

dopady opatření na:



kongesce



zábor prostoru

Popis opatření:

Opatření přispívá k řešení problematiky parkování vozidel zásobování, a to zejména v historických centrech měst, kde je také velká koncentrace obchodů a služeb. Běžná parkovací místa bývají často obsazená a stává se, že když vozidla zásobování nenajdou volné parkovací místo, parkují na chodnících a omezují průchod chodců nebo v ulicích komplikují průjezd vozidel. Z tohoto důvodu se některá města rozhodla situaci řešit a vymezila parkovací místa určená pro zásobovací vozidla, aby usnadnila zásobování provozem, zlepšila bezpečnost a plynulost silničního provozu a zamezila parkování zásobovacích vozidel na chodnících.

Problematiku vyhrazených parkovacích míst pro vozidla zásobování obvykle řeší studie city logistiky velkých měst (např. Brno nebo Praha), parkovací politika města (např. Olomouc) nebo koncepce statické dopravy (např. Hodonín).

Podle § 23 Zákona o pozemních komunikacích může obec v nařízení obce vymezit na svém území oblasti s časovým a druhovým omezením zásobování. V nařízení obce stanoví obec druhy a kategorie silničních vozidel, časové vymezení a činnosti, které jsou předmětem omezení. Kvůli intenzitě dopravy v poledních a odpoledních hodinách proto bývá zásobování v centru některých měst povoleno jen v některých hodinách, zejména dopoledne (např. v Brně od 6:00 do 10:30), případně i večer.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Opatření je vhodné zejména pro historická centra měst a další místa s velkou koncentrací obyvatel a obchodů.

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Real-time informace o stavu ovzduší, provozu, obsazenosti vyhrazených míst
- * Flexibilní využití vyhrazených míst pro zásobování jako sdílená parkovací místa







¹ <https://www.parkovanivbrne.cz/regulace-vjezdu/vjezd-do-centra#104>

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Parkovací místa pro zásobování bývají zpravidla vyhrazena v rámci již existujících parkovacích ploch či uličního prostoru, tudíž jejich vytvoření není spojeno s vysokými investičními náklady.

Hlavní dopady opatření:

	Dopady na modal split	Jedním z dopadů opatření je zlepšení průchodnosti pěších tras a chodníků díky přesunu parkujících vozidel zásobování na místa k tomu vyhrazená. V některých městech se zóny pro zásobování používají jako parkoviště pro jízdní kola mimo hodiny, kdy je povoleno nakládání a vykládání zboží (Pressl a Rye, 2020).
	Dopady na životní prostředí	Opatření přispěje k rychlejšímu nalezení parkovacího místa pro dodavatele, a tím i ke snížení emisí znečišťujících látek při hledání volného parkovacího místa.
	Dopady na dopravní nehody	Opatření v důsledku přispívá ke zvýšení přehlednosti ulic a bezpečnosti silničního provozu.
	Dopady na zdraví	Uvolnění chodníků pro průchod pěších zlepšuje podmínky pro zdravý a bezpečný pohyb obyvatel v ulicích měst.
	Sociální a ekonomické dopady	Uvolnění chodníků přispívá ke zlepšení průchodnosti také pro seniory, rodiče s malými dětmi či osoby ZTP.
	Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.	Opatření umožňuje dodavatelům rychleji najít volné místo k parkování a vykládce zboží, přispívá tak k rychlejšímu uvolnění uličního prostoru pro průjezd vozidel a zlepšení plynulosti dopravy.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření řešící

- * Městská logistika s využitím jízdních kol, parkovací stojany pro nákladní kola (cargo kola)
- * Sdílení parkovacích míst, zavedení či zvětšení zóny placeného stání, návštěvnické stání rezidentní, obrátkové stání
- * Regulace či zpoplatnění vjezdu do centra města
- * Firemní plány mobility
- * Plány udržitelné městské logistiky

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace v ČR:

Praha

Vytvoření nových vyhrazených zásobovacích stání je součástí Studie city logistiky na území hlavního města Prahy. Nová vyhrazená místa pro zásobování jsou plánována zejména v historickém centru města. Opatření cílí na snížení nelegálního stání na chodnících (Křібala a kol., 2019). Stání zásobovacích vozidel v zásobovacích prostorech je umožněno max. 15 minut². Jako možné řešení parkování pro zásobování jsou navrženy proměnlivé jízdní pruhy, které by po určitou část dne sloužily výhradně pro zásobování. V ostatních částech dne pak mohou sloužit např. pro parkování rezidentů.

