

# Zpracování problematiky parkování osobních a nákladních vozidel na území

## **MĚSTA MNICHOVO HRADIŠTĚ**



DÍLO:	Zpracování problematiky parkování osobních a nákladních vozidel na území města Mnichovo Hradiště
STUPEŇ:	ETAPA Č. I Analýza současného stavu dopravy v klidu v zájmovém území
OBJEDNATEL:	Město Mnichovo Hradiště
MÍSTO PROJEKTU:	Mnichovo Hradiště
DATUM:	Listopad 2015
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
2	Analýza současného stavu dopravy v klidu ve městě Mnichovo Hradiště.....	4
2.1	Charakteristika území.....	4
2.2	Dopravní obslužnost města.....	4
2.3	Vývoj stupně automobilizace.....	4
2.4	Vymezení řešeného území.....	6
2.5	Hodnocení stávajícího stavu.....	7
2.5.1	Zjištěné typy stání.....	7
2.5.2	Analýza respektovanosti vůči zákonu č. 361/2000 Sb.....	10
2.5.3	Analýza respektovanosti vůči nařízení města.....	12
2.5.4	Stav dopravního značení.....	13
2.6	Analýza obsazenosti – pasportizace parkovacích kapacit.....	15
2.6.1	Základní východiska.....	15
2.6.2	Souhrnný přehled parkovacích kapacit ve vymezeném území města.....	16
2.7	Vyhodnocení současného stavu.....	18
2.7.1	Průměrná denní obsazenost vymezeného území města.....	18
2.7.2	Průměrná noční obsazenost vymezeného území města.....	19
2.7.3	Nejvíce problematické lokality.....	19

### PŘÍLOHY

**Identifikační údaje projektu**

Název projektu: ZPRACOVÁNÍ PROBLEMATIKY PARKOVÁNÍ OSOBNÍCH A NÁKLADNÍCH VOZIDEL NA ÚZEMÍ MĚSTA MNICHOVO HRADIŠTĚ

Stupeň: ETAPA Č. I  
Analýza současného stavu dopravy v klidu v zájmovém území

Místo realizace: Mnichovo Hradiště

Okres: Mladá Boleslav

Kraj: Středočeský

OBJEDNÁVATEL: **Město Mnichovo Hradiště**  
sídlem: Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště  
IČO: 00 238 309  
zastoupený: Mgr. Ondřej Lochman, starosta města.

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

Stupeň dokumentace: Studie 2015

## 1 Slovo úvodem

### 1.1 Úvodní seznámení

Tento dokument byl vypracovaný v souvislosti se záměrem města Mnichovo Hradiště 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 Mnichovo Hradiště. 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 Mnichovo Hradiště 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 vytížené nejen rezidenty ale i zaměstnanci a návštěvníky místních úřadů, bank, pošty a dalších služeb.

Poptávka bude přitom stále růst, proto stojí město před problémem uspokojit objektivně nutné potřeby obsluhy území. V současné době praktikované, relativně jednoduché 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 žádoucí, 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. 30/2001 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,
- Snížením 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:

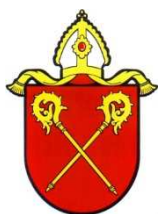
- mapové podklady města v digitální podobě,
- místní obhlídka řešeného území,
- příslušné právní normy a předpisy.

## 1.5 Seznam použitých zkratk a termínů

Zkratka	Vysvětlivka
SDZ	Svislé dopravní značení
ZPS	Zóna placeného stání
ZRS	Zóna regulovaného stání
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 Soběslav
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

## 2 Analýza současného stavu dopravy v klidu ve městě Mnichovo Hradiště

### 2.1 Charakteristika území



Mnichovo Hradiště je město ležící v okrese Mladá Boleslav asi 70 km severovýchodně od Prahy. Skládá se z osmi katastrálních území a je obcí s rozšířenou působností. Nejvýznamnější památkou je areál státního zámku. Centrum města je vyhlášeno městskou památkovou zónou. Město leží na levém břehu řeky Jizera.

