

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA  
KATEDRA GEOGRAFIE

Vendula BLAHÁČKOVÁ

**VYBRANÉ ASPEKTY EXPLOATACE PARKOVACÍ INFRASTRUKTURY MĚSTA  
ZÁBŘEHU**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Martin BÁRTA

Olomouc 2021

## Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo):** Vendula Blaháčková (D180582)
- Studijní obor:** Geografie (kombinace SV/Z)
- Název práce:** Vybrané aspekty exploatace parkovací infrastruktury města Zábřehu
- Title of thesis:** Selected aspects of parking infrastructure exploitation in Zábřeh
- Vedoucí práce:** Mgr. Martin Bárta
- Rozsah práce:** 71 stran
- Abstrakt:** Bakalářská práce se týká problémů i potenciálu využívání parkovacích ploch na území města Zábřeh. Teoretická část práce se zabývá statickou dopravou a s ní spojeným managementem parkování a parkovací politikou. V praktické části je udělána analýza parkovací infrastruktury na území Zábřehu za pomoci mapových výstupů. Jsou popsány parkovací plochy, placená parkoviště a jejich ekonomická stránka, využití ploch na území Zábřehu a také jsou navrženy nové možnosti vzniku parkovacích ploch.
- Klíčová slova:** parkování, parkoviště, analýza parkovací infrastruktury, Zábřeh
- Abstract:** This bachelor thesis focuses on the problems and potential use of parking spots in the town of Zábřeh. The theoretical part contains static transport with parking management and parking policy. The practical part deals with the analysis of parking infrastructure on the territory of Zábřeh with the help of map outputs. There are described parking areas, paid car parks and their economical sides, use of areas in the territory of Zábřeh, it also includes new possibilities of creating parking areas.
- Keywords:** parking, parking lot, parking infrastructure analysis, Zábřeh

**Čestné prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci s názvem Vybrané aspekty exploatace parkovací infrastruktury města Zábřehu zpracovala samostatně pod vedením Mgr. Martina Bárty a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou všechny citovány a v práci uvedeny v seznamu zdrojů na konci práce.

V Olomouci dne 29. 4. 2021

.....

podpis

Ráda bych poděkovala Mgr. Martinovi Bártovi za odborné vedení, cenné rady, připomínky a čas při psaní této práce. Dále děkuji za podporu rodině a blízkým přátelům.

# UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Pedagogická fakulta  
Akademický rok: 2019/2020

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Vendula BLAHÁČKOVÁ  
Osobní číslo: D180582  
Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice  
Studijní obor: Společenské vědy se zaměřením na vzdělávání  
Geografie  
Téma práce: Vybrané aspekty exploatace parkovací infrastruktury města Zábřehu  
Zadávací katedra: Katedra geografie

### Zásady pro vypracování

Práce se bude týkat problémů i potenciálů efektivního využívání městských parkovacích ploch. Zvláštní zřetel bude kladen na hledání nových alternativ ke stávajícím konceptům parkování z ekonomicko-geografického hlediska. Cílem by měla být komplexní analýza parkovací infrastruktury na území Zábřehu, s jejím zasazením do širšího rámce využití veřejných městských ploch. Podstatná část analýzy bude provedena formou mapových výstupů a jiných grafických znázornění s jejich náležitou interpretací.

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 – 8 000 slov  
Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

#### Seznam doporučené literatury:

- BRUECKNER, J. K., FRANCO, S. F. (2017): Parking and Urban Form. *Journal of Economic Geography*, 17, 1, s. 95?127  
ČKAIT (Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě). (2018): *Parkování ve městě*. Praha: ČKAIT, 102 s.  
FREIMANN, F. (2002): *Řízení, ekonomika a finanční dopravní infrastruktury*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 106 s.  
PACIONE, M. (2009): *Urban Geography: A Global Perspective*. London: Routledge, 736 s.  
RHODA, R. (2019): *Urban And Regional Analysis For Development Planning*. New York: Routledge, 236 s.  
RODRIGUE, J. P. (2020): *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 456 s.  
VALENTOVÁ, M., BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H., SPERAT, Z. (2016): *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 82 s.  
VERA, J., QUESADA-ARENCIBIA, A., GARCÍA, C., MORENO, R., HERNÁNDEZ, F. (2016): An Intelligent Parking Management System for Urban Areas. *Sensors*, 16, 6, s. 931  
ZELENÝ, L., PEŘINA, L. (2000): *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 106 s.  
Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Martin Bárta  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 30. ledna 2020  
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2021

L.S.

---

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.  
děkan

---

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. ledna 2020

# Obsah

1 Úvod .....	9
2 Metodika sběru a zpracování dat .....	10
3 Statická doprava .....	12
4 Management parkování .....	14
4.1 Přístupy k parkování .....	15
4.2 Typy nástrojů managementu parkování .....	17
4.2.1 Fyzické prostředky regulace parkování .....	17
4.2.2 Ekonomické nástroje .....	18
4.2.3 Regulace parkovacích míst .....	18
4.2.4 Služby a technologie parkování .....	19
5 Typy parkování .....	19
5.1 Parkovací systémy .....	19
5.1.1 Systém Park and Ride (P+R) .....	20
5.1.2 Systém Park and Go (P+G) .....	20
5.1.3 Systém Kiss and Ride (K+R) .....	20
5.1.4 Systém Bike and Ride (B+R) .....	20
5.1.5 Systém Bike and Go (B+G) .....	21
5.2 Rezydentní parkování .....	21
5.3 Garáže .....	22
5.3.1 Jednotlivé garáže .....	22
5.3.2 Řadové garáže .....	23
5.3.3 Hromadné garáže .....	23
6 Parkovací politika .....	24
6.1 Nástroje parkovací politiky .....	24
6.1.1 Pozitiva a negativa parkovacích poplatků .....	25
7 Doprava ve městě .....	26
7.1 Problémy dopravy ve městě .....	27
8 Deskripce Zábřehu .....	29
8.1 Poloha .....	29
8.2 Fyzicko-geografická charakteristika .....	29
8.3 Socio-ekonomická charakteristika .....	30
8.4 Dopravní charakteristika .....	31
8.4.1 Silniční doprava .....	31
8.4.2 Železniční doprava .....	32
8.4.3 Městská hromadná doprava .....	33

