

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
Na vymezeném území města Hodonín se vyskytují tyto typy parkování:		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
3.1.4	Zásada číslo 4 – naším cílem je „Car Free City“	31
3.2	Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení	31
3.3	Zásady regulace a distribuce parkujících	32
3.4	Zásady pro realizaci Zóny regulovaného stání	33
3.4.1	Nezbytné kroky pro realizaci zóny regulovaného stání	33
3.4.2	Návrh případných právních úprav	34
3.4.3	Důsledky porušení povinností	34
3.4.4	Návrh konceptu právních úprav	34
3.5	Přínosy Zóny regulovaného stání	35
3.6	Koncepční návrh Zóny regulovaného stání	37
3.6.1	Návrh režimů parkování a uživatelských kategorií ZRS	37
3.6.2	Návrh doby zpoplatnění	39
3.6.3	Návrh tarifkace	39
3.6.4	Návrh rozsahu a jednotlivých úseků Zóny regulovaného stání	40
3.6.5	Platební technologie	41
3.6.6	Návrh zásad pro svislé a vodorovné dopravní značení	42

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).

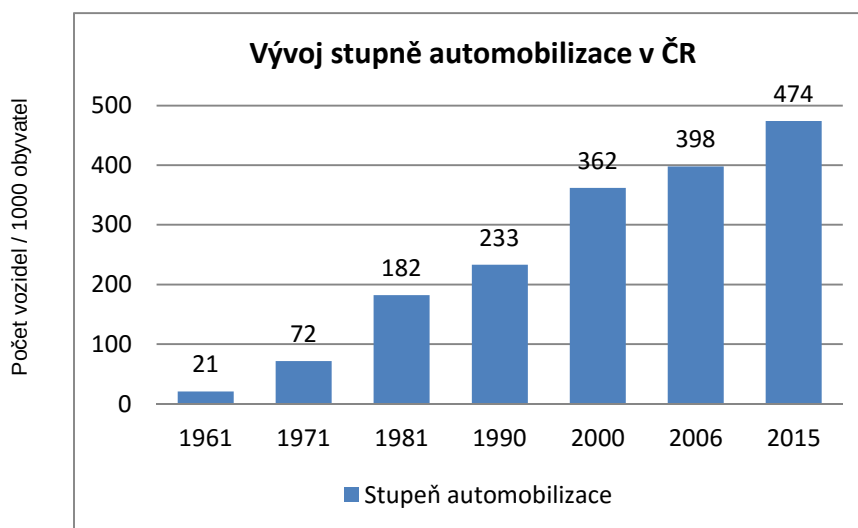
Dostupnost Hodonína k dálniční síti je relativně dobrá. Nejbližší dálnicí je dálnice D2 Brno – hranice ČR/SR – Bratislava s mimoúrovňovou křižovatkou - MÚK Břeclav (součást mezinárodního tahu E65). Vzdálenost MÚK od Hodonína - cca 15 km, časová dostupnost cca 12 minut.

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 24746 obyvatel². Ke stejnému datu bylo ve městě zaregistrováno 10458 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 Váhy



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 jakožto 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.

(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 opatrnosti, 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) Zaujízdí-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 přípojovacím 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 označníkem zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označníkem 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 tři minut a které neohroží 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.

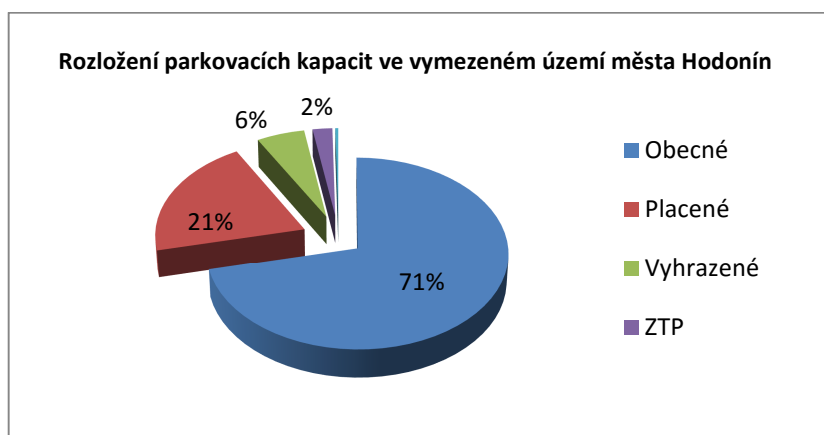
Jak je patrné z grafického výstupu:

- 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

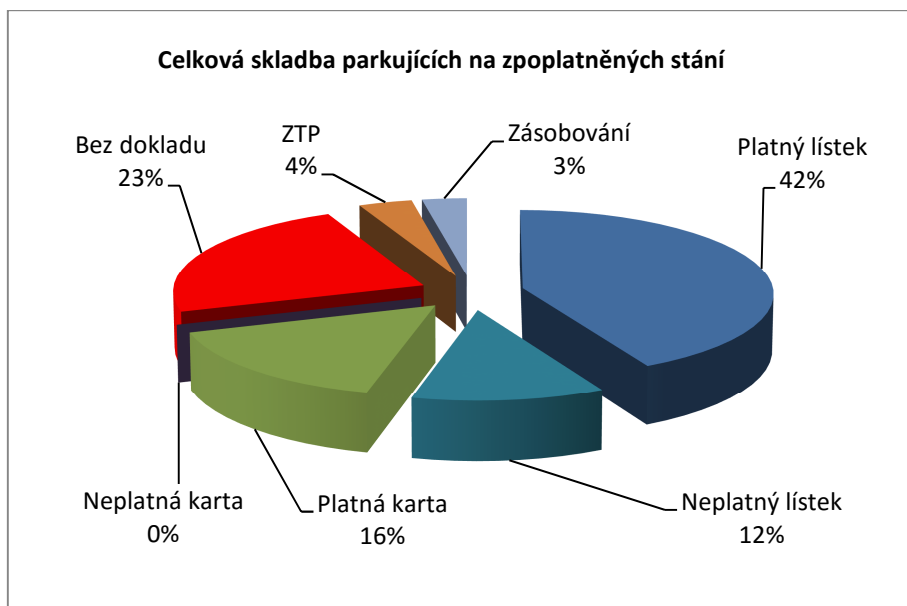
Masarykovo náměstí, Národní třída, ulice Wilsonova, Tyršova, Nádraží, Blažkova, Příční, Dolní Valy, Parkoviště u OD IRO, Parkoviště u soudu, ul. Velkomoravská, ul. Komenského, Zámecké náměstí, ul. Legionářů, Horní Valy, ul. Rodinova a Národní tř. před poliklinikou.

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

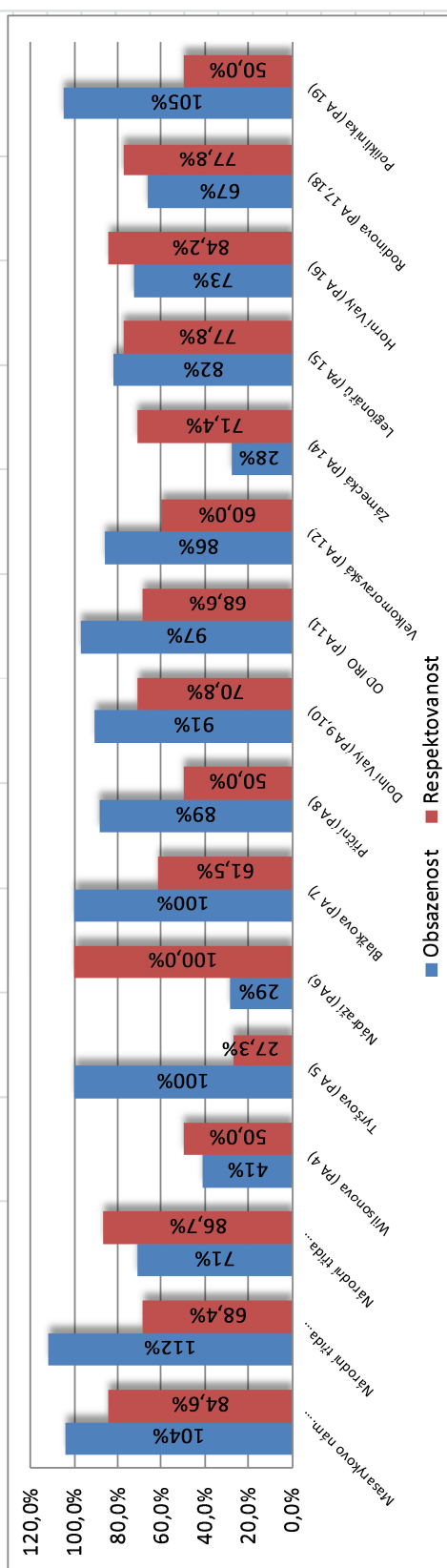
Celkové výsledky systému placeného stání jsou lehce pozitivní a respektovanost dosáhla hranice 65 %.