Základní údaje:

Katastrální výměra:	34,32 km <sup>2</sup>
Počet obyvatel:	8 469
Hustota obyvatelstva:	246 obyvatel/km <sup>2</sup> .
Průměrný věk:	37,3

### 2.2 Dopravní obslužnost města

Hlavní dopravní tepnou území je rychlostní silnice R 10 Praha – Mladá Boleslav – Turnov s exitem 57. Dalšími významnými silnicemi jsou:

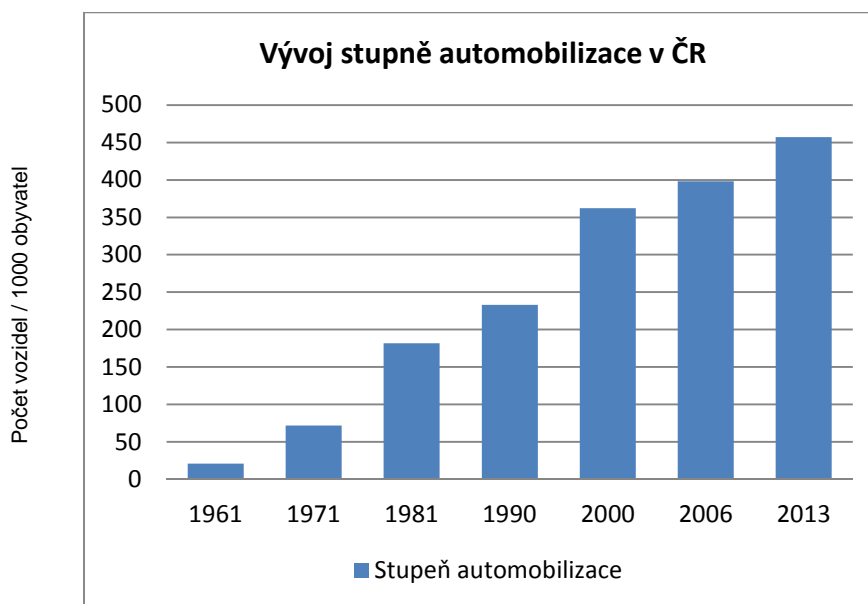
- Silnice II. třídy II/268 v trase Nový Bor – Mimoň – Mnichovo Hradiště – Horní Bousov, která vede okolo města, s intenzitou 5948 vozidel za den<sup>1</sup>.
- Silnice II. třídy II/277 Mnichovo Hradiště – Český Dub, která z města vychází, s intenzitou 4 291 vozidel za den a
- Silnice II. třídy II/610 Praha – Mladá Boleslav - Mnichovo Hradiště – Turnov, která městem prochází, s intenzitou 6 622 vozidel za den v úseku od křížení s II/268 po křížení s II/277 (ul. Víta Nejedlého). V tomto úseku byla intenzita ze všech sledovaných úseků na území města nejvyšší.

Město je také napojeno na železniční síť, konkrétně na železniční trať Praha – Mladá Boleslav – Turnov s rychlíkovou železniční stanicí a na autobusovou hromadnou linkovou dopravu.

### 2.3 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.

<sup>1</sup> Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2010, Ředitelství silnic a dálnic ČR



V současné době město čelí stále se zvyšujícímu nedostatku v počtu parkovacích míst v důsledku historického vývoje automobilizmu 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 Mnichovo Hradiště žije k datu 1.1.2015 8469 obyvatel<sup>2</sup>. Ke stejnému datu bylo ve městě zaregistrováno 3921 osobních automobilů<sup>3</sup>, 328 nákladních vozidel, 3 autobusy a 757 motocyklů, což činí stupeň automobilizace 2,16. Ukazatel počtu osobních vozidel na tisíc obyvatel dosáhl hodnoty 462, což je číslo srovnatelné s hodnotou pro celou Českou republiku (458).

	Mnichovo Hradiště	Celé ČR
Počet obyvatel	8469	10 538 275
Počet AO	3921	4 833 386
Počet MV	5009	6 460 721
Stupeň automobilizace	2,16	2,18
Stupeň motorizace	1,69	1,63
Počet OA / 1000 obyv.	462	458
Počet MV / 1000 obyv.	591	613

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.