9 Analýza současného stavu.....	33
9.1 Parkovací plochy v SZ části města .....	34
9.2 Parkovací plochy v centrální a SV části města.....	36
9.3 Parkovací plochy v JV části města .....	40
9.4 Placená parkoviště .....	42
9.4.1 Prostor části náměstí Osvobození .....	43
9.4.2 Ulice Kozinova .....	44
9.4.3 Část ulice Školská.....	44
9.4.5 Parkoviště u nádraží Českých drah, a.s. (P1 – malé parkoviště) .....	45
9.4.6 Parkoviště u nádraží Českých drah, a.s. (P2 – velké parkoviště) .....	46
9.4.7 Parkovací poplatky .....	46
9.4.8 Srovnání s ostatními městy v kraji.....	49
10 Využití ploch Zábřehu.....	51
10.1 Definice land use .....	51
10.2 Klasifikace land use .....	52
10.3 Typy ploch vyskytující se v Zábřehu .....	52
10.4 Možnosti vzniku nových parkovacích ploch.....	57
10.4.1 Území 1.....	57
10.4.2 Území 2.....	58
10.4.3 Území 3.....	59
10.4.4 Území 4.....	60
10.5 Plány města Zábřeh.....	60
11 SWOT analýza.....	61
12 Závěr.....	63
13 Summary .....	65
14 Zdroje .....	66



## 1 Úvod

Statická doprava bývá v posledních letech často diskutovaným tématem. Rostoucí automobilová doprava a s ní tak spojená poptávka po parkovacích místech se stává stále větším problémem. Problémy s nedostatkem parkovacích ploch řeší i menší města, ve kterých bývají přehlceny nejvíce oblasti městských sídlišť a centra jednotlivých měst. Právě v centrálních oblastech města často zavádějí regulace formou parkovacích poplatků ve snaze zabránit zbytečnému blokování parkovacích míst ve vysoce frekventovaných oblastech. V souvislosti s nedostatkem parkovacích stání se mnohdy stává, že řidiči nevhodně zaparkují svá vozidla, která posléze komplikují průjezd dalších vozidel, čímž dochází k dopravním komplikacím. Je tedy otázkou, jak se k této problematice postaví jednotlivá města a jakou zvolí parkovací politiku.

Cílem práce je komplexní analýza parkovací infrastruktury daného města, která je zasazena do širšího rámce využití veřejných městských ploch. Tato analýza je z velké části tvořena mapovými výstupy a grafickými znázorněními.

V teoretické části práce je na začátek uvedeno téma statické dopravy společně s pojmy, které jsou pro toto téma typické. Dále je v práci rozebíráno téma managementu parkování a jeho regulačních nástrojů. V další kapitole jsou rozebírány jednotlivé typy parkování obsahující parkovací systémy, rezidentní parkování a garáže. Následující kapitola je věnována parkovací politice a jejím nástrojům a poslední kapitola v rámci teoretické části se zabývá dopravou ve městě a jejími nejčastějšími problémy.

Praktická část se zabývá nejprve deskripcí města Zábřeh a následně analýzou parkovacích ploch na území Zábřehu. Jednotlivé parkovací plochy jsou popsány a znázorněny v příslušných mapových výstupech. Dále je vyčleněna kapitola placených parkovacích stání, které jsou také znázorněny na mapě a v rámci této kapitoly je vymezena podkapitola o parkovacích poplatcích ve městě Zábřeh a následném srovnání s podobně velkými městy v kraji. V další kapitole je zpracováno využití ploch Zábřehu, díky kterému je následně vytipováno několik oblastí vhodných pro vznik nových parkovacích ploch. V předposlední části jsou zmíněny plány města Zábřeh do budoucna v rámci parkovací infrastruktury a praktická část práce je zakončena SWOT analýzou.

## 2 Metodika sběru a zpracování dat

Bakalářská práce je složena ze dvou metodologicky odlišných celků – teoretického a praktického.

V teoretické části je kladena pozornost na rešerši odborné literatury českých i zahraničních autorů, kteří se zabývali problematikou statické dopravy. Důraz je kladen především na téma managementu parkování a parkovací politiky a na jednotlivé způsoby parkování.

Praktická část je zaměřena na analýzu parkovací infrastruktury ve městě Zábřeh. Pomocí příslušných mapových podkladů je popsán současný výskyt parkovacích ploch společně s jejich využitím. V rámci parkovacích ploch jsou vyčleněna placená parkoviště, a následně jsou popsány parkovací poplatky pro tato parkoviště a rozebrán příjem města z parkovacích automatů. S ohledem na parkovací poplatky je město Zábřeh porovnáno s dalšími městy v Olomouckém kraji. Další část práce je zaměřená na typy ploch vyskytujících se na území města Zábřeh. Je vytvořena mapa land use a následně jsou popsány jednotlivé typy ploch. Zřetel je kladen na podíl parkovacích ploch vůči ostatním plochám, převážně pak vůči parkům vyskytujícím se ve městě. Díky vyznačení daných ploch na mapě je vytipováno pár oblastí, na kterých by mohly vzniknout nové parkovací plochy. V práci jsou také popsány plány města Zábřeh na výstavbu nových parkovacích ploch či na jejich rekonstrukci a na samotném konci práce je vypracována SWOT analýza.

