dva základní cíle:

- **Regulační** – řídí a zajišťuje distribuci parkujících dle aktuálních potřeb
- **Ekonomický** – každý funkční systém si sebou nese ekonomické výnosy

Pokud město přijme koncepci řešení a rozvoje dopravy v klidu, bude na nejlepší cestě k vybudování vyváženého parkovacího systému. Takto postavený systém umožní z jeho výnosů **financovat rozvojové aktivity** v oblasti dopravy v klidu:

- redukci pouličního parkování a naopak výstavbu parkovacích objektů, které budou „odsávat“ vozidla z místních komunikací,

- implementaci moderních informačních technologií – bezhotovostní platby – navigační a informační systémy,
- distribuci do rozvojových projektů sídlištního parkování.

3.2 Zásady pro realizaci Zóny regulovaného stání

Pro dosažení základních cílů v dopravě v klidu je nutné vytvořit Zónu regulovaného stání. Tato by měla vytvořit podmínky pro hladké uspokojení potřeb všech hlavních parkujících skupin, a to ve všech denních časových pásmech. Pro zabezpečení obou základních cílů ZRS (regulačního a ekonomického) je nutné dodržet následující pravidla:

- vytvořit homogenní ucelenou zónu s exaktními pravidly,
- při návrhu zóny respektovat místní skladbu parkujících a aktivit,
- vytvořit kvalitní tarifní systém umožňující distribuci parkujících,
- respektovat přirozené potřeby rezidentních kategorií,
- minimalizovat počet použitých metod regulace.

V praxi lze všechna základní východiska splnit použitím obou základních způsobů definovaných § 23 zákona č.13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, případně jejich kombinací, a to v jeho základních dvou variantách – placené stání (odst. 1a) a vyhrazené stání (odst. 1c).

3.2.1 Nezbytné kroky pro realizaci zóny regulovaného stání

1. Stanovit **mantinely budoucího řešení** – zejména hranice a rozsah zóny. Zde se regulační princip musí projevit v tzv. ochranné funkci pro bezkonfliktní parkování bydlicích osob tak, aby nebyly obtěžovány zaměstnaneckou nebo zbytnou návštěvníckou klientelou.
2. Zpracovat **Projekt zóny regulovaného stání**, který bude již obsahovat konkrétní principy dopravních omezení a dislokací jednotlivých typů parkování. Tento projekt bude i řešit i mimo jiných harmonizací přechodu od stávajícího systému vyhrazených míst dle § 25 na vyhrazené úseky dle § 23 zákona č. 13/1997 Sb.
3. Realizovat **informační kampaň** ve směru k občanům z Hodonína a okolí, která vysvětlí a ozřejmí záměry spojené s novým systémem.
4. Realizovat potřebné změny městských právních předpisů (nařízení o placeném stání a vyhlášky o místních poplatcích).
5. Zpracovat **prováděcí projektovou dokumentaci**, která bude transformovat pravidla definovaná Projektem zóny regulovaného stání do podoby podkladu nezbytného pro stanovení dopravního značení.
6. Zajistit kapacitu **městské policie** tak, aby byl optimální počet činných hlídek v denním režimu na kontrolu respektovanosti.
7. Městské policii může pomoci **operátor – správce – koncesionář** parkovacího systému a to, jak technicky, tak i personálně.

3.2.2 Návrh případných právních úprav

Pro navržený systém se předpokládá plnohodnotná aplikace § 23 zákona č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích.

§ 23

(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 předpisy¹²⁾

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 zajištění celního odbavení,
 c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu,^{12a)} 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, 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.

(2) Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu.²⁾

(3) V nařízení obec může vymežit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k účelům uvedeným v odstavci 1 písm. a) až c).

(4) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymežit oblasti obce s časovým a druhovým omezením zásobování. V nařízení obce stanoví obec druhy a kategorie silničních vozidel, časové vymezení a činnosti, které jsou předmětem omezení.

3.2.3 Důsledky porušení povinností

Podle výkladu příslušného správního orgánu, tj. Ministerstva dopravy a spojů, je vydáním nařízení dle předchozího bodu a stanovením příslušného dopravního značení (především zn. IP 13c a IP 12) dána řidičům povinnost, zaplatit při stání silničního motorového vozidla na vymezených komunikacích cenu sjednanou podle cenových předpisů. Bez zaplacení této ceny je stání silničního motorového z a k á z á n o. Neuposlechnutím této povinnosti se řidič dopouští porušení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích provedené stanovením dopravního značení ve smyslu § 4 písm. b) c) zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, a tedy dopravního přestupku podle § 22 odst. 1 písm. l zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích. Tento přestupek lze postihnout ve smyslu výše uvedeného zákona o přestupcích, a to včetně možnosti použití technických prostředků zamezujících odjezdu vozidla dle § 17a zákona č. 553/91 Sb. o obecní policii.

3.2.4 Návrh konceptu právních úprav

Konkrétní návrh nařízení o placeném stání může vzniknout v okamžiku definice Projektu zóny regulovaného stání. Návrh nařízení může být realizován přímo z městského úřadu, nebo ve spolupráci s odbornou firmou, která dokáže precizovat text nařízení tak, aby byl účinný a nenapadnutelný. Nařízení o placeném stání musí mj. řešit otázky:

1. Vymezení místních komunikací nebo jejich úseků, které lze v souladu s ustanovením §23 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. užít k stání silničního motorového vozidla pouze za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, nejvýše však na dobu 24 hodin.
2. Podmínky placení ceny a způsob prokazování zaplacení ceny.
3. Místní komunikace v centru města Hodonín, na nichž je v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. povoleno stání silničních motorových vozidel provozovaných fyzickými či právnickými osobami, které mají sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti, nebo ke stání silničních motorových vozidel fyzických osob mající místo trvalého pobytu nebo vlastníci nemovitost ve vymezené oblasti obce, a to za cenu sjednanou podle cenových předpisů.
4. Oblasti, v nichž musí mít fyzické či právnické osoby, jimž je povoleno stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích vymezených ve smyslu odst. 2), trvalý pobyt, sídlo nebo provozovnu.
5. Podmínky, za nichž mohou osoby s trvalým pobytem, sídlem nebo provozovnou v oblastech vymezených ve smyslu odst. 3) stát silničními motorovými vozidly na místních komunikacích vymezených ve smyslu odst. 2).