<sup>2</sup> zdroj: Český statistický úřad, počet obyvatel v obcích České republiky k 1.1.2015

<sup>3</sup> zdroj: Ministerstvo dopravy, statistiky vyplývající z Centrálního registru vozidel

## 2.4 Vymezení řešeného území

Předkládaná studie analýzy současného stavu dopravy v klidu byla zpracována pro celé území městě Mnichovo Hradiště. Avšak, pro detailnější pousouzení dané problematiky byly vytipovány lokality, které se jeví jako nejproblematictější. Mezi ně zejména patří:

- Centrum města – Masarykovo náměstí, ul. Palackého, ul. 1. máje, ul. Mírová, ul. Poříčská, které je charakteristické typickým komerčně administrativním centrem historického rázu nabízející významné prvky veřejného vybavení: kostel, městský úřad, divadlo, knihovnu, banky, základní školy, hotely, obchody a další.
- Lokality rezidentního charakteru, tedy bytové a sídlištní zástavby – ul. Družstevní, ul. Máchova, ul. Studentská, ul. Jaselská, ul. Čsl. armády a ul. Lidická
- a další lokality – ul. Víta Nejedlého, ul. Jiráskova, ul. Svatopluka Čecha, ul. Jana Švermy, ul. Obránců míru

Přehledná mapa vymezeného území





## 2.5 Hodnocení stávajícího stavu

### 2.5.1 Zjištěné typy stání

Na vymezeném území města Mnichovo Hradiště se vyskytují tyto typy parkování:

#### 1. Veřejné stání na místních komunikacích

ul. Mírová



ul. Nádražní



#### 2. Zpoplatněné stání

Masarykovo náměstí



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



Masarykovo náměstí

#### 4. Stání na vyhrazených místech pro soukromé firemní účely

ul. Palackého – vyhrazené pro veterinární službu

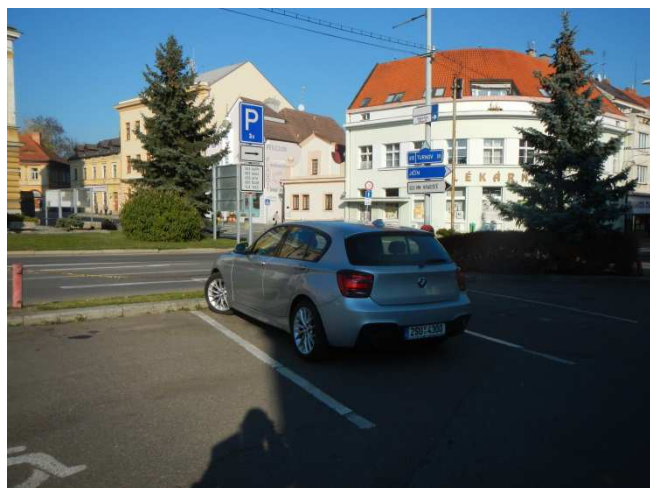


Masarykovo nám. - vyhrazené pro firmu PANE s.r.o.



#### 5. Stání na vyhrazených místech pro konkrétní SPZ/RZ

Masarykovo nám.



ul. Ivana Olbrachta



ul. Družstevní



ul. Lidická





## 6. Parkovací stání vyhrazené pro osoby se zdravotním postižením

Masarykovo nám.