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	Nepatrný lístek	Platná karta	Nepatrná 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%



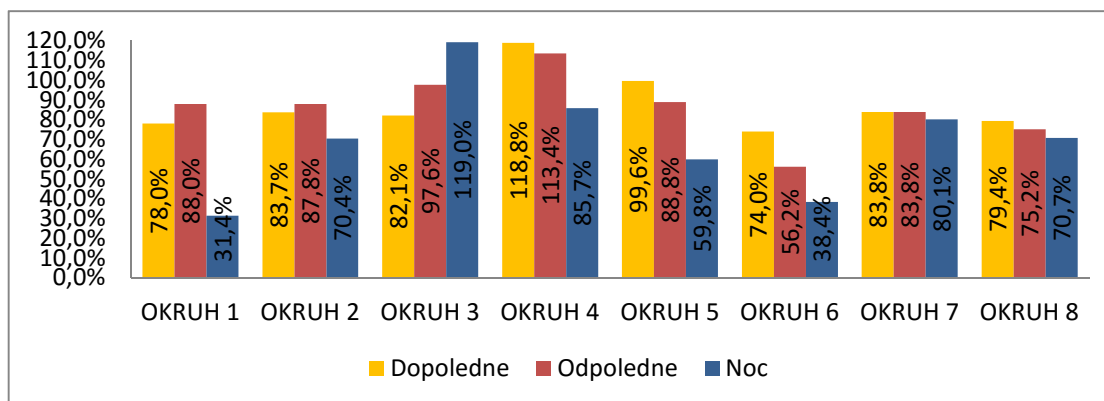
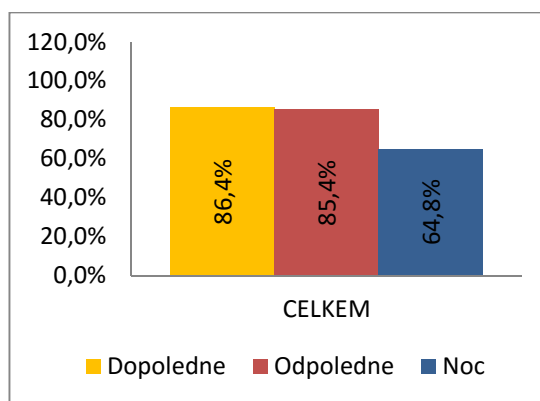
2.5 Vyhodnocení současného stavu

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.

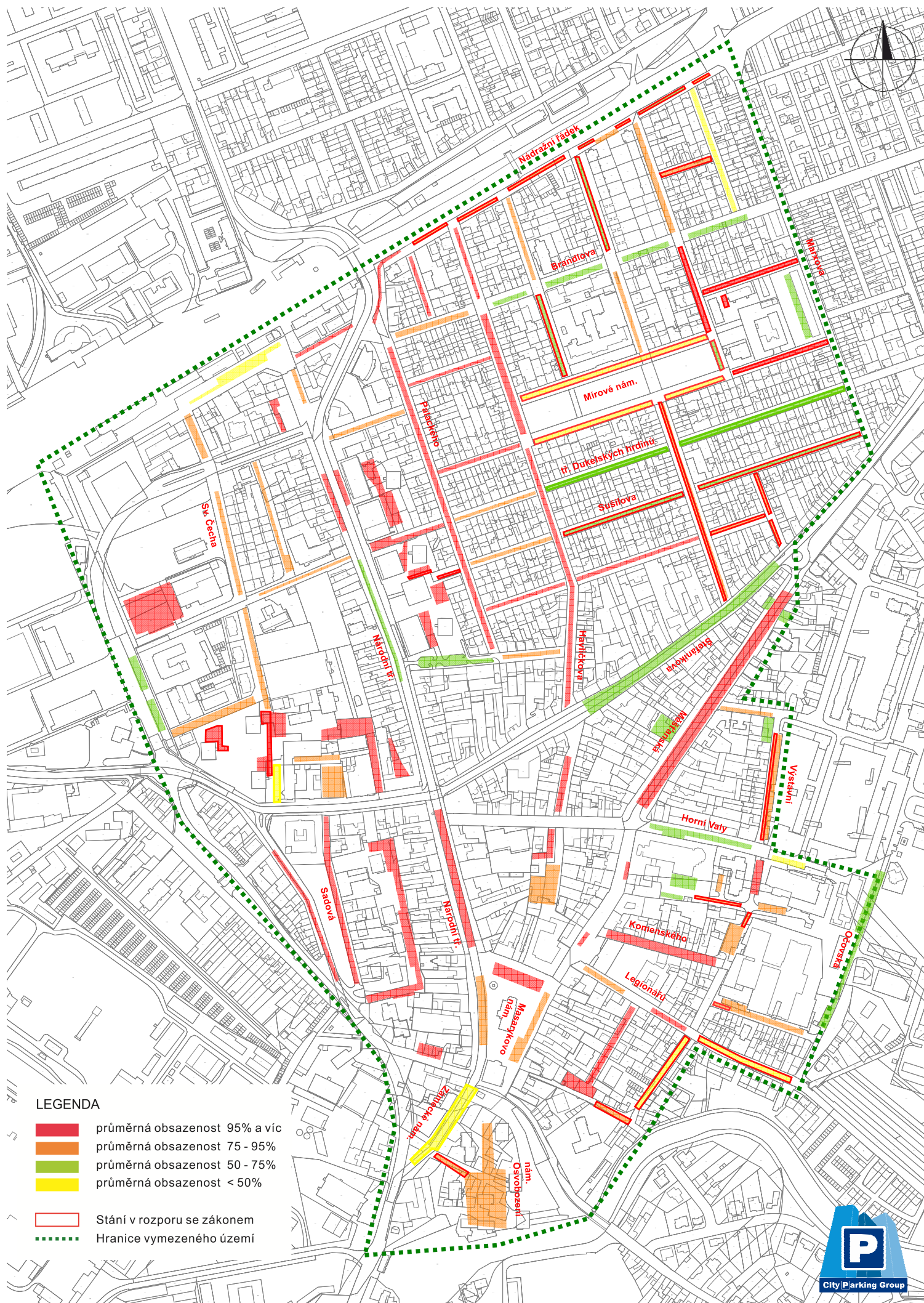
Musíme konstatovat, že je v blízké době zapotřebí doplnit a ucelit Zónu regulovaného stání a v horizontu dvou až pěti let v této části vymezeného území budovat nové plochy a objekty hromadného parkování.