Pro tvorbu mapových výstupů bylo použito vícero zdrojů. Mapové výstupy zobrazující parkovací plochy byly vytvořeny na základě vektorových dat z OpenStreetMap. Jelikož však tato data nebyla kompletní, byly doplněny i další parkovací plochy na základě vektorových dat od Městského úřadu Zábřeh. Pro zobrazení silnic byla využita data z ČÚZK a pro zobrazení budov, vodních ploch a vodních toků byla použita vektorová data opět z OpenStreetMap. Za podkladovou mapu byl využit Digitální model reliéfu České republiky 5. generace také z ČÚZK.

Při vytváření mapy land use, bylo taktéž využito více zdrojů. Primárním zdrojem byla data z OpenStreetMap, ze kterých byly použity vrstvy pro městské parky, zastavěnou část obce, vodní plochy a částečně pro parkoviště. Pro tvorbu parkovišť byla taktéž použita data od městského úřadu Zábřeh. Dále byla využita data Corine land cover

ze stránky Copernicus, díky kterým byla vytvořena vrstva průmyslové oblasti. Vrstvy silniční sítě, železniční trati, orné půdy, trvalých travinných porostů, lesní půdy, sadů a zahrad a obydlené oblasti byly dotvářeny na podkladu Základní mapy ČR stáhnuté z ČÚZK.

Všechna tato data byla zpracována v programu QGIS 3.2.2 Bonn. Po vytvoření příslušných kategorií formou polygonových vrstev, byly využity funkce pro výpočet ploch těchto kategorií a následně převedeny do tabulkové formy.

Městský úřad Zábřeh poskytl pro zpracování této bakalářské práce nejen vektorová data týkající se parkovacích ploch, ale i údaje za vybrané částky z parkovacích automatů vyskytujících se na území Zábřehu, a to za roky 2015–2020, a dále informace o plánovaných projektech a záměrech při vybudování nových parkovacích ploch v nejbližších letech.

### 3 Statická doprava

Statická doprava neboli doprava v klidu je opakem dynamické dopravy. Jedná se tedy o stav dopravy, ve kterém se všechny dopravní prostředky nacházejí v klidu, nepohybují se. Vozidla jsou zaparkována nebo odstavena (Hubáček, 2016). Cílem statické dopravy je zmenšení nežádoucí dopravy v centrech měst při shánění parkovacího místa, a také zabezpečení přiměřené vzdálenosti mezi parkovacím místem a místem uspokojení potřeby (např. nakupování), a to ve vztahu k podpoře udržitelných druhů dopravy (Macejka, 2010).

Statická doprava se stává důležitou součástí komunální dopravní politiky a je neodmyslitelným prvkem každodenního života ve městě. Řešení statické dopravy je podmíněno především respektováním charakteru území, a to jeho urbanistickými funkcemi, daným systémem veřejných komunikací, podmínkami životního prostředí a spoustou dalších aspektů (Růžička, 1999).

K nalezení rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou v rámci statické dopravy jsou využívány 3 základní nástroje (Růžička, 1999):

- zvyšování kapacity parkovacích ploch,
- snižování poptávky,
- cenová regulace.

Tyto nástroje jsou součástí managementu parkovacích ploch, který by měl být začleněn v rámci komunální dopravní politiky a městské vyhlášky o parkování. Management parkování je podrobněji popsán v další části této práce.

V rámci bakalářské práce je potřeba si objasnit jednotlivé pojmy z oblasti statické dopravy:

#### **Parkování**

Parkováním se rozumí umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikace. Může se jednat o krátkodobé parkování, jehož délka se udává do 2 hodin a dlouhodobé, které je vyznačeno časovým úsekem delším než 2 hodiny. Mezi krátkodobé parkování se řadí např. doba naložení a vyložení nákladu, zaparkování vozidla po dobu nákupu či návštěvy

a mezi dlouhodobé patří parkování po dobu návštěvy kulturního zařízení, po dobu zaměstnání apod. (Hubáček, 2016).

### **Parkoviště**

Parkoviště jsou zpravidla zřizována ve venkovním prostoru na samostatné ploše a slouží k zaparkování vozidel. Bývají oddělena od pozemní komunikace a mají vyznačené jednotlivá parkovací stání (Hubáček, 2016). Při výstavbě parkovišť pro osobní automobily je určena doporučená docházková vzdálenost, a to (ČKAIT, 2018):

- pro krátkodobé parkování do 200 m,
- pro dlouhodobé parkování do 300 m,
- pro odstavování do 500 m.

### **Parkovací stání**

Parkovací stání má podobné vymezení jako parkování a parkoviště. Jedná se o plochu, která slouží k zaparkování jednoho vozidla a stejně jako u parkování, i zde se rozlišuje stání na krátkodobé (do 2 hodin) a dlouhodobé (nad dobu 2 hodin). Může být vyhrazeno z hlediska jeho účelu či podle toho, pro jaké uživatele je určeno (Hubáček, 2016).

Parkovací stání lze rozdělit do tří skupin (Hubáček, 2016):

dle kategorizace vozidel:

- osobní vozidla,
- lehká užitková vozidla,
- nákladní vozidla,
- autobusy,
- motocykly, mopedy,
- jízdní kola,

dle skupiny uživatelů:

- rezidenty a abonenty<sup>1</sup>,
- zákazníky, zaměstnance a hosty,

---

<sup>1</sup> Rezident je osoba, která bydlí nebo má sídlo v dané lokalitě a poptává parkovací příležitost; abonent je osoba z okruhu podnikatelského sektoru z firmy mající v daném místě sídlo, v jehož blízkosti má zájem o parkování (Hubáček, 2016)

- zásobování a dopravní obsluhu,
- osoby těžce pohybově postižené a osoby s dítětem v kočárku,

dle vztahu umístění k pozemní komunikaci:

- na parkovacích pruzích podél jízdniho pásu (podélné stání)
- na parkovacích pásech podél jízdniho pásu (kolmé či šikmé stání)
- na středním dělicím pásu směrově rozdělené pozemní komunikace (šikmá stání)
- na samostatné parkoviště s podélným, kolmým a šikmým stáním
- v jednotlivé, řadové či hromadné garáži.