ul. Družstevní - vnitroblok



## 7. Stání u objektů vícepodlažních obytných celků

ul. Lidická – vnitroblok



ul. Poříčská



## 10. Stání v zástavbě rodinných domů

ul. Tylova



ul. Ivana Olbrachta



## 2.5.2 Analýza respektovanosti vůči zákonu č. 361/2000 Sb.

Naše pozorování v oblasti respektování v souvislosti s § 25 až 27 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.**

ul. Jiráskova



ul. Šlikova



**Nepovolené stání na zákazu.**

ul. Poříčská - vnitroblok



ul. Jiráskova





### Stání znemožňující ostatním řidičům vyjetí z řady stojících vozidel.

parkoviště v ul. Jiráskova



ul. Lidická - vnitroblok



### Stání na zeleni

ul. Poříčská - vnitroblok



ul. Obránců míru



Vlastní výsledky průzkumu v Mnichově Hradišti potvrdily **nepatrný** souběh přestupků vůči obecné a místní úpravě. V průběhu denního sledování jsme odhalili **v průměru cca 10 vozidel**, které stály v rozporu s pravidly (nepočítaje podélné stání v ulici Šlikova a stání u hřbitova v ul. Obránců míru). Je nutno si ale uvědomit i funkci tzv. lavinového efektu, kdy i jindy respektující řidič, v okamžiku souběhu nemožnosti nalezení volného místa a spatření několika vozidel zaparkovaných v rozporu s předpisy, má daleko menší zábrany se k těmto nerespektujícím připojit.

Mnohem rizikovější moment nastává na sídlištích a u objektů s vysokým počtem bytových jednotek a s nedostatkem odstavných stání, kdy řidiči parkují tam, kde nemají. Zejména po čas noci je pak znemožněn volný příjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému, což může mít tragické následky.

ul. Poříčská – vnitroblok, dům č.p. 25



### 2.5.3 Analýza respektovanosti vůči nařízení města

Nařízení č. 2/2007 města Mnichovo Hradiště ze dne 30. července 2007, kterým se vymezují oblasti města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít ke stání vozidla za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, zajišťuje časovou a cenovou regulaci parkujících vozidel na Masarykově náměstí a na parkovišti za zámek. Sjednaná cena se platí prostřednictvím parkovacího automatu umístěného na parkovišti.

#### Zpoplatněné parkování na Masarykově náměstí

Doba zpoplatnění: Po – Pá 7:00 – 18:00, So 7:00 – 12:00

Poplatek: 1 hod. = 5 Kč

2 hod. = 15 Kč

Každá další započatá hodina = 10 Kč

Tabulka sběrů v době průzkumu:

Masarykovo nám.		Kapacita	Obsazenost	Respektovanost				
část pozemku č.p. 2404/1				s lístkem	bez lístku	zásobování	povolení	Celkem (%)
Lokalita č. 1	Dopoledne	32	24	0	21	3	0	13%
	Odpoledne	32	22	0	19	4	1	23%
	Celkem	64	46	0	40	7	1	17%
Lokalita č. 5 - u divadla	Dopoledne	29	26	16	6	0	4	77%
	Odpoledne	29	25	11	6	0	8	76%
	Celkem	58	51	27	12	0	12	76%

V době průzkumu (Út. 3.11. 2015 odpoledne a St. 4.11. dopoledne) byl parkovací automat umístěný na parkovišti č.1 **MIMO PROVOZ**. Počet respektujících vozidel s platným parkovacím lístkem je tudíž nulový a veškeré výsledné hodnoty z této lokality jsou bohužel zavádějící a neodpovídající stavu při funkčním PA (v tabulce znázorněno červeně). U druhé lokality, parkovišti u divadla, byla zjištěna míra respektovanosti 76 %, což lze považovat za uspokojivý stav. Je ale nutné podotknout, že mezi vozidla respektující nařízení byla počítána i vozidla, která měla za čelní sklem místo platného lístku cedulku „Divadlo“ nebo „Odbor dopravy“. Tyto vozidla tvořila celou 1/3 z respektujících vozidel. Jestli byla tato povolení platná či nikoliv, nebylo možné zjistit. V lokalitách, jako je tato, tj. u parkoviště v samotném centru města u městského úřadu a dalšího občanského vybavení, kde je poptávka po parkovacím místech nejvyšší a kde by mělo být dosaženo krátkodobého stání a vysoké obrátkovosti, doporučujeme počet těchto vozidel prokazujících se cedulkou (ať platnou či neplatnou) snížit a omezit.