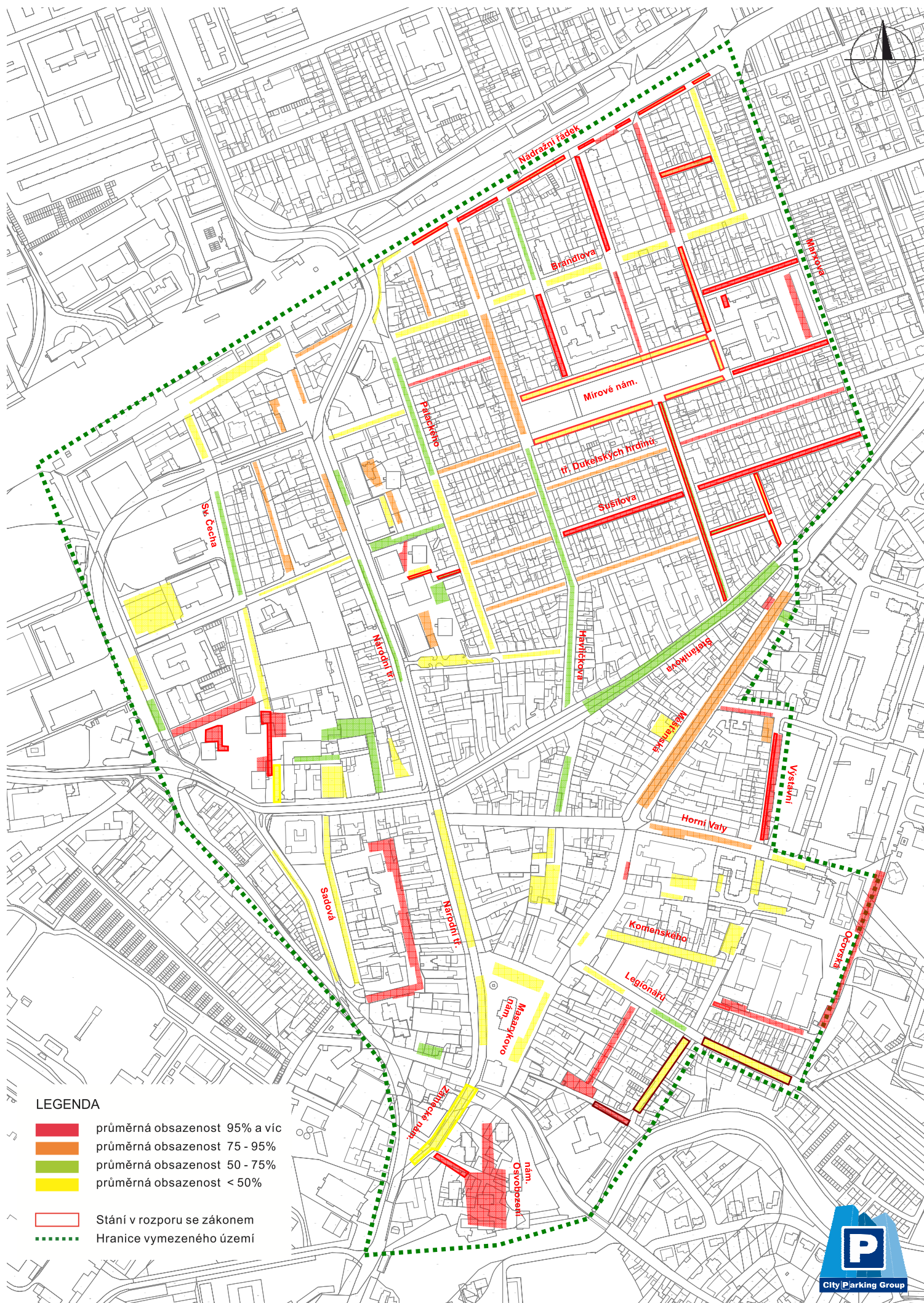
OBLAST	Obsazenost relativní		
	Dopoledne	Odpoledne	Noc
OKRUH 1	78,0%	88,0%	31,4%
OKRUH 2	83,7%	87,8%	70,4%
OKRUH 3	82,1%	97,6%	119,0%
OKRUH 4	118,8%	113,4%	85,7%
OKRUH 5	99,6%	88,8%	59,8%
OKRUH 6	74,0%	56,2%	38,4%
OKRUH 7	83,8%	83,8%	80,1%
OKRUH 8	79,4%	75,2%	70,7%
CELKEM	86,4%	85,4%	64,8%