6. Podmínky pro vydávání parkovacích karet – definování okruhů oprávněných uživatelů a způsob prokazování jejich oprávnění.
7. Případné limitující podmínky pro vydávání parkovacích karet pro případ naplnění lokalit.
8. Podmínky pro prokazování zaplacení ceny - užívání parkovacích karet.
9. Případné zmocnění pro operátora nebo koncesionáře parkovacího systému pro prodej parkovacích karet.
10. Stanovení orgánu kompetentního stanovovat ceny za stání vozidla – zpravidla cenový výměr Rady města.
11. Účinnost a zrušovací ustanovení.
12. Příloha 1 - seznam místních komunikací nebo jejich úseků, které lze užít za cenu sjednanou podle cenových předpisů k stání silničního motorového vozidla na dobu časově omezenou.
13. Příloha 2 - seznam místních komunikací s placeným stáním vyhrazené osobám s trvalým pobytem, sídlem nebo provozovnou ve vymezené oblasti.
14. Příloha 3 - vymezení oblasti, v níž musí mít osoby žádající o vydání karty trvalý pobyt, sídlo podnikání či provozovnu.

3.3 Zásady regulace a distribuce parkujících

Základním stavebním prvkem celoplošného systému regulace by mělo být vytvoření homogenního systému, kde dojde k distribuci parkujících na potřebná místa. Součástí tohoto řešení bude i zavedení plošné regulace výskytu vozidel na místních komunikacích, které jsou až na poslední řadě v prioritách uspokojování potřeb.

Funkční rovina parkování je členěna na:

- rezidentní parkování (zpravidla dlouhodobé),
- abonentní parkování (zpravidla středně nebo dlouhodobé),
- zaměstnanecké parkování (zpravidla středně nebo dlouhodobé),
- návštěvnické parkování, které dále členíme do podskupin:
 - komerční parkování občanů - zpravidla spojeno s komerčními aktivitami (krátkodobé),
 - komerční parkování podnikatelů - různá obchodní jednání podnikajících osob (krátko či střednědobé),
 - administrativní parkování - vyřizování administrativních aktivit na úradech státní či obecní správy (zpravidla krátkodobé),
- turistické parkování – parkování a odstavování vozidel turistů (zpravidla střednědobé).

Navržené priority uspokojování potřeb jednotlivých skupin:

1. rezidenti
2. krátkodobí návštěvníci – komerční
3. návštěvníci – administrativa
4. střednědobí návštěvníci
5. turistická doprava
6. abonenti
7. zaměstnanci

3.4 Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení

V zásadě existují dva základní koncepty organizace a provozu Městského parkovacího systému.

Základní pojmy:

Provozovatel: osoba provozující ZRS ve smyslu vnější odpovědnosti za občansko-právní vztahy vzniklé v souvislosti s provozem ZRS. Jinými slovy řečeno, je to osoba na jejíž účet je ukládána hotovost získaná z provozu ZRS. Pro podmínky mandátního režimu je provozovatelem město, pro podmínky koncesního režimu je provozovatelem koncesionář.

Operátor – Koncesionář: Subjekt zajišťující technicky provoz ZRS, včetně inkasa hotovosti za prodej parkovacích karet a vybraných finančních prostředků z parkovacích automatů, SMS Parkingu, popřípadě z virtuálních plateb. Operátor operuje se svým majetkem.

3.4.1 Varianta A – Systém je provozován a investován městem

Metoda, kdy si město zabezpečuje veškeré činnosti spjaté s přípravou, realizací a provozováním MPS. Model, který se uplatňuje spíše v menších projektech s minimálním investičním zatížením. Město si musí mnoho činností zabezpečovat dodavatelsky a zejména realizovat project management.

MĚSTO	
Práva	Povinnosti
Právo stanovovat úseky místních komunikací pro zpoplatnění dle § 23 zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích	Udržet základní koncepci dopravy v klidu
Právo stanovovat ceny	Usměrňovat činnost podřízených složek – MP a odbory MěÚ
Právo stavebního úřadu	Vyvíjet aktivní rozvojovou politiku města
Právo přidělovat dotace z rozpočtu města	Zabezpečit investiční prostředky
Právo udělit koncesní vztah	Zajistit project management
Inkasovat parkovné	Zajistit přípravu a realizaci ZRS
Uzavírat nájemní smlouvy na parkovací objekty třetích stran, za podmínek výhodných pro městský parkovací systém	Použít inkasované parkovné a poplatky pro další rozvoj
	Realizovat materiální část kontrolní činnosti
	Realizovat schválené parkovací objekty
	Provozovat parkovací objekty v souladu s celkovou koncepcí DvK

DODAVATELÉ MATERIÁLU A SLUŽEB

Inkasovat cenu za poskytnuté práce, materiál a služby	Realizovat kvalitně dodávky prací, materiálů a služeb
---	---

MĚSTSKÁ POLICIE

Podílet se na projednávání návrhů a změn v DvK	Zabezpečit potřebné personální vybavení pro bezproblémový provoz kontrolní činnosti
Činit podnětné kroky ve směru optimalizace výkonu kontrolní činnosti	Informovat město o všech aspektech výkonu kontroly v DvK
	Zabezpečit kontrolní činnost

3.4.2 Varianta B – Systém je provozován a investován jediným privátním subjektem

Nejmodernější a nejefektivnější způsob realizace městských parkovacích systémů. Je postaven na koncesní smlouvě na bázi PPP, ve které město předá koncesionáři do vínku městský parkovací systém. Představené pojetí vzájemných vazeb vychází z aktuálních moderních poznatků o řízení velkých parkovacích systémů. Takto je i koncipován říčanský parkovací systém ve své dopravní a technické části. Provozně organizační část je však naprosto nezbytnou součástí bezkolizní budoucí funkce celého systému.