#### Zpoplatněné parkoviště za zámek

Doba zpoplatnění: 1.4. – 31.10.; Po – Ne 7:00 – 18:00

Poplatek: Osobní automobil: do 4 hodin = 10 Kč

Každá další započatá hodina = 10 Kč

Autobus: Celodenní lístek = 100 Kč

V době průzkumu, mimo určenou dobu zpoplatnění, byla obsazenost po celé dva dny zcela nulová.





### 2.5.4 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 Mnichovo Hradiště jsme narazili na nemnoho imperfekcí v dopravním značení. Je to zejména u svislých dopravních značek, a to hlavně různé provedení neodpovídající dnešním normám.

#### Svislé dopravní značení

B1+ E13 nakřivo



B28 ohnutá



Placené parkoviště, IP13c, chybí dodatková tabulka s informacemi o době zpoplatnění.



ul. Mírová, IP12 - vyhrazené stání, chybí dodatková tabulka, pro koho je místo vyhrazeno.



Celá vymezená oblast města: problematika vyhrazených míst a jejich různorodého značení !!  
Názorný příklad z ulice Čsl. armády.



### Vodorovné dopravní značení,

Nedílnou součástí dopravního značení je i vodorovné dopravní značení (dále jen VDZ).

V dopravě v klidu je věnována pozornost zejména těmto VDZ:

- Označení stání a parkovišť:
  - Stání podélné (č. V 10a)
  - Stání kolmé (č. V 10b)
  - Stání šikmé (č. V 10c)
  - Parkovací pruh (č. V 10d)
  - Vyhrazené parkoviště (č. V 10e)
  - Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou (č. V 10f)
  - Časově omezené stání (č. V 10g)
- Označení zákazů zastavení a stání
  - Žlutá klikatá čára (č. V 12a)
  - Žluté zkřížené čáry (č. V 12b)
  - Zákaz zastavení (č. V 12c) – plná žlutá čára
  - Zákaz stání (č. V 12d) – čárkovaná žlutá čára

Pro zlepšení organizovanosti a pořádku při odstavování vozidel je vždy lepší, aby byla jednotlivá parkovací místa vyznačena VDZ č. V10a-g. Zkušenost je taková, že na parkovišti, kde jsou jednotlivá místa vyznačena VDZ, je při stoprocentní obsazenosti dosaženo vyššího počtu odstavených vozidel, protože jsou zde eliminována špatně zaparkovaná vozidla, tzv. stání přes dva boxy, atd.

Ve městě Mnichovo Hradiště se nacházejí parkoviště, především v lokalitách sídlištního charakteru, kde by bylo vyznačením jednotlivých parkovacích stání docíleno vyššího pořádku a disciplinovanosti ze strany řidičů při odstavování svých vozidel především ve večerních hodinách, kdy je poptávka po těchto místech nejvyšší. Jedná se především o parkoviště před bytovým domem č.p. 991 a 992 (šikmé stání) a před domy č.p. 2721 a 2726 (kolmá stání) v ul. Lidická a u dalších.



## 2.6 Analýza obsazenosti – pasportizace parkovacích kapacit

### 2.6.1 Základní východiska

Zpracovatel vykonal na vymezeném území města vlastní pasportizaci parkovacích aktivit, která byla zejména soustředěna na oblast místních komunikací. 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 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) Zajišťují-li řidiči 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) u 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. třídy<sup>1)</sup> 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 průjezdní profily zamezí přístupu složek integrovaného záchranného systému nebo jej zpozdí.

## 2.6.2 Souhrnný přehled parkovacích kapacit ve vymezeném území města

Jak je patrné z grafického výstupu:

- Dominantní podíl mezi parkovacími místy ve vymezeném území na místních komunikacích tvoří místa volná (zdarma) 91%.
- Zpoplatněné stání dle nařízení č. 2/2007 města na Masarykově náměstí tvoří 5 %.
- Podíl vyhrazených stání pro ZTP činí 2%, což naplňuje požadavky dané vyhláškou<sup>4</sup>.
- Podíl vyhrazených míst činí 2%, z celkových 24 vyhrazených PM jsou 4 PM pro služební vozidla MěÚ, 6 PM pro hotel, 5 PM pro soukromé subjekty (veterinární služba, chovatelské potřeby, lékárna, firma PANE), 8 PM pro konkrétní registrační značku vozidla a 1 PM bez určení (v ul. Mírová).