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 rádek 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 Váhy, 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 Váhy, 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 řádek (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 řádek, 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	0	161	377	15	231
OKRUH 2	396	70	326	448	12	134
OKRUH 3	212	0	212	86	0	-126
OKRUH 4	191	10	181	119	0	-62
OKRUH 5	333	0	333	378	0	45
OKRUH 6	105	0	105	88	6	-11
OKRUH 7	469	179	290	270	0	-20
OKRUH 8	532	187	345	260	22	-63
CELKEM	2399	446	1953	2026	55	128

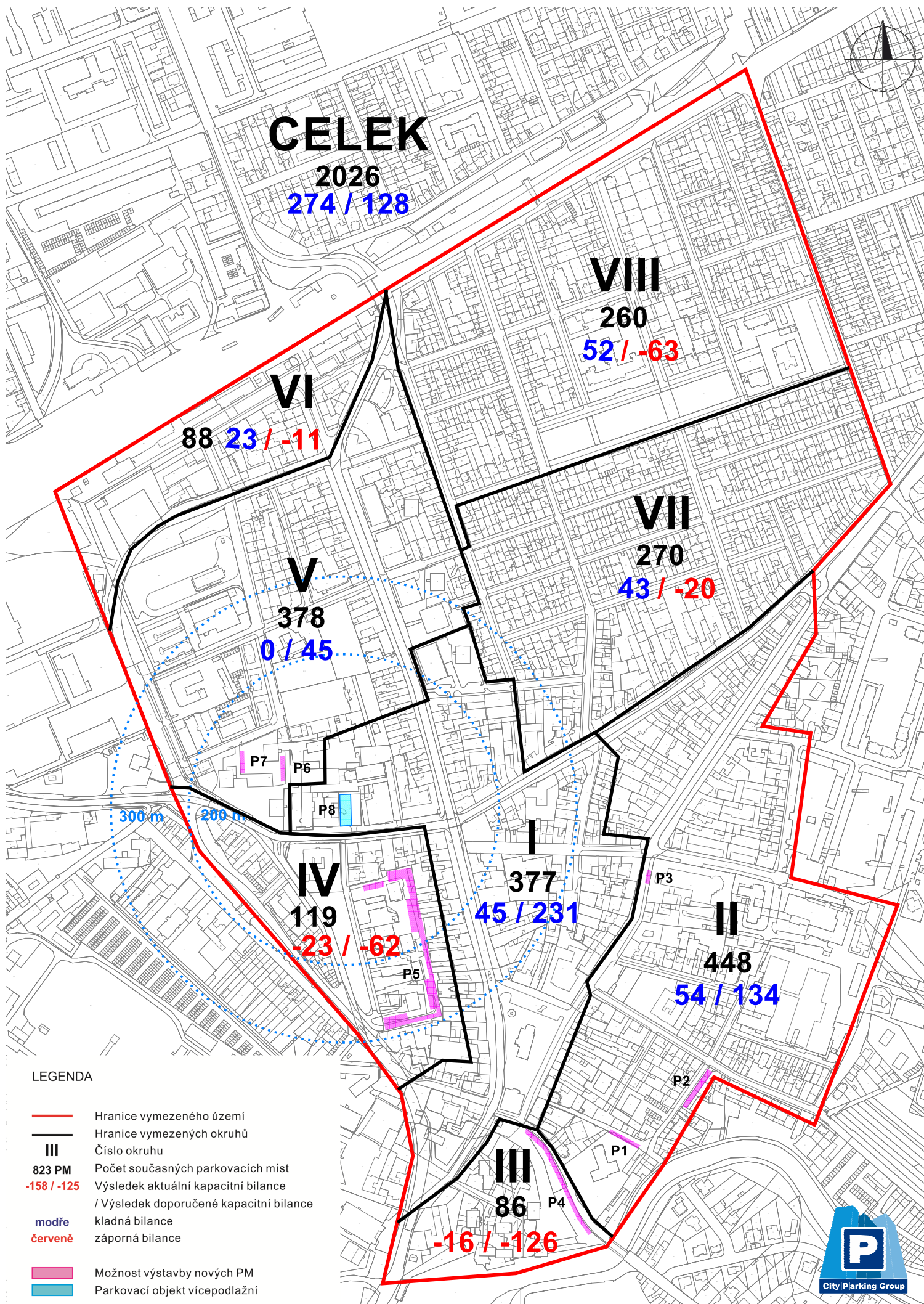
Z tabulky vyplývá, že pro celou posuzovanou oblast je vypočtená potřeba odstavných rezidentních stání v počtu 1953 zajištěna. Počet vyplývající z normy je téměř srovnatelný se současnou kapacitou, která je k dispozici. Je ale nutné si uvědomit, že do celkové parkovací kapacity jsou zahrnuty i parkovací 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. 6, 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 282 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	Střednědobé návštěvnícké	
37						
3	P4	ul. Jánošíkova	+ 20	podélné stání po pravé straně	Rezidentní	
			+ 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 návštěvnícké stání, abonentní a zaměstnanecké stání
---	----	---	-------	---------------	---