MĚSTO

Práva	Povinnosti
Právo stanovovat úseky místních komunikací pro zpoplatnění dle § 23 zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích	Udržet základní koncepci dopravy v klidu
Právo kontrolovat činnost partnera	Usměrňovat činnost podřízených složek – MP a odbory MěÚ
Právo veta při stanovení cen	Vyvíjet aktivní rozvojovou politiku města
Právo stavebního úřadu	Podpořit koncesionáře symbolickým nájemným z pozemků na výstavbu parkovacích objektů
Právo přidělovat dotace z rozpočtu města	
Právo udělit koncesní vztah	

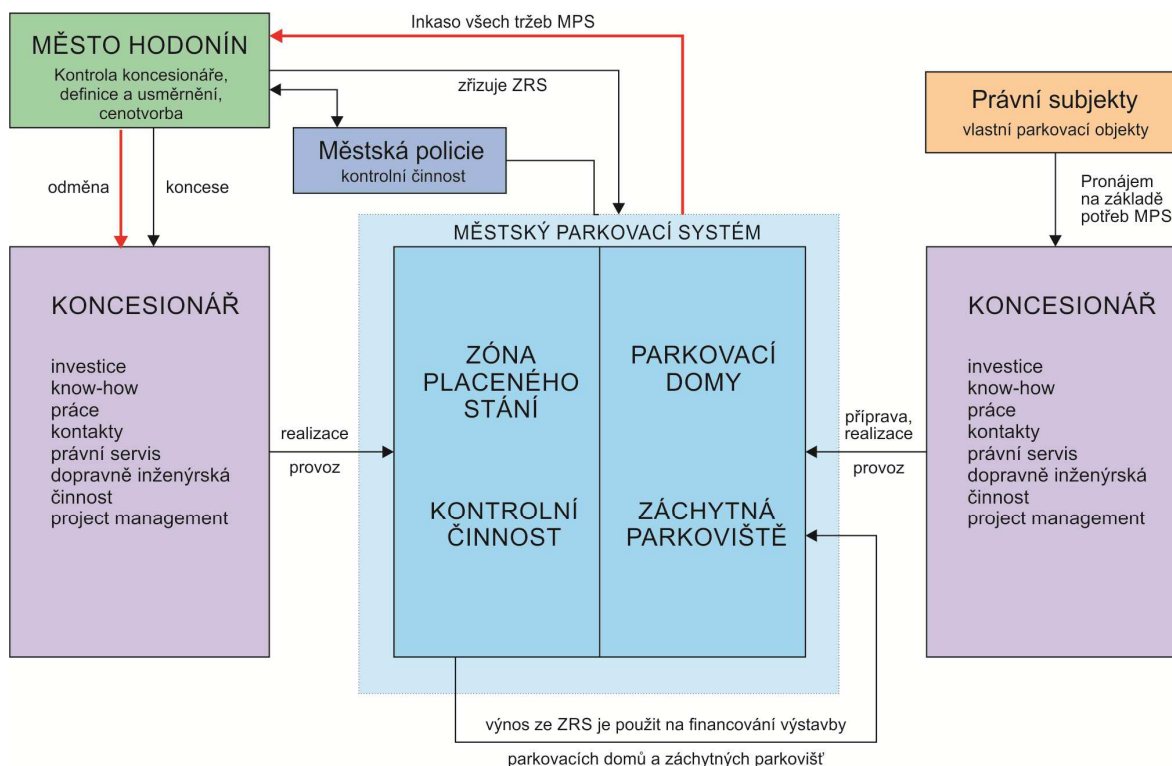
PARTNER

Inkasovat parkovné v koncesním režimu	Realizovat kvalitně dodávky prací, materiálů a služeb
Inkasovat manipulační poplatky za TPZOV a odtahy	Realizovat materiální a personální část společných hlídek – TPZOV a odtahy
Navrhovat ceny parkovného	Realizovat schválené parkovací objekty
Navrhovat změny dopravy v klidu	Realizovat koncepci dopravy v klidu
Uzavírat nájemní smlouvy na parkovací objekty třetích stran, za podmínek výhodných pro městský parkovací systém	Aktivně spolupracovat s městem při návrzích změn
Použít inkasované parkovné a poplatky pro další rozvoj	Nepoužít volné finanční zdroje na jiné aktivity bez schválení města
Aktivně působit v procesu návrhů a změn DvK	Zabezpečit potřebné finanční zdroje na realizaci nových parkovacích aktivit
	Vložit do městského parkovacího systému všechny své zkušenosti a know-how potřebné pro systematický rozvoj parkovacího systému
	Vložit do MPS všechny dostupné kontakty a vazby sloužící ke zvýšení prestiže MPS
	Poskytnout veškeré potřebné právní služby v oblasti DvK