Zde narážíme na otázku, za jakých podmínek město, odbor dopravy či policie udělují schválení na vyznačení vyhrazeného PM pro konkrétní RZ? Jaká osoba, majitel vozidla, může o místo zažádat? Platí se za vyhrazené místo nějaký poplatek? Atd.?

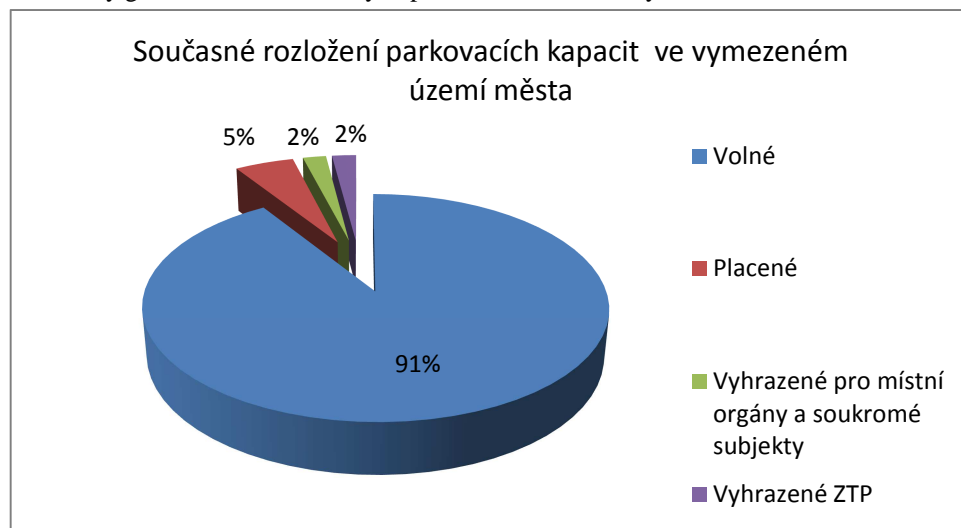
V dnešní době se stává pravidlem, že se města snaží eliminovat trvale vyhrazená parkovací místa. Institut trvale vyhrazeného místa je, ve vztahu k udržení plynulého procesu dopravy v klidu, velice negativní. Narušení souvislé řady parkování vyhrazeným místem (nebo více místy), znamená přerušení plynulosti. Vedlejším výstupem je potřeba svislého dopravního značení k takovýmto místům. Je nutno si uvědomit, že tržní cena každého parkovacího místa dosahuje čím dál vyšších hodnot.

Přehledná tabulka souhrnu současných parkovacích míst ve vymezeném území města:

Druh stání	počet PM	Obsazenost	
		den	noc
Volné	1109	69%	64%
Placené	61	80%	16%
Vyhrazené pro místní orgány a soukromé subjekty	24	67%	50%
Vyhrazené ZTP	25	24%	48%
<b>CELKEM</b>	<b>1219</b>	<b>60%</b>	<b>45%</b>

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

Přehledný graf rozložení současných parkovacích míst ve vymezeném území města:



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

Grafický přehled současných parkovacích míst ve vymezeném území města naleznete v přílohách **B. Situace současného stavu parkovacích kapacit ve vymezené území.**

Vně vymezeného území, které zahrnuje nejvíce problematické lokality, se nacházejí ještě parkovací plochy, které stojí za zmínku. Jedná se o:

- Parkoviště za zámkem, v ul. V Lipách na severním okraji města, o kapacitě cca 115 PM pro OA a 7 vyhrazených stání pro ZTP, určené pro návštěvníky zámku v turistické sezóně. Tomu odpovídá nulová obsazenost v měsíci listopad.
- Parkoviště před fotbalovým stadionem v ulici Klášterská, na příjezdu do města ve směru od Kláštera Hradiště nad Jizerou. Po celou dobu průzkumu zde stál odstaven pouze 1 nákladní automobil.
- Soukromá parkoviště u supermarketů v jižní části města
  - Parkoviště u Penny Marketu v ul. Víta Nejedlého, parcela č.p. 1982/9, o kapacitě cca 110 PM s denní obsazeností cca 30 % a s nulovou noční obsazeností.
  - Parkoviště u Lidlu v ul. K Vořechu, úseky parcela č.p. 1994/11 a 1992/91, o kapacitě cca 75 PM s denní obsazeností cca 55 % a s nulovou noční obsazeností.

## 2.7 Vyhodnocení současného stavu

Závěrem analytické části můžeme konstatovat, že na území města Mnichovo Hradiště je vzhledem k zjištěné kapacitě a obsazenosti **dostatečný počet parkovacích míst**. Jsou tu však lokality, které jsou nadměrně přeplněné (více jak 100 %) a naopak lokality s nízkou obsazeností (pod 50 %).

Následující hodnocení bude věnováno pouze vymezenému území města tak, jak je uvedené v přehledu parkovacích kapacit a přílohách A a B., tj. centrálnímu území města. Vnější okrajové území města je charakteristické nízkou zástavbou rodinných domů, kde je poptávka po parkovacích místech nejnížší a kde je obsazenost místních komunikací podprůměrná.

### 2.7.1 Průměrná denní obsazenost vymezeného území města

Průzkum dopravy v klidu ve města Mnichovo Hradiště byl uskutečněn ve dnech 3.11.2015 (úterý v odpoledních hodinách) a 4.11.2015 (středa v dopoledních hodinách). Procentuální vyjádření obsazenosti v jednotlivých úsecích je bráno jako průměrná hodnota těchto dvou sběrů.

Z průzkumu vyplývá, že celková průměrná denní obsazenost na celém vymezeném území města naměřená v měsíci listopad činila 69 %. V celkovém hodnocení nejsou zahrnuta vyhrazená stání pro ZTP z důvodu vyšší vypovídající hodnoty výsledků, které tak více odpovídající aktuálnímu stavu. Denní obsazenost u placených parkovišť na Masarykově náměstí dosahovala 80 %.

Grafický přehled celkové průměrné denní obsazenosti ve města naleznete v příloze **C.1 Celková průměrná DENNÍ obsazenost ve městě**.

Lokality s denní obsazeností dosahující 100 % a více jsou:

- Masarykovo náměstí – západní strana, záliv podélného stání (úsek č. 6),
- ul. Palackého a 1. máje (úsek č. 10 a 11),
- ul. Poříčská – parkovací stání nejbližší náměstí (úsek č. 18 a 19),

Jsou to lokality v samotném centru města návštěvníckého a zaměstnaneckého charakteru, sousedící s placenými parkovišti na Masarykově náměstí.

Lokality, kde je obsazenost vysoká (80% - 99%), jsou:

- Masarykovo náměstí – placené parkoviště u divadla (úsek č. 5),
- ul. Palackého (úsek č. 7 a 8)
- nově vybudované parkoviště v ul. Sokolovská (úsek č.12),
- ul. Poříčská + vnitroblok (úsek č. 20 a 21),
- ul. Máchova – podélné parkování (úsek č. 22),
- ul. Víta Nejedlého – podélné parkování po obou stranách sběrné komunikace návštěvníckého charakteru (úsek č. 26, 27, 28, 39, 40),
- ul. Družstevní, ul. Nádražní – bytové domy, dům s pečovatelskou službou v docházkové vzdálenosti k náměstí (úsek č. 30, 31, 32),
- ul. Jana Švermy a ul. Svatopluka Čecha – křižovatka s ul. Víta Nejedlého (úsek č. 34, 35),
- ul. Jaselská, ul. V Českách, ul. Čsl. armády – lokality sídlištního charakteru (úsek č. 42, 43, 44, 46, 50),

- ul. Jiráskova - podélné stání v horní části ulice a parkoviště (úsek č. 51 a 52),
- ul. Jiráskova – podélné stání po obou stranách komunikace za přejezdem (úsek č. 54) – zaměstnanecké stání
- ul. Lidická – horní část ulice (vnitroblok), výškové bytové domy (úsek č. 56, 57, 59),
- ul. Nerudova + ul. Turnovská, parkovací zálivy u domova pro seniory (úsek č. 66) – návštěvnické a zaměstnanecké stání.