### **Parkovací pruh**

Jedná se o pruh na místní komunikaci v obci, který je určený obvykle pro podélné stání vozidel. Tento pruh je souvislý v celé délce mezi křižovatkami a od vozovky se odděluje přerušovanou vodicí čarou (Hubáček, 2016)

### **Parkovací záliv**

Parkovací záliv bývá označován jako parkovací pruh či pás, který, na rozdíl od parkovacího pruhu, není souvislý v celé délce mezi křižovatkami. Je přerušen vysazenou plochou (např. chodníkovou) a může mít jedno nebo více stání. Vozidla jsou v zálivu řazena buď podélně (pruh) nebo šikmo/kolmo (pás) (Hubáček, 2016).

## 4 Management parkování

Management parkování je představován sadou nástrojů a opatření, které podporují efektivnější využívání parkovacích ploch, a také pomáhají definovat příčiny dopravních problémů či pomáhají dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek. Management parkování tvoří součást managementu mobility. Management parkování se snaží pobídnout řidiče, aby se vyhýbali těm oblastem, které jsou například postiženy dopravní kongescí, případně aby nejezdili na tato místa v době dopravní špičky. K dalším cílům patří pobízení řidičů k volbě jiného dopravního prostředku, tedy k volbě udržitelnějšího způsobu dopravy. Za cíl lze tedy označit i změnu dopravního chování řidičů v rámci prioritního využívání hromadné dopravy (Valentová et al., 2016).

Růžička (1999) definuje management parkování jako systém, ve kterém vlastníci vozidel platí poplatky za parkování na veřejném prostoru v hranicích centra daného města. Při správném využití v dopravní politice bývá často velmi efektivní. Poplatky za parkování jsou rozdílné pro rezidenty. Ti si můžou zažádat o snížení poplatků a následná cena bývá odvozena ve vztahu k násobku sazby za hodinu parkování či k úrovni jízdného veřejné dopravy. Důsledkem managementu parkování je, že dochází k úbytku vozidel v městských centrech, které zde dlouhodobě parkovaly (s výjimkou rezidentů).

V managementu parkování jsou uplatňovány následující principy, které jsou vhodné pro městskou dopravní politiku (Růžička, 1999):

- omezení počtu pohybů automobilů,
- vytvoření parkovacích ploch mimo uliční prostor,
- zavedení poplatků pro parkování na ulicích,
- zajištění parkovacích ploch pouze pro nezbytnou dopravu,
- parkovací plochy pro zásobování zůstávají ve formě vyhrazených prostor na ulicích
- omezený počet parkovacích stání by měl být k dispozici pro návštěvníky za vhodnou úhradu
- apod.

Management mobility je metodou integrované dopravní politiky. Sjednocuje a koordinuje všechny druhy dopravy. Cílem managementu mobility je zajištění jednoduše přístupného, užitelsky přátelského a ekologického dopravního systému (Valentová et al., 2016).

Management mobility se na rozdíl od dopravního plánování, které se převážně zabývá zvyšováním kapacity dopravní infrastruktury další výstavbou, zaměřuje více na maximální využití stávající dopravní infrastruktury, a také využívá balíčky opatření zaměřené na různé oblasti a neinvestiční opatření (Valentová et al., 2016).

#### 4.1 Přístupy k parkování

Postupem času se v mnoha městech management parkování osvědčil namísto přizpůsobování nabídky parkovacích míst po jejich poptávce. Díky tomu se lépe využívají zařízení, která jsou k dispozici, doplňuje se pouze potřebná parkovací infrastruktura

a jsou lépe nastaveny regulační podmínky podle potřeb daných měst (Valentová et al., 2016).

### **Tradiční přístup**

V rámci tradičního přístupu se předpokládá, že by nikdy nemělo dojít k úplnému zaplnění parkovacích míst, kterých by mělo být vždy dostatek. Náklady, které jsou vynaložené na budování parkovišť, by měla dotovat vláda, případně by měly být započítány do nákladů na výstavbu budov. Tento přístup má tendenci odolávat změnám, což klade velkou zátěž na případné inovace (Litman, 2006).

### **Moderní přístup**

Moderní přístup usiluje o efektivní využívání parkovišť a na rozdíl od tradičního přístupu považuje zaplnění parkovacích míst za přijatelné, pokud se v blízkosti nachází další parkovací místa. Také není tolik rigidní a vychází ze skutečnosti, že podmínky v oblasti dopravy a využití půdy se mění a je potřeba zavedené způsoby plánování upravovat a připouštět různé inovace (Litman, 2006). Je potřeba změnit způsob uvažování o daných problémech s parkováním a jejich řešení. Z tohoto důvodu je důležitá spolupráce mezi institucemi a organizacemi, a také seznámení se se strategiemi managementu parkování a s jeho přínosy (Valentová et al., 2016).

*Tabulka 1 Srovnání tradičního a moderního přístupu k parkování*

TRADIČNÍ PŘÍSTUP	MODERNÍ PŘÍSTUP
„Parkovací problém“ znamená nedostatek parkovacích míst.	Za problém s parkováním lze označit příliš vysoké či nízké parkovací poplatky, nedostatečnou nabídku či nedostatečné informace pro uživatele.
Větší množství parkovacích míst je výhodnější.	Nadbytek i nedostatek parkovacích míst je stejně škodlivý.
Parkování by se mělo poskytovat zdarma a mělo by být hrazeno nepřímo z daní a nájmu.	Za parkování by se mělo platit pomocí parkovacích poplatků.
Parkovací místo podle zásady „kdo dřív přijde“.	Regulace parkování v rámci vyšší priority využití.
Požadavky na parkovací místa je potřeba dodržovat bez výjimek a změn.	Požadavky na parkovací místa by měly být flexibilní a odrážet konkrétní situaci
Upřednostňovány tradiční řešení, nové řešení nejsou prokázané a přijímané.	Podpora inovací, protože i neúspěšné experimenty mohou poskytnout užitečné informace.