Změna 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	80	ul. Muchova (Mírové nám. - Brandlova)	+ 19	Zjednosměrnění komunikace ve směru k Mírovému nám.	Smíšené	v návrhu ZRS
	83	ul. Pr. Veselého (Brandlova - Nádražní řádek)	+ 23	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Brandlova	Rezidentní	
	84	ul. Janáčková (Mírové nám. - Brandlova)	+ 14	Zjednosměrnění komunikace ve směru k Mírovému nám.	Smíšené	
	87	ul. Jiráskova (Jiráskova - Janáčková)	+ 7	Zjednosměrnění komunikace ve směru k ul. Janáčková	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	
139						
+ 223 PM						

Změnou organizace dopravy a zjednosměrněním určitých úseků místních komunikací dojde v celé sledované oblasti k navýšení počtu parkovacích stání o 223. 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. Osvození,
 - 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. Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení
3. Zásady regulace a distribuce parkujících
4. Zásady pro realizaci Zóny regulovaného stání
5. Přínosy Zóny regulovaného stání
6. Koncepční návrh Zóny regulovaného stání

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 zájmu, 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.

3.1.4 Zásada číslo 4 – naším cílem je „Car Free City“

“CAR FREE CITY” – volně přeloženo “město bez aut” - je souhrn nejnovějších trendů přístupu k řešení parkování, jakožto jednoho z největších problémů dneška. První projekty CFC se začaly objevovat v Evropě v první polovině devadesátých let, přičemž je na místě konstatovat, že Evropa se ve velké většině případů snažila řešit parkovací problematiku systematicky v průběhu posledních čtyř desetiletí a není zatížena nevhodnými komunistickými projekty minulé epochy, jako většina českých měst.

Základní motivy „CAR FREE CITY“ jsou:

- **Zklidnění** individuální automobilové dopravy v centru měst ve prospěch pěší, cyklistické a hromadné dopravy.
- Silná **redukce** povrchového parkování, a to ve smyslu nejen regulativním, ale také fyzické redukce počtu povrchových parkovacích míst.
- Vytváření prstence hromadných podzemních a nadzemních garáží, kam je směřována zejména střednědobá a dlouhodobá návštěvnická klientela a dominantní většina abonentních a rezidentních uživatelů.
- Vybudování každého nového parkovacího domu je doprovázeno rušením povrchového parkování v nejbližším okolí.
- Povrchové parkování je finančními nástroji regulováno, přičemž v praxi se v těchto projektech ponechává na ulicích místo pouze pro krátkodobé parkování s maximální dobou stání do 2 hod.
- Do komunikační sítě center měst je poté nevhodné vjíždět na střední a delší dobu, neboť časově srovnatelný pobyt v garážích je ekonomicky násobně výhodnější.
- Pro města – samosprávné subjekty, je silně žádoucí preferovat pořádek ve městě a rozvíjet jeho atraktivitu, nejen ve smyslu obchodně administrativním, ale zejména turistickém, návštěvnickém a oddechovém.

3.2 Návrh úprav v organizačně provozním zabezpečení

Postupné zvyšování náročnosti na zabezpečení provozu a investice spojené se systémy regulované dopravy v klidu, vedly ke změnám v oblasti finančního a provozního zabezpečení. Počáteční tendence nakupovat parkovací technologie z rozpočtu města a provozovat je přes městský úřad je zpravidla již překonána. Na městských úřadech a městech je ponechána tzv. koncepční a kontrolní činnost, tj. vytváření návrhů a aplikace změn v dopravě v klidu a v kontrole osoby zabezpečující provoz.

Investiční a provozní zabezpečení je přenášeno zpravidla na právnické osoby, které jsou buď městem zřízené firmy, nebo na městech naprosto nezávislé subjekty. Výhradně privátní sféra zabezpečuje investice a provoz např. v Praze, Mladé Boleslavi, Českých Budějovicích, Hradci Králové, Hranicích, Rychnově n. Kněžnou ...

Systém převodu odpovědností za vybudování a provoz ZRS je z měst přenášěn na jiné subjekty formou mandátní smlouvy nebo v koncesním režimu, která zabezpečuje operátorovi dostatečné pravomoci a městu maximální kontrolu. Tento způsob je navíc i v souladu se zákony ČR, neboť inkaso parkovného je vnímáno jakožto veřejnoprávní vztah.