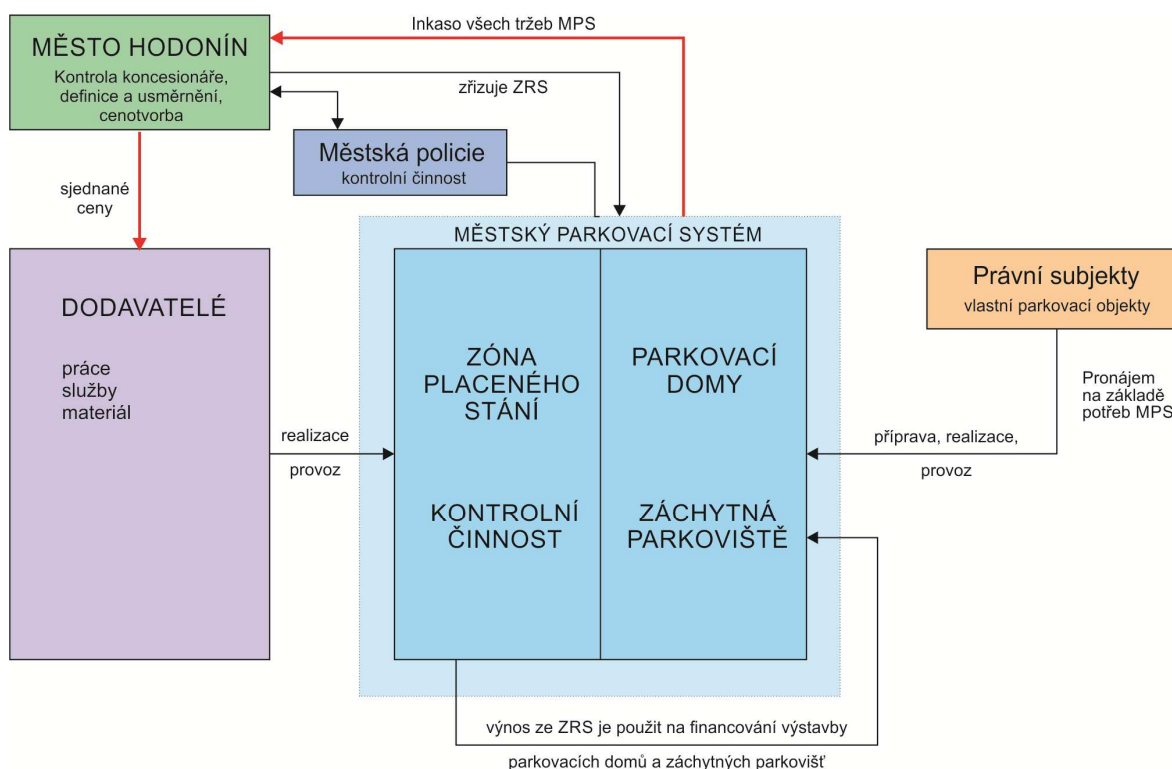
MĚSTSKÁ POLICIE

Podílet se na projednávání návrhů a změn v DvK	Zabezpečit potřebné personální vybavení pro bezproblémový provoz kontrolní činnosti
Činit podnětné kroky ve směru optimalizace výkonu kontrolní činnosti	Informovat město o všech aspektech výkonu kontroly v DvK
	Zabezpečit kontrolní činnost

Varianta A – Systém je provozován a investován městem

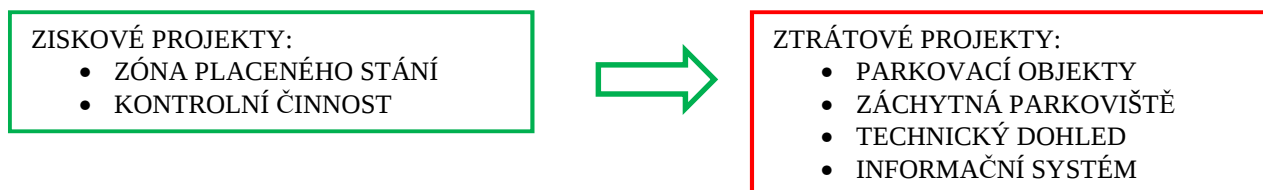


Varianta B – Systém je provozován a investován jediným privátním subjektem



3.5 Financování Městského parkovacího systému

Jedním ze základních principů městského parkovacího systému je využití ziskového potenciálu pouličního parkování pro sanaci ztrátového objektového parkování.



Struktura příjmové části MPS

Typ platby	Popis	Příjemce	Vztah k DPH
Platba do parkovacích automatů, virtuální platby	Veřejnoprávní vztah – placení parkovného na základě § 23 zákona 13/1997	Jediným relevantním příjemcem je MĚSTO	Osvobozeno od DPH
Platba za parkovací karty pouličního parkování	Veřejnoprávní vztah – placení parkovného na základě § 23 zákona 13/1997	Jediným relevantním příjemcem je MĚSTO	Osvobozeno od DPH
Platba za vyhrazené parkování	Proces zvláštního užívání místních komunikací, do budoucna minimalizovaný	Příjemcem je příslušný úřad, který místní poplatek vyměřil	Osvobozeno od DPH
Platba na záchytných parkovacích plochách	Občansko právní vztah (v některých případech lze použít i § 23)	Příjemcem je správce - provozovatel	Základní sazba DPH
Platba v parkovacích objektech	Občansko právní vztah	Příjemcem je správce - provozovatel	Základní sazba DPH
Platby za donucovací prostředky	„Manipulační poplatky“ za nasazení TPZOV nebo nucené odtahy	Příjemcem je správce - provozovatel	Základní sazba DPH
Pokuty	Pokuty udělené městskou policií přestupcům	Jediným relevantním příjemcem je MĚSTO	Osvobozeno od DPH

Funkční systémy pracují na systému samofinancování, kdy výnosy ze ziskových částí projektů jsou použity na sanaci ztrát veřejně prospěšných projektů.

V optimálním případě se kompletní ekonomika odehrává v rámci jediné právnické osoby. Největší podíl na budoucích výnosech budou mít platby za parkovné v režimu § 23 zákona 13/1997 o pozemních komunikacích. Tyto platby jsou a budou součástí městského rozpočtu. Z rozpočtu města poté budou vynakládány finanční objemy zpět vůči subjektu, který měl s dosažením příjmů vynaložené efektivní náklady.

3.6 Provoz moderního parkovacího systému

Spuštěním moderního distribučního systému je pomyslně ukončená první etapa. Sebelépe postavený systém se však může velice rychle „zhroutit“ jako domeček z karet, pokud není pravidelně odborně udržován a rozvíjen.

Základní obsah:

- průběžná údržba a obnova SDZ a VDZ
- průběžná údržba parkovacích technologií
- výběr z PA a ukládání na městský účet
- prodej PK rezidentům a abonentům na účet města
- pravidelné sledování a vyhodnocování funkčnosti
- zpracování návrhů na změny a modernizaci systému a jejich projednání s městem
- účinná kooperace s městskou policií při dozoru v systému
- zpracování dopravně inženýrských projektů a návrhů.