Management parkování jako poslední možnost v případě, kdy by bylo velmi nákladné zvýšit nabídku.	Pro předcházení problémů s parkováním se využívá management parkování.
Přeprava = řízení auta, rozptýl destinací (tzv. urban sprawl) je přijatelný až žádoucí.	Automobilová doprava je součástí dopravního systému a jednotlivé typy rozptýlené zástavby, které jsou závislé na automobilové dopravě mohou být nežádoucí.

Zdroj: Litman, (2006), s. 8

#### 4.2 Typy nástrojů managementu parkování

Management parkování využívá opatření, v rámci politik a programů, která vedou k efektivnějšímu využívání parkovacích míst. Nástroje managementu jsou schopné snížit počet parkovacích míst, za předpokladu, že jsou daná místa využívána správně, jelikož dojde k poklesu celkové poptávky a ke zvýšení účinnosti využití stávající nabídky (Valentová et al., 2016).

Mezi důvody zavádění nástrojů managementu parkování se často řadí nedostatek uličního prostoru, financí a místa pro další funkce veřejného prostoru. Mnohdy je také potřeba zredukovat celkový objem dopravy, který má výrazné dopady na životní prostředí (např. emise, hluk apod.) (Valentová et al., 2016).

V rámci managementu parkování se vyčleňují 4 typy nástrojů (Valentová et al., 2016):

1. fyzické prostředky regulace parkování;
2. ekonomické nástroje;
3. regulace parkovacích míst;
4. služby a technologie parkování.

##### 4.2.1 Fyzické prostředky regulace parkování

Tyto prostředky se začaly používat jako první. Využívalo se různých zábran, které chránily výjezdy ze dvorů a zabraňovaly poškození stromů a staveb. Dnes se využívají především umělohmotné sloupky, které upozorňují na ostrůvky pro chodce, patníky zamezující parkování u přechodů, zábradlí u škol nebo parkovací sloupky zabraňující vjezdu vozidel na pěší zóny a chodníky. K dalším fyzickým prostředkům omezení dopravy se řadí svislé a vodorovné dopravní značení. Svislým značením se označují zákazy zastavení či stání, místa pro zásobování apod. Pod vodorovným označením obec ukazuje, jaké je potřebné uspořádání parkovacích míst pro rezidenty a návštěvníky. Může se také jednat

o označení parkovacích zón nebo místo pro vozidla taxi služeb či osoby s handicapem (Valentová et al., 2016).



*Obrázek 1 Příklad fyzických prostředků regulace parkování v Zábřehu – žlutá čára, chránící prostory, na kterých se nesmí parkovat  
Zdroj: vlastní*

#### 4.2.2 Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje patří k nejvyužívanějším nástrojům parkovací politiky. Příkladem může být zavedení cen parkování a jejich odstupňování – pro rezidenty, podle vzdálenosti od centra města či emisní třídy vozidla. Cena parkovného se také může odvíjet od finanční motivace zaměstnanců k využívání jiných druhů dopravy, především cyklistické a veřejné. Poplatky za parkování jsou spjaty například i s obchodními centry, nemocnicemi apod. (Valentová et al., 2016).

#### 4.2.3 Regulace parkovacích míst

Při regulaci parkovacích míst dochází ke snižování jejich počtu převážně ve veřejném prostoru. V České republice je nejrozšířenějším způsobem regulace přesun parkovacích míst z ulic do parkovacích domů. Mezi regulaci lze zařadit i dobu, po kterou mohou vozidla na daném parkovacím místě parkovat. Tím dochází ke snižování počtu dlouhodobého parkování vozidel z center měst a dochází i ke zvýšení obratu vozidel na parkovištích, což slouží i jako výhoda pro řidiče, kteří tak snáze naleznou volné parkovací místo (Valentová et al., 2016).

#### 4.2.4 Služby a technologie parkování

Mezi tyto nástroje managementu parkování lze zařadit například informační a naváděcí systémy, monitoring obsazenosti parkoviště, chytré parkovací sloupky nebo možnost platby parkovného mobilem (Valentová et al., 2016).

## 5 Typy parkování

### 5.1 Parkovací systémy

Parkovací systémy, které bývají též označovány jako záchytná parkoviště jsou stále více využívána ve městech. Tato parkoviště jsou zřizována za konkrétním účelem a slouží především ke dlouhodobému parkování. Rozlišuje se 5 základních systémů: P+R, P+G, K+R, B+R a B+G.

Statická doprava se v centrech měst může regulovat užitím právě výše zmíněných parkovacích systémů, které kooperují s veřejnou hromadnou dopravou nebo s cyklistickým provozem. Systémy P+R, P+G a K+R kooperují s kvalitní veřejnou hromadnou dopravou a systémy B+R a B+G s cyklistickým provozem (Ústav územního rozvoje, 2012).

Záchytná parkoviště se zřizují u železničních stanic a dalších přepravních uzlů veřejné dopravy z několika důvodů. Mezi hlavní faktory patří (COST Action 342, 2005):

- rozvoj metropolitního okruhu, který je závislý na centru města,
- v centrech měst je nedostatek parkovacích míst,
- hlavní dopravní trasy mají problém s kongescí na příjezdových silnicích,
- existence systému městské veřejné dopravy (tramvaje, autobusy, metro apod.), který na sebe plynule navazuje,
- zóny s nízkou hustotou obyvatelstva
- vyšší zaměstnanost v centrech měst,
- vysoký počet návštěvníků a nakupujících v centru,
- vysoká míra automobilizace,
- jasně definovaná dopravní špička.