Všechny dopravně technické změny nebudou účinné bez zásadní změny v systému provozního a investičního zabezpečení parkovacího systému. I když je možné některé dílčí části realizovat svépomocí a partikulárně, daleko účinnější bude komplexní změna, kdy si město vybere kvalifikovaného partnera, který se stane řešitelem systému dopravy v klidu. Vybraný partner bude na základě mandátní anebo koncesní (mandátní) smlouvy na vlastní náklady zabezpečovat:

- Konsolidaci současného systému dopravy v klidu:
 - zpracovat projekt řešení dopravy v klidu,
 - zpracovat vykonávací projektovou dokumentaci,
 - realizovat nový systém svislého a vodorovného značení,
 - vybavit parkovací systém dostatečnými technologiemi,
 - vybudovat provozovnu – kontaktní místo pro prodej parkovacích karet,
 - připravit nový systém kontrolní činnosti,
 - spustit silně modernizovaný systém,
 - ...
- Provoz moderního parkovacího systému:
 - průběžná údržba a obnova svislého a vodorovného dopravního značení,
 - průběžná údržba parkovacích technologií,
 - výběr hotovosti z parkovacích technologií a ukládání na městský účet,
 - prodej parkovacích karet rezidentům a abonentům na účet města,
 - pravidelné sledování a vyhodnocování funkčnosti se zaměřením na udržení přijatelných poměrů mezi kapacitou a množstvím parkujících vozidel,
 - zpracování návrhů na změny a modernizaci systému a jejich projednání s městem,
 - účinně kooperovat s městskou policií při dozoru v systému,
 - zpracovávat dopravně inženýrské projekty a návrhy, jednat s městem o jejich realizaci.
- Přípravu a realizaci objektů hromadného parkování:
 - zpracování lokalizačních studií, které vytipují vhodné lokality pro výstavbu parkovacích objektů a jejich projednání,
 - zpracování projektů pro územní řízení a jejich projednání,
 - zpracování projektů pro stavební povolení a jejich projednání,
 - realizovat výstavbu parkovacích objektů,
 - připravit objekty na provoz, včetně úprav dopravního systému v jejich okolí,
 - provozovat parkovací objekty s cílem jejich naplnění a uvolnění parkovacích ploch na komunikacích, ...

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 členěná 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 úřadech 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 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).

3.4.1 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 bydlících osob tak, aby nebyly obtěžovány zaměstnaneckou nebo zbytnou návštěvnickou 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.

3.4.2 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 vymezit 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 vymezit 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.

3.4.3 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.

3.4.4 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

právníckými 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.

3.5 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

3.6 Koncepční návrh Zóny regulovaného stání

3.6.1 Návrh režimů parkování a uživatelských kategorií ZRS

Návštěvnícké 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.



PROVOZNÍ DOBA
Po - Pá 8 - 17h
So 8 - 12h
MAX. 2 HOD

Návštěvnícké stání střednědobé

Barevné označení: ZELENÁ

Tato stání jsou určena ke střednědobému parkování. Platí obdobný režim jak u návštěvníckého stání krátkodobého s tím rozdílem, že zde není omezena doba stání.

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 bude nadále platit.



PROVOZNÍ DOBA
Po - Pá 8 - 17h
So 8 - 12h

Návštěvnícké stání smíšená

Barevné označení: RŮŽOVÁ

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

V době od 6.00 do 8.00 hodin – volné parkování.

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 pouze pro vlastníky parkovacích karet (tedy jako modré zóny).



08 - 06 h
S PLATNOU
PARKOVACÍ KARTOU
Oblast 4
NEBO
Po - Pá 08 - 17 h
So 08 - 12 h
S PLATNÝM
PARKOVACÍM
LÍSTKEM

Návštěvnícké 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 vytižených lokalitách. Jejich účelem je pomoci obyvatelům k snadnějšímu zaparkování v blízkosti místa svého trvalého pobytu.



PRO DRŽITELE
PLATNÝCH
PARKOV. KARET
MPS HODONÍN
Oblast 1

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 6 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, budou mít nadále možnost získat oprávnění na neomezené stání u příslušného parkovacího automatu. Hranice jednotlivých oblastí jsou znázorněny v grafické příloze D.



Oblast 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.



Oblast 6 (okruh č.7 a 8) – severovýchodní část vymezeného území.

Tato oblast bude celá vyhrazená pro držitele platných parkovacích karet. Pro potřeby krátké návštěvy, vyzvednutí, či nakládky a vykládky věcí, bude umožněno parkování v čase Po – Ne od 7:00 do 18:00 hodin s platným parkovacím oprávněním. To znamená se zaplaceným parkovným (tarif stejný jako u střednědobého návštěvnického stání). V této zóně nebudou osazeny parkovací automaty, platba bude možná pouze pomocí SMS Parkingu popřípadě pomocí virtuální platby přes mobilní aplikaci.