Průběžná údržba a obnova SDZ a VDZ

Provozovatel by měl na vlastní náklady zajišťovat kontrolu a údržbu dopravního značení se vztahem k ZRS. Drobné opravy (závady v čitelnosti, poškozené údaje na dodatkových tabulkách) odstraní na místě, závady na dopravním značení většího rozsahu okamžitě oznámí na dispečink, který zajistí neprodlenou opravu. Tento princip kontroly by měl být zaveden z titulu potřeby včasné reakce na poškození či závady v čitelnosti.

Opravy a údržba VDZ probíhají jednak dle aktuálních potřeb (opravy komunikací, sítí), kdy je VDZ porušeno, jednak dle „Plánu údržby VDZ“. Tento předpokládá obnovu dle aktuální potřeby, minimálně však u žlutých čar v ročním intervalu, u bílých čar 1x za dva roky. Tyto intervaly potvrzuje zkušenost z podobných provozů. Kontrola stavu probíhá denně formou informací od techniků a kontrolorů, hloubková kontrola pracovníkem provozovatele měsíčně. Vodorovné dopravní značení musí být realizováno v provedení dle platných norem a technických podmínek.

Průběžná údržba parkovacích technologií

V rámci MPS musí provozovatel v rámci péče o parkovací technologie zajišťovat provozuschopnost těchto technologií. Provozuschopnost zařízení pro výběr poplatku za parkování má značný vliv na fungování celého systému placeného parkování, především na parametr respektovanosti. Reakční doba na poruchy by měla být pod 6 hodin. Základem je funkce techniků před započítáním provozní doby ZRS, kdy zajistí provozuschopnost všech parkovacích technologií pochůzkou. Následně technik vyjíždí rovněž v případě poruchy parkovacích automatů v rámci provozní doby neprodleně. Na služebnu městské policie současně předává informace o poruše PA proto, aby se zamezilo případným kolizním stavům při řešení přestupků spáchaných v době, kdy byl parkovací automat pro poruchu mimo provoz. Technik parkovacích technologií musí provádět i pravidelnou profylaktickou údržbu parkovacích technologií a jejich čištění.

Pravidelné sledování a vyhodnocování funkčnosti

Základním obrazem o funkčnosti ZRS je pravidelné zkoumání poměrů mezi kapacitou příslušných lokalit a počtem parkujících, kteří jsou dále tříděni do jednotlivých skupin ve vztahu k respektování pravidel ZRS. Měly by být definovány pravidelné měsíční a roční průzkumy, sběry a vyhodnocení funkčnosti a respektovanosti ZRS.

Obdobně musí být sledovány i další základní parametry ZRS, tj. sledování parametrů dalších ukazatelů (vývoj počtů platných parkovacích karet, počtů transakcí, v kombinaci s ekonomickými ukazateli a počty realizovaných restriktivních opatření).

Zpracování návrhů na změny a modernizaci systému

Nutností pro správnou funkci ZRS je zachování a udržení veškerých informačních toků mezi všemi zainteresovanými stranami. Považujeme za nutné vyvolávat pravidelná setkání se zástupci správce, provozovatele a restriktivní složky, kde budou řešeny problémy spjaté se ZRS. Do této skupiny musí být pevně delegováni zástupci stran, aby došlo k přenosu informací z těchto operativních jednání. Četnost se musí pohybovat v době zavádění ZRS minimálně ve čtrnáctidenních intervalech, při běhu beze změn v měsíčních intervalech a v případě rozšiřování, či změn v ZRS dle potřeby.

Proto by měla být aktivována pracovní skupina pro dopravu v klidu, jejíž doporučené složení je následující:

- zástupce politické reprezentace města Hodonín – nejlépe odborně příslušný místostarosta
- zástupce odboru rozvoje
- zástupce odboru dopravy
- ředitel městské policie
- zástupce provozovatele
- dopravní inženýr republikové policie
- a ostatní dotčené osoby a subjekty podle konkrétně projednávaných témat

Předpokládaná náplň činnosti skupiny:

- projednávání návrhu změn dopravního řešení
- projednávání součinnosti jednotlivých zúčastněných složek
- určení dalšího dopravního rozvoje ZRS, včetně vazeb na jiné skupiny dopravy (pěší zóny, cyklostezky, ...)

Zabezpečení kontrolní činnosti

Pro správnou funkci systému je důležitá důsledná kontrolní činnost ze strany městské policie. Ta je vybavena ze zákona jistými pravomocemi, které ji dávají k dispozici dostatečné mechanismy k zajištění kontrolně – represivní činnosti. Dá se říct, že většinu svých úkolů dokáže zajistit MP bez potřeby užších vazeb na provozovatele. Pouze v některých případech je vhodné, když spolu obě dvě složky komunikují a spolupracují.

Zpravidla se jedná o případy, kdy pracovníci provozovatele při svých pochůzkách zjistí, že některá část systému je kontrolou opomíjena a tudíž nefunguje tak, jak by měla. Druhou možností je případný pokles kontrolní aktivity jako celku, mající za důsledek výrazné snížení kázně parkujících a zhoršení funkce systému. Pokud v tomto případě nepomůže komunikace mezi provozovatelem a MP je nutné, aby se provozovatel obrátil na majitele ZPS - město a prostřednictvím vrchního velitele se pokusil zajistit nápravu v chování MP.

Je nanejvýš žádoucí, aby většina přestupců byla zjištěna, jejich OA zablokován a přestupek byl vyřešen blokovou pokutou na místě. Jen tak lze dosáhnout respektovanosti ZRS a tím i splnění jejího základního cíle - regulace dopravy v centru města.