Kromě výše zmiňovaných faktorů a požadavků na vhodnost výstavby parkovacích systémů a podpory využívání veřejné dopravy existují i další cíle (COST Action 342, 2005):

- snížení dopravy v centrech měst,
- méně znečištěného ovzduší,
- snížení nelegálního parkování ve městech,
- snížení kongescí na cestách
- úspora energie
- apod.

#### 5.1.1 Systém Park and Ride (P+R)

Jedná se o nejrozšířenější systém, který v překladu znamená „Zaparkuj a jed“ dále veřejnou dopravou. Tato parkoviště jsou umístěna na okrajích měst, případně u stanic kvalitní veřejné dopravy, kdy se jedná o železniční nádraží, stanice metra, tramvají a případně i autobusů (Ústav územního rozvoje, 2012). Parkoviště mohou být hlídaná i nehlídaná s bezobslužným provozem. U hlídaných parkovišť je parkování zpoplatněno a nehlídaná parkoviště mají omezenou dobu stání na 24 hodin (Pražská integrovaná doprava, 2021).

#### 5.1.2 Systém Park and Go (P+G)

Systém Park and Go, tj. zaparkuj a jdi dále pěšky. Tento systém zahrnuje parkování, které je v dobré pěší dostupnosti od cílových aktivit (Hubáček, 2016). Parkoviště se obvykle umísťují na okrajích center a jsou regulovány cenou (Ústav územního rozvoje, 2012). Cestující, který zanechá svůj automobil na záchytném parkovišti pokračuje ve své cestě pěšky, častokrát po vyznačených stezkách pro chodce.

#### 5.1.3 Systém Kiss and Ride (K+R)

Tento systém se definuje jako rozluč se/přivítej se a odjed'. Řidič může v rámci tohoto systému zaparkovat u stanice veřejné dopravy a je umožněn výstup či nástup cestujících, kteří zde přestupují na veřejnou dopravu, a poté řidič musí odjet (Ústav územního rozvoje, 2012). Systém nepotřebuje příliš velkou parkovací plochu, jedná se převážně o parkovací pruh nebo záliv (pás). Záchytné parkoviště K+R slouží pro krátkodobé parkování s dobou maximálně 10 minut (Hubáček, 2016).

#### 5.1.4 Systém Bike and Ride (B+R)

Systém B+R je obdobou systému P+R a znamená přijed' na kole, zaparkuj ho a pokračuj veřejnou dopravou (Ústav územního rozvoje, 2012). Tato parkoviště by měla být hlídaná

a krytá a měla by mít možnost uzamčení jízdního kola (Hubáček, 2016). Tyto systémy se nejvíce vyskytují u vlakových nádraží.

#### 5.1.5 Systém Bike and Go (B+G)

Záchytné parkoviště B+G podobně jako P+G slouží k zaparkování jízdního kola a pokračování pěší chůzí (Ústav územního rozvoje, 2012). Stejně jako u systému B+R i tato parkoviště by měla být hlídána a kryta.

#### 5.2 Rezidentní parkování

Rezidentní parkování je formou řízeného parkování v rámci zón. Jeho uplatnění je především v oblastech, které mají větší deficit parkovacích míst. Cílem je tak zabezpečení těchto míst pro místní obyvatele a podnikatele (ČKAIT, 2018).

Parkovací zóny se mohou zřizovat na základě ustanovení § 23 odst. 1 a 2 zákona č. 13/1997 Sb., které stanoví (Zákon č. 13/1997 Sb.):

*„(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 předpisy*

*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 provedení celního řízení,*

*c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, 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 nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení 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.“*

Účelem rezidentního parkování je tedy regulace parkování takovým způsobem, aby obyvatelé města měli možnost zaparkovat své vozidlo v docházkové vzdálenosti od svého bydliště, a zároveň, aby se návštěvníci zdržovali se svým vozidlem v dané oblasti pouze po dobu nezbytně nutnou, a tím uvolnili parkovací místa (ČKAIT, 2018).

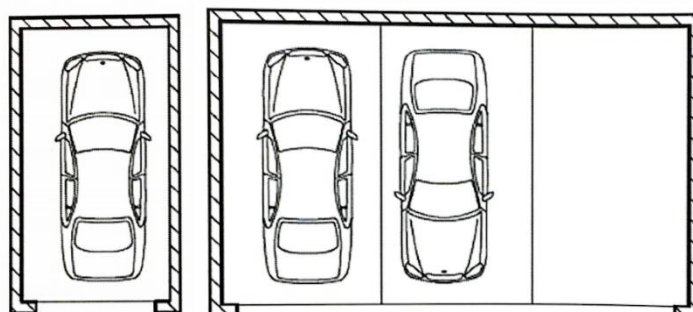
Otázkou však zůstává, zda rezidentní parkování opravdu pomůže vyřešit problém s nedostatkem parkovacích míst. Politici a úředníci tvrdí, že ano. Avšak zkušenosti z měst, ve kterých jsou tato opatření zavedena vypovídají o opaku. Například v Praze parkovací místa spíše ubyly, jelikož došlo k zániku parkovacích míst, které sice nebyly úplně legální (ale tolerované), na úkor parkovacích míst vybudovaných dle parkovací normy. Na druhou stranu parkovací zóny mohou být jednou z příčin zlepšení dopravní situace v centrech měst. Mohou podnítit lidi k využívání hromadné dopravy nebo mohou rezidentům a abonentům zabezpečit možnost vůbec zaparkovat (ČKAIT, 2018).