## 2.7.2 Průměrná noční obsazenost vymezeného území města

Noční průzkum byl uskutečněn dne 3.11.2015 mezi 22 – 24 hodinou noční.

Z průzkumu vyplývá, že celková průměrná noční obsazenost na celém vymezeném území města naměřená v měsíci listopad činila 62 %. Nejvyšší hodnoty noční obsazenosti byli zjištěny v případě víceposchodové bytové zástavby, kde přesahovaly i 100% hranici. Celkový deficit v těchto lokalitách činil cca 15 parkovacích míst. Na Masarykově náměstí se noční obsazenost pohybovala na 16% hranici.

Grafický přehled celkové průměrné noční obsazenosti ve městě naleznete v příloze **C.2 Celková průměrná NOČNÍ obsazenost ve městě**.

Lokality s noční obsazeností dosahující 100 % a více jsou:

- ul. Poříčská (úsek č. 17, 18, 19, 20), kde byl zjištěn **deficit cca 10 PM**. Vozidla byla odstavována u vchodů do domů, na chodnících a na zeleni.

Hodnoty u parkovací plochy č. 21 jsou bohužel zkreslené vlivem zákazu stání od 7.00 hod 4.11.2015, kdy probíhalo ČISTĚNÍ KOMUNIKACE. Lze předpokládat, že za normálního stavu je míra obsazenosti mnohem vyšší.

- ul. Máchova + ul. S.K.Neumanna (úsek č. 22 a 25) = 100 %,
- ul. Družstevní + vnitroblok (úsek č. 29, 31, 32, 33) - **deficit 3 PM**,
- ul. Jaselská, ul. V Českách, ul. Čsl. armády (úsek č. 41, 42, 49, 50) = 100%

Hodnoty u parkovací plochy č. 48 jsou bohužel zkreslené vlivem zákazu stání od 7.00 hod 4.11.2015, kdy probíhalo ČISTĚNÍ KOMUNIKACE. Lze předpokládat, že za normálního stavu je míra obsazenosti mnohem vyšší.

- ul. Jiráskova - podélné stání v horní části ulice a parkoviště (úsek č. 51 a 52) = 100 %
- ul. Lidická – vnitroblok, výškové bytové domy (úsek č. 57) – **deficit 1 PM**.

## 2.7.3 Nejvíce problematické lokality

Do skupiny nejvíce problematických lokalit zahrnujeme ty úseky, kde byla zjištěna denní i noční obsazenost vyšší jak 90 %. Mezi tyto lokality patří:

- Masarykovo náměstí – západní strana, záliv podélného stání, jižní část (úsek č. 6),
- ul. Poříčská (úsek č. 17, 18, 19, 20, (21)),
- ul. Máchova + ul. S.K.Neumanna (úsek č. 22 a 25)
- Parkoviště v ul. Nádražní (úsek č. 32),
- ul. Jiráskova - podélné stání v horní části ulice a parkoviště (úsek č. 51 a 52)
- ul. Lidická – vnitroblok, výškové bytové domy (úsek č. 57).

## Seznam příloh

- A. Tabulka současných parkovacích kapacit s obsazeností ve vymezeném území města
- B. Přehledná situace současných parkovacích kapacit ve vymezeném území města
  - B.1 Situace současných parkovacích kapacit ve vymezeném území města – List A
  - B.2 Situace současných parkovacích kapacit ve vymezeném území města – List B
  - B.3 Situace současných parkovacích kapacit ve vymezeném území města – List C
- C.1 Celková průměrná DENNÍ obsazenost ve městě
- C.2 Celková průměrná NOČNÍ obsazenost ve městě