3.7 Přínosy Zóny regulovaného stání

Přínosem a cílem účinné regulace statické dopravy zřízením komplexní zóny regulovaného parkování podle moderních evropských trendů je zejména:

- Zlepšení životního prostředí humanizací uličních prostorů a podmínek pro nemotoristické účastníky silničního provozu.
- Zkvalitnění dopravní obslužnosti při snížení nežádoucího vysokého bodového objemu statické dopravy jejím rovnoměrným rozptýlením po celém řešeném území.
- Ochrana obyvatel obytných celků dotknutých dopravní zátěží z venku, upřednostňování nároků dopravní obsluhy.
- V efektivně zregulovaném systému statické dopravy návštěvník nemusí hledat volné parkovací kapacity, kdekoliv v rámci řešeného území by měla hraniční obsazenost po čas dne dosahovat maximálně 90 % (zároveň dojde ke snížení objemu dynamické dopravy a tím i celkovému snížení emisí a hluku).
- Ochrana městského majetku transparentním a celoplošným zabráněním odstavování vozidel na plochách, které nejsou stavebně přizpůsobené na zátěž motorových vozidel (pěší zóny, chodníky, zeleň, ...).
- Koncepční rozvoj celoplošného systému parkování, definování racionální a investičně přijatelné míry výstavby nových parkovacích příležitostí.

Výhody a nevýhody zavedení rezidentních (modrých) zón pro občany:

VÝHODY	NEVÝHODY
• Princip „Rezidentní lokalita pouze pro rezidenty“ - parkovací stání vyhrazené pouze pro majitele platného parkovacího oprávnění, tzn. pro občany s trvalým bydlištěm v dané lokalitě - redukce a eliminace ostatních uživatelských skupin (návštěvníků, zaměstnanců, ...) => pokles zátěže na dopravní systém až o 20 %, - vyšší komfort při výběru místa k parkování • Zklidnění dopravy - zvýšení plynulosti dopravy - zvýšení bezpečnosti dopravy - kratší časový interval pro hledání volného parkovacího místa, - méně hluku a emisí • Finanční obnos z vydaných parkovacích oprávnění bude zpětně použit na údržbu, financování, modernizaci a výstavbu nových parkovacích kapacit	• poplatek 500 Kč/rok • zvýhodněná cena pouze pro 1. vozidlo, progresivní navýšení cen pro každé další vozidlo • parkovací stání pro držitele platného parkovacího oprávnění NENÍ garantováno

3.8 Koncepční návrh Zóny regulovaného stání

3.8.1 Návrh režimů parkování a uživatelských kategorií ZRS

Návštěvnické stání krátkodobé

Barevné označení: ORANŽOVÁ

Tato stání jsou určena ke krátkodobému parkování a k rychlému vyřízení nezbytných záležitostí, kde lze očekávat vysokou obrátkovost vozidel. Tomu odpovídá progresivní a nejvyšší tarif.

Návštěvníci zde mohou parkovat po dobu maximálně 2 hodin. V rámci provozní doby zde budou moci parkovat pouze po zaplacení ceny parkovného pomocí parkovacího automatu, SMS Parkingu, popřípadě virtuálních plateb. Mimo vymezenou provozní dobu bude parkování bez regulace.

Parkovací oprávnění vydaná rezidentům a abonentům dle Nařízení města pro stání na parkovacích místech příslušného parkovacího automatu bude nadále platit.



Smíšené stání krátkodobé

Barevné označení: RŮŽOVÁ

Tato stání jsou určena pro parkování jak rezidentů, abonentů, majitelů nemovitostí, tak také návštěvníků.

Rezidenti, abonenti a majitelé nemovitostí s platným parkovacím oprávněním bez omezení.

V době Po-Pá od 08:00 do 17:00 a v So od 08:00 do 12:00 rezidenti a abonenti s platnou parkovací kartou, tak ostatní motoristé na základě platby parkovného pomocí parkovacího automatu, SMS Parkingu, popřípadě virtuálních plateb.

Mimo tuto dobu parkování BEZ REGULACE.



Smíšené stání střednědobé

Barevné označení: ZELENÁ

Platí stejný režim jak u smíšeného stání krátkodobého s tím rozdílem, že zde umožněn zvýhodněný tarif celodenního parkovného.

Návštěvnické stání rezidentní

Barevné označení: MODRÁ

Vyhrazená stání určená pouze pro majitele platných parkovacích karet.

Parkovací zóny označené modrou barvou byly navrženy pro komfort rezidentů / abonentů v dopravně vytížených lokalitách. Jejich účelem je pomoci obyvatelům k snadnějšímu zaparkování v blízkosti místa svého trvalého pobytu.

Provozní doba pro rezidenty a abonenty není omezena. Poskytovatelům služeb v této zóně je umožněno parkování na nezbytně nutnou dobu pro zásobování, max. 15 min v provozní době. V čase 6:00 – 8:00 je parkování bez regulace.



Celá vymezená oblast je rozdělena na 5 rezidentních oblastí. Rezident či abonent získá oprávnění (parkovací kartu) pouze pro oblast, do které spadá jeho trvalé bydliště. Rezidenti bydlících v ulici, kde se nacházejí návštěvnická stání krátkodobé (oranžové), budou mít nadále možnost získat oprávnění na neomezené stání u příslušného parkovacího automatu. Hranice jednotlivých oblastí jsou znázorněny v grafické příloze D.

Rezidentní oblast č. 2 (nám. Osvobození) – Zóna s dopravním omezením

Pro zjednodušení značení bude na jediné příjezdové komunikaci osazena svislá dopravní značka IZ8a omezující stání v zóně pouze pro držitele platných parkovacích karet MPS Hodonín.



Invalidé

Vyhrazená stání pro invalidy budou zachovány ve stejné míře jako doposud. Jsou navrženy v režimu bezplatném.