### 5.3 Garáže

Garáže jsou zmíněny v mnoha zákonech a předpisech, ale nikde není vymezená jejich definice. Tento pojem je však všeobecně známý a je chápán, jako určitý prostor či stavba pro parkování vozidel.

#### 5.3.1 Jednotlivé garáže

Jednotlivé garáže se definují jako určité objekty nebo prostory, které slouží k odstavování či parkování vozidel. Tyto garáže mají pouze jedno až tři stání se společným vjezdem (Mach, 1998).

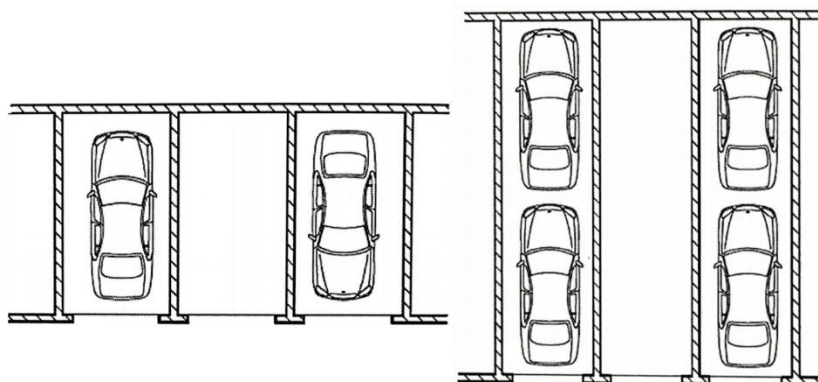


Obrázek 2 Jednotlivá garáž pro jedno vozidlo (vlevo) a pro tři vozidla (vpravo)

Zdroj: ČKAIT, 2018

### 5.3.2 Řadové garáže

Jedná se opět o objekt nebo prostor, sloužící k odstavení nebo parkování vozidel, který má více než tři stání vedle sebe, a to v jedné či více řadách za sebou (Mach, 1998). Každé stání má svůj samostatný vjezd. Prostory, které mají samostatné vjezdy, jsou od sebe stavebně odděleny (ČKAIT, 2018).



Obrázek 3 Řadová garáž (vlevo) a řadová garáž pro vozidla řazena ve dvou řadách (vpravo)  
Zdroj: ČKAIT, 2018

### 5.3.3 Hromadné garáže

Hromadné garáže jsou vymezeny jako stavby či oddělené prostory, sloužící k odstavení nebo parkování vozidel se stáními pro více než tři vozidla. Vozidla jsou řazena buď u vnitřní komunikace anebo ve více řadách za sebou na celé ploše. Vozidla mohou být řazena i na ploše jednoho či více podlaží (ČKAIT, 2018).

Typem hromadných garáží mohou být **garáže podzemní**. Podzemní garáže, jak už název napovídá, jsou umístěny pod povrchem. Nejčastěji se zřizují v centrech měst, ve kterých není dostatek místa na vybudování nadzemních parkovišť (Parking network, 2021).

Dalším typem hromadných garáží, který se stává v poslední době hojně rozšířený, jsou **automatizované parkovací garáže**. Tyto garáže fungují na principu automatických parkovacích systémů. Nejprve je potřeba vjet autem na určenou plošinu v garáži a následně dojde k přesunutí auta na volné parkovací místo pomocí hydraulických nebo mechanických zvedáků. K výhodám automatického parkovacího systému patří menší rozměr parkovacích míst, jelikož není potřeba mít prostor pro nástup/výstup z vozidla nebo možnost naskládat více aut do souvislého prostoru, což je umožněno využíváním robotů (Parking network, 2021).

## 6 Parkovací politika

Je zřejmé, že po celém světě dochází k nárůstu intenzity automobilové dopravy, což má za následek růst poptávky po parkovacích místech. Aby bylo možné zajistit tuto poptávku, dochází k regulaci parkování (COST Action 342, 2005). Parkovací politika patří k nejdůležitějším složkám dopravní politiky v městských oblastech. Díky ní dochází ve městě ke snižování objemu dopravy, spotřeby energie, emisí CO<sub>2</sub> a případně i dalších emisí z dopravy (Foltýnová, 2009). Snaží se zavádět do městské dopravní sítě aspekty udržitelnosti a jejím cílem je dosáhnout enviromentální, sociální a ekonomické prosperity (PITSIAVA-LATINOPOULOU et al., 2012). Dle Kavky et al. (2018) musí parkovací politika nastolit rozumná pravidla, která co nejvíce uspokojí všechny skupiny zájemců o parkování, a zároveň nebude pro nikoho diskriminační. Zároveň však nesmí docházet k devastování prostředí nadměrným hlukem, prachem a zplodinami. Stanovením pravidel a rozvržením koncepce musí dojít k rozdělení parkovacích ploch v nejvytíženějších místech na plochy, které budou určeny ke krátkodobému stání a na jiných místech ke stání dlouhodobému. Dále je také důležité zajistit dostatek parkovacích míst pro osoby zdravotně postižené nebo dodržet pick-up zóny, které jsou určeny pouze pro nakládku a vykládku zboží.

Na rozvoji parkovací politiky se obvykle podílejí následující faktory (PITSIAVA-LATINOPOULOU et al., 2012):

- zvyšující se vlastnictví a používání automobilů,
- zvyšující se počet obyvatel,
- méně volného prostoru pro parkování vozidel,
- omezená silniční infrastruktura,
- dostupnost alternativních způsobů dopravy.