Obrázek 1. V centru Prahy vznikla parkovací místa vyhrazená pro zásobování, aby se zamezilo parkování na chodnících



Zdroj: <https://logistika.ihned.cz/c1-66819580-v-centru-prahy-vznikne-prekladiste-zbozi-z-dodavek-na-elektrokola-mesto-jedna-s-dopravnimi-spolecnostmi>

Brno

Od 1. září 2020 se v Brně změnila pravidla pro vjezd vozidel do historického centra města, jejichž dodržování kontroluje automatický kamerový systém. Cílem změn je zejména zklidnit dopravu v historickém centru a zvýšit bezpečnost chodců. Zásobování je umožněno jen dopoledne od 6:00 do 10:30. Dodavatelé či kurýři mohou využívat také tzv. drop zóny, tedy obrátková stání označená značkou parkování s parkovacím kotoučem, která bude možné využít podle značení buď na 30 minut nebo na 60 minut. Může na nich parkovat kdokoli, kdo viditelně označí dobu příjezdu. Na okraji centra jsou pak další obrátková stání pro krátkodobé parkování.³

² <https://www.praha1.cz/doprava-parkovani-a-uklid/doprava-a-parkovani-obecne-informace/>

³ <https://www.brno.cz/brno-aktualne/co-se-deje-v-brne/a/zacatek-zari-znamena-novinky-v-systemu-vjezdu-do-centra-mesta/>

Olomouc

V Olomouci je pro zjednodušení zásobování první hodina parkování za den zdarma v nové parkovací zóně C, která zahrnuje širší centrum města, a v zóně D, která zahrnuje sídliště (Město Olomouc, 2021).

Hodonín

V Hodoníně mohou poskytovatelé služeb parkovat v dopravně vytížených lokalitách (v modré zóně – návštěvnické stání rezidentní) na dobu nezbytně nutnou pro zásobování, maximálně 15 min v provozní době. V ranních hodinách od 6:00 do 8:00 je parkování bez regulace (Baladová, 2016).

Příklady dobré praxe:

Vyhrazená místa pro zásobování mohou zároveň sloužit jako sdílená parkovací místa, jelikož poptávka po parkování v době dopravní špičky se u obyvatel neshoduje se špičkovou poptávkou obchodníků (Pressl a Rye, 2020). Jedno parkovací místo tak může v určitou část dne sloužit potřebám zásobování a po zbytek dne pak potřebám obyvatel města.

Belgické město Sint-Niklaas provedlo i další chytré řešení vícenásobného využití omezeného veřejného prostoru pro parkování. Zóny pro zásobování v ulici Stationsstraat se používají jako parkoviště pro jízdní kola mimo hodiny, kdy je povoleno nakládání a vykládání zboží (Pressl a Rye, 2020).

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Parkování v Brně:

<https://www.parkovanivbrne.cz/regulace-vjezdu/vjezd-do-centra#104>

<https://www.brno.cz/brno-aktualne/co-se-deje-v-brne/a/zacatek-zari-znamena-novinky-v-systemu-vjezdu-do-centra-mesta/>

https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/nova-parkovaci-mista-v-centru-brna-zasobovani-ustoupi-rezidentum-20201104.html

<https://denikreferendum.cz/clanek/31621-brno-zprisnuje-vjezd-aut-do-pesi-zony-v-centru-omezit-chce-ale-take-tramvaje>

https://www.idnes.cz/brno/zpravy/vjezd-centrum-brno-omezeni-zasobovani-rano-doprava.A190919_502726_brno-zpravy_mos1

Parkování v Prachaticích:

<https://www.prachatice.eu/nove-narizeni-prinese-zmenu-v-parkovani-a-zasobovani-v-centru-mesta/d-30931>

Použitá literatura:

ČR. (1997). <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13> Zákon č. 13/1997 Sb. – *Zákon o pozemních komunikacích*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>.

BALADOVÁ, B. (2016). *Koncepce statické dopravy města Hodonín*. Dostupné z: <https://www.hodonin.eu/koncepce-staticke-dopravy-v-centru-mesta-hodonin/ds-50144>.

CDV (2013). Studie CITY Logistika města Brna. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

KŘÍBALA, M. A KOL. (2019). *Studie city logistiky na území hlavního města Prahy*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/2019-05-09_studie_citylogistiky.pdf.

MACEJKA, P. A KOL. (2019). *Koncepce statické dopravy města Kopřivnice*. Dostupné z: http://www.koprivnice.cz/urad/dokumenty/pumm_a_ksd/KSD_-_Navrhova_cast_Koprivnice.pdf.

MĚSTO OLOMOUC (2021). *Parkovací politika města Olomouce*. Návrhová a implementační část. Závěrečná zpráva. Dostupné z: <https://spokojena.olomouc.eu/wp-content/uploads/2021/06/parkovaci-politika-smol-prilohy.pdf>.

PRESSL, R.; RYE, T. (2020). *Dobré důvody a zásady pro regulaci a management parkování*. CIVITAS, PARK4SUMP. Dostupné z: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-08/PARK4SUMP_reasons_06082020_CZ_print.pdf.