Vyhrazená místa

Doporučuje trvale vyhrazená místa pro soukromé subjekty eliminovat. Institut trvale vyhrazeného místa je, ve vztahu k udržení plynulého procesu dopravy v klidu, velice negativní. Narušení souvislé řady parkování vyhrazeným místem (nebo více místy), znamená přerušení plynulosti. Vedlejším výstupem je potřeba svislého dopravního značení k takovýmto místům. Je nutno si uvědomit, že tržní cena každého parkovacího místa je těžko vyčíslitelná, ale určitě není zanedbatelná.

Za podstatný zde považujeme institut předchozího souhlasu vlastníka komunikace, kterýmžto je pro místní komunikace město. V praxi tak lze celý stávající institut vyhrazených míst (ne míst ZPT) eliminovat formou zrušení souhlasu vlastníka komunikace. Druhou cestou je úprava vyhlášky o místních poplatcích, kde by byl stanoven místní poplatek ve výši adekvátní místu a době.

Trvale vyhrazená parkovací místa ve veřejném zájmu pak lze ponechat pro:

- Městský úřad
- Městskou policii
- Policii ČR
- Hasičský záchranný sbor
- Zdravotnickou službu.

Zásobování

Současná vyhrazená místa pro zásobování budou zachována. Zásobování je dále možné definovat v samotném nařízení města. Umožnit ho v konkrétním čase, např. v ranních hodinách od 06:00 – 08:00 hod, max. 15 minut, na celém území ZPS.



Parkování motocyklů

Motocykly budou moci parkovat variantně. V případě stání v modré/růžové/zelené/oranžové zóně pro ně platí stejná pravidla jako pro všechny ostatní uživatele.

Zaměstnanecké parkování

S problematikou zaměstnaneckého stání se potýká převážná většina centrálních částí měst. Jedná se o dlouhodobé celodenní parkování, které nemá v centru města zásadní prioritu. Právě naopak, zaměstnanecké parkování zastává na žebříčku priorit v uspokojování potřeb po parkovacích stáních posledním místo.

Dlouhodobé a zaměstnanecké stání je zpravidla vytěsněno na vnější okraj zóny regulovaného stání, na sběrná a odstavná parkoviště. Absenci tohoto typu parkovacích ploch v Hodoníně je nutné věnovat pozornost a zanechat potřebu těchto kapacit do strategických plánů města, ať už územních či finančních.

Výstavba a provoz těchto parkovišť či vícepodlažních parkovacích objektů je pak částečně dotováno z výnosů celého městského parkovacího systému, převážně tedy z návštěvnického parkování.

Jediná akceptovatelná možnost stání pro zaměstnance v ZRS je využití možnosti abonentních karet pro neomezené stání ve smíšených a rezidentních zónách, které pořídí zaměstnavatel (se sídlem v ZRS) pro své zaměstnance za uvedenou cenu v ceníku.

3.8.2 Návrh doby zpoplatnění

Návštěvnické stání:	Po – Pá	8:00 - 17:00
	So	8:00 - 12:00
Smíšené stání:	Pro majitele PK (rezidenti / abonenti) bez omezení.	
	Po – Pá	8:00 - 17:00 , So 8:00 - 12:00 pro návštěvníky
	Po – Ne	6:00 – 8:00 bez omezení
Rezidentní stání:	Po – Ne	0:00 – 6:00, 8:00 – 24:00
	Po – Ne	6:00 – 8:00 bez omezení

3.8.3 Návrh tarifikace

Návštěvnické stání krátkodobé:	15 min.	3 Kč
	30 min.	5 Kč
	60 min.	20 Kč
	Každá další započatá hodina: 20 Kč	
Smíšené stání krátkodobé: (střednědobé):	15 min.	3 Kč
	30 min.	5 Kč
	60 min.	10 Kč
	Každá další započatá hodina: 10 Kč	
Smíšené stání střednědobé:	+ celodenní lístek 40 Kč/den	

Rezidentní karta (RZ):	1. vozidlo 500 Kč/rok 2. vozidlo a každé další 3 000 Kč/rok
Abonentní karta nepřenosná (RZ):	5 000 Kč/rok, 500 Kč/měsíc
Abonentní karta přenosná:	8 000 Kč/rok, 800 Kč/měsíc
Předplatitelská karta pro celou zónu:	40 000 Kč/rok, 4 000 Kč/měsíc, 1000 Kč/týden

3.8.4 Návrh rozsahu a jednotlivých úseků Zóny regulovaného stání

Parkovací kapacity Zóny regulovaného stání ve vymezeném území města Hodonín byly navrženy tak, že:

- Největší podíl z celkového počtu parkovacích míst na místních komunikacích tvoří stání charakteru smíšeného (45 %), z toho 24,6 % tvoří stání smíšená krátkodobá a 20,7 % stání smíšená střednědobá s možností zvýhodněného celodenního tarifu.
- Návštěvnické stání krátkodobé zaujímá 16,4 % podíl.
- Parkovací stání vyhrazená pro rezidenty a abonenty tvoří celých 30 %.
- Vyhrazená stání pro úřady, vyhrazená stání pro zásobování a vozidla označená O1 zůstávají zachována.

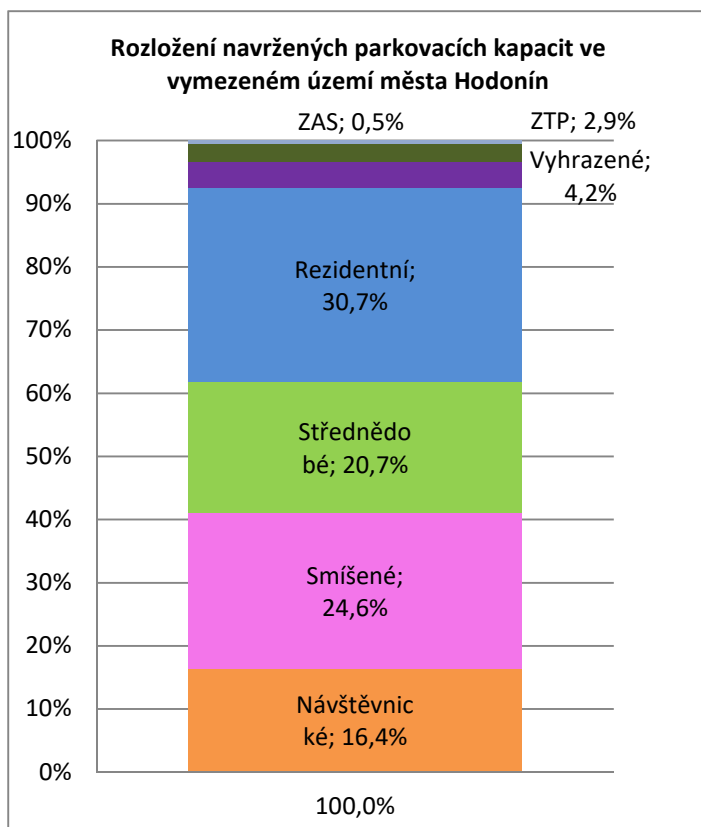
Celkový počet regulovaných míst činí cca **1 500 PM**.