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.

3.6.2 Návrh doby zpoplatnění

Návštěvnické stání:	Po – Pá	8:00 - 17:00
	So	8:00 - 12:00
Smíšené stání:	Po – Ne	0:00 – 6:00, 8:00 – 24:00 pro majitele PK
	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

3.6.3 Návrh tarifkace

Návštěvnické stání krátkodobé: (Tarif A)	15 min.	3 Kč
	30 min.	5 Kč
	60 min.	20 Kč
	Každá další započatá hodina: 20 Kč	

Návštěvnícké stání střednědobé: 15 min. 3 Kč
a smíšené: 30 min. 5 Kč
(Tarif B) 60 min. 10 Kč
Každá další započatá hodina: 10 Kč

Rezidentní karta: 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

3.6.4 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 MK tvoří rezidentní stání (52 %), z toho tvoří 60% Oblast 6, která je spíše charakteru smíšeného.
- Návštěvnícké stání zaujímá necelý 27 % podíl (17 % střednědobé a 9,7 % krátkodobé stání),
- parkovací stání smíšeného režimu tvoří celých 17 %,
- vyhrazená stání pro úřady a soukromé subjekty, vyhrazená stání pro zásobování a vozidla označená O1 zůstávají zachována.

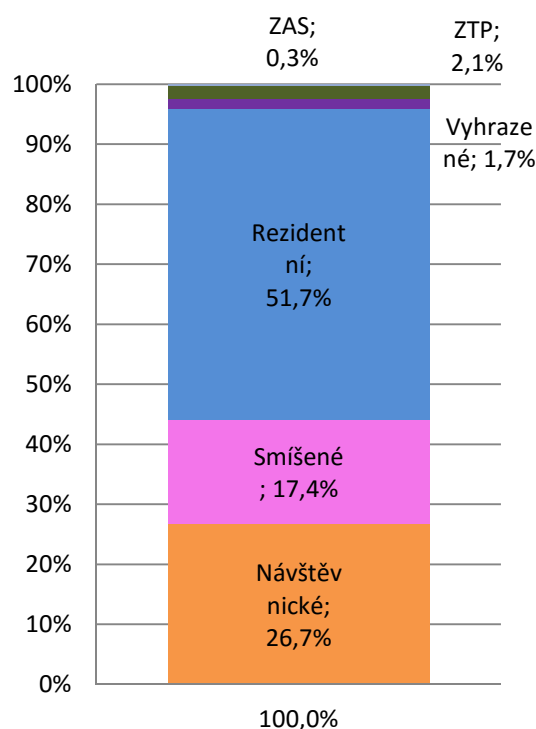
Přehledná tabulka souhrnu navržených parkovacích míst ve vymezeném území města Hodonín:

	OKRUH 1	OKRUH 2	OKRUH 3	OKRUH 4	OKRUH 5	OKRUH 6	OKRUH 7	OKRUH 8	CELÁ OBLAST	
Krátkodobé	153				57				210	9,7%
Střednědobé	89	153			94	34			370	17,0%
Smíšené	70	108		52	54	7	24	64	379	17,4%
Rezidentní	20	106	84	79	157	36	286	356	1124	51,7%
Vyhrazené	28	2			3	4			37	1,7%
ZTP	15	6	2	1	13	4	4	1	46	2,1%
Zásobování	2					5			7	0,3%
CELKEM	377	375	86	132	378	90	314	421	2173	100,0%

PA stávajících	11	3			3	2			19	42
PA nově navržených	1	8		2	7		1	4	23	

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.**

3.6.5 Platební technologie

Parkovací automat

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

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

Využívají datový tarif, vysoce flexibilní s velkou budoucností, náklad je minimální.

Platební karty

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

CPG platební místo (novinka společnosti City Parking Group s.r.o.)

Parkovací automat je nahrazen kamenným obchodem, kde je přijímána a vydávána hotovost, vydáván parkovací lístek, přijímány kreditní karty. Možnost využití ve smíšených a rezidentních zónách jako adekvátní náhrada parkovacího automatu pro kontaktní hotovostní i bezhotovostní platbu parkovného.

3.6.6 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*“,
- 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 „*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,
- Oblasti č. 3, 7 a 8 budou označeny 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



Návštěvnícké stání střednědobé



Smíšené stání

**IP12**

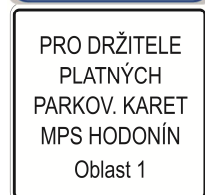
Vyhrazené parkoviště

**E13**Dodatková tabulka
500 x 750 mm

Rezidentní stání

**IP12**

Vyhrazené parkoviště

**E13**Dodatková tabulka
500 x 500 mm

Oblast č.2

**IZ 8a**

Zóna s dopravním omezením

**IZ 8b**

Konec zóny s dopravním omezením

Oblast č. 6

**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.