Přehledná tabulka souhrnu navržených parkovacích míst ve vymezeném území města Hodonín:

Návštěvnické stání krátkodobé	246	16,4%
Smíšené stání krátkodobé	369	24,6%
Smíšené stání střednědobé	311	20,7%
Rezidentní stání	460	30,7%
Vyhrazené stání	63	4,2%
Vyhrazené stání pro ZTP	43	2,9%
Zásobování	7	0,5%
CELKEM	1499	100,0%

Pro potřeby výběru parkovného bude rozšířené území Zóny regulovaného stání doplněno o 23 kusů parkovacích automatů. Celkový **počet parkovacích automatů** bude činit **42 ks**.

Graf procentuálního rozložení navržených parkovacích kapacit ve vymezeném území města Hodonín:



Přehlednou tabulku jednotlivých navržených úseků naleznete v příloze C. **Tabulka navržených parkovacích míst ve vymezeném území města Hodonín dle režimů regulovaného parkování.**

Grafický přehled návrhu ZRS naleznete v příloze

D. Situace návrhu Zóny regulovaného stání v centrální části města Hodonín.

3.9 Platební technologie

Parkovací automat

Parkovací terminál pro platbu parkovného v zónách krátkodobého a střednědobého parkovacího stání. Umístěný optimálně v docházkové vzdálenosti do 50 metrů.

Platební karty

Doplňek k parkovacímu automat. Možnost platby parkovného pomocí bezkontaktní platební karty. Bezkontaktní technologie je vysoce spolehlivá a veřejností oblíbená.

SMS parking

Rozšířený, lehce dostupný doplňkový nástroj pro platbu parkovného. Výhodou je možnost platby a prodloužení doby parkovného na dálku, či eliminace náročného rozměňování peněz. Nevýhodou je dražší provoz.

Mobilní aplikace (virtuální platby)

Využívají chytrý mobilní telefon, datový tarif. Vysoce flexibilní s velkou budoucností, náklad je minimální.

3.10 Návrh zásad pro svislé a vodorovné dopravní značení

Svislé a vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu se zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších úprav, vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona 361/2000, ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Umístění jednotlivých dopravních značek řeší prováděcí projektová dokumentace. Zde se omezíme pouze na základní principy:

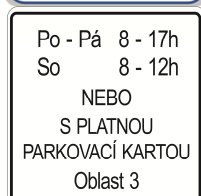
- Označení jednotlivých lokalit bude provedeno s ohledem na minimalizaci případných sporných míst,
- parkovací stání pro návštěvníky budou označeny dopravní značkou IP 13c – Parkoviště s parkovacím automatem s dodatkovou tabulkou E 13 Text „*PROVOZNÍ DOBA Po-Pá 8-17h, So 8-12h, MAX. 2HOD*“,
- parkovací stání smíšená budou označeny dopravní značkou IP 13c – Parkoviště s parkovacím automatem s dodatkovou tabulkou E 13 Text „*Po-Pá 8-17h, So 8-12h NEBO S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU, OBLAST x*“,
- parkovací stání pro rezidenty budou označeny dopravní značkou IP 12 – Vyhrazené parkoviště s dodatkovou tabulkou E 13 Text „*08 – 06h PRO DRŽITELE PLATNÝCH PARKOVACÍCH KARET MPS HODONÍN, OBLAST x*“,
- dopravní značky IP 13c a IP 12 mohou být doplněny dodatkovými tabulkami E 8d a E 8e pro vyznačení úseku platnosti,
- Rezidentní oblast č. 3 bude na vjezdu a výjezdu na nám. Osvobození označena jako Zóny s dopravním omezením pomocí IZ 8a,b;
- je minimalizován počet jednotlivých vyhrazených míst (zvláštní užívání). Tato místa je vhodné povolovat pouze v případě osob těžce zdravotně postižených a v případě veřejného zájmu – MP, TAXI...,
- v maximální možné míře bude aplikováno vodorovné dopravní značení.

Schéma svislého dopravního značení

Návštěvnícké stání krátkodobé:



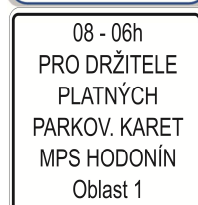
Smíšené stání:

**IP13c**Parkoviště s parkovacím
automatem**E13**Dodatková tabulka
500 x 300 mm

Rezidentní stání:

**IP12**

Vyhrazené parkoviště

**E13**Dodatková tabulka
500 x 500 mm

Rezidentní oblast č.2

**IZ 8a**

Zóna s dopravním omezením

**IZ 8b**Konec zóny s dopravním
omezením

Seznam příloh

- A. Tabulka současných parkovacích míst
ve vymezeném území města Hodonín
- B. Situace současného stavu parkovacích kapacit
v centrální části města Hodonín
- C. Tabulka navržených parkovacích míst
ve vymezeném území města Hodonín
dle režimů regulovaného parkování
- D. Situace návrhu Zóny regulovaného stání
v centrální části města Hodonín.