### 6.1 Nástroje parkovací politiky

K nejčastěji využívaným nástrojům parkovací politiky patří parkovací poplatky. Tím, že města zpoplatní parkování, sníží poptávku po parkování, zvýší výnosy veřejných rozpočtů, a také přispějí k bezpečnějšímu a čistšímu prostředí ve městech a k využívání bezmotorové dopravy. Parkovací poplatky pomáhají vyrovnávat nabídku s poptávkou, tedy napomáhají k tomu, aby nedocházelo k přesahu poptávky po parkovacích místech



nad nabídkou. V případě poskytování parkovacích míst zadarmo jich nikdy nebude podle ekonomické teorie dostatek. Pokud jsou parkovací místa nezaplatněna, neznamená to, že jsou zadarmo. Obyvatele za tato místa platí v jiné podobě, a to daněmi, vyššími cenami či nižšími mzdami. Díky zavedení těchto poplatků dochází k úbytku automobilů v městských centrech, jelikož se využívání automobilu stává dražším. Parkovací poplatky tak přispívají k podpoře alternativních druhů dopravy k individuální automobilové dopravě a pomáhají řešit dopravní zácpy (Foltýnová, 2009).

K dalším nástrojům parkovací politiky se řadí (Foltýnová, 2009):

- zrušení či alespoň snížení všech dotací na parkování,
- navýšení parkovacího poplatku ve špičkách,
- tzv. cash-out (dojíždějícím, kteří využívají dotované parkování je nabídnuta dotace ve stejné výši při použití alternativních dopravních prostředků k automobilům),
- nižší parkovací sazby pro plně obsazená vozidla,
- parkovací poplatky pro hlavní „atraktory“ dopravy, kterými jsou obchodní centra, univerzity, podniky, nemocnice,
- omezení parkování mimo vyhrazená parkovací místa v rezidenčních oblastech anebo instalování parkovacích automatů v těchto oblastech,
- snížení nabídky parkování v rezidenčních oblastech anebo zvýšení parkovacích nákladů v těchto oblastech.

#### 6.1.1 Pozitiva a negativa parkovacích poplatků

K pozitivům parkovacích poplatků patří (Foltýnová, 2009):

- udávání skutečné hodnoty nákladům za použití dopravní komunikace – zohledňují nabídku prostoru i externí náklady dopravy (např. ztráta času pro ostatní uživatele při hledání parkovacích míst, vizuální rušení zaparkovanými vozidly ve veřejném prostoru). Tyto náklady se odlišují v závislosti na místě a času.,
- snižování individuální mobility a internalizace externality použitých dopravních komunikací, čímž dochází k pobízení lidí k větší frekvenci využívání hromadné dopravy,

- zkracování doby hledání parkovacího místa.

Při zavádění parkovacích poplatků se lze setkat i s negativy, a to především (Foltýnová, 2009):

- docela obtížně se stanovuje výše parkovacích poplatků, které by měly zahrnovat všechny externí náklady<sup>2</sup> a být diferencované podle různých parametrů (např. ujetá vzdálenost, typ vozidla, přesná místní a časová lokace atd.),
- snižováním doby parkování dochází ke zvýšení obratu vozidel, a tím i k přitáhnutí další dopravy a ke zvyšování celkových ujetých vozokilometrů s emisním, hlukovým a dalším zatížením,
- dochází k nárůstu udělování různých výjimek – výjimky se udělují např. rezidentům, místním podnikatelům anebo údržbě, dále existuje soukromé parkování zdarma v podobě soukromých garáží, zaměstnavatelem placené parkování nebo místa, která jsou rezervována pro klienty hotelů a komerčních aktivit. Všechny tyto výjimky přispívají k tomu, že ve výsledku je poplatky regulována pouze malá část dopravy.,
- roste ilegální parkování, a to v případě, kdy existuje malá pravděpodobnost, že by byl řidič při nezaplacení poplatku pokutován.

## 7 Doprava ve městě

Dopravu jako takovou, lze charakterizovat jako činnost, která je spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v různých časových, prostorových a objemových souvislostech využívající různé dopravní prostředky a technologie (Zelený & Peřina, 2000). Doprava je také jedním z klíčových odvětví ekonomiky a má velký význam i v mezinárodních vztazích (Adamec et al., 2008).

Základní dělení dopravy:

1. silniční doprava
2. železniční doprava
3. letecká doprava

---

<sup>2</sup> Externí náklady neboli externality symbolizují společenské náklady, které neprocházejí trhem a jejich původce je nemusí platit. Dopadají tak na jiné subjekty než na ty, které přímo provozují či spotřebovávají dopravu (Foltýnová, 2009).

#### 4. vodní doprava

Ve městech je nejvíce uplatňována doprava silniční. Silniční (též automobilová) doprava se řadí k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Je uplatňována ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, a to převážně díky své rychlosti a operativnosti (Zelený & Peřina, 2000). Díky dopravě mohl začít postupný růst měst. Nejdříve probíhal růst v sousedství hlavních silničních koridorů, mezi nimiž zůstávaly prázdné pozemky nebo zemědělská půda, a později se i tyto prostory postupně zastavovaly (Rodrigue, 2013). Díky růstu měst dochází ke stoupání nároků na silniční dopravu. Roste i hybnost ve městě a prodlužují se přepravní vzdálenosti. Pracovní příležitosti se koncentrují, čímž vznikají další nároky na přepravu obyvatel z místa bydliště. Důsledkem je tak růst individuální motorizace, jelikož automobil poskytne uživatelům služby (flexibilita, trvalá dosažitelnost, pohyblivé rozšíření vlastního domova), kterým nemůže např. veřejná hromadná doprava konkurovat (Zelený & Peřina, 2000).

##### 7.1 Problémy dopravy ve městě

Extenzivní vývoj silniční dopravy se projevuje v ohrožování a poškozování životního prostředí. Největší koncentrace osobní dopravy a s ní i spojené problémy se soustřeďují do důležitých aglomeračních seskupení (Zelený & Peřina, 2000). Dopravní problémy často souvisejí s městskými oblastmi, kdy dopravní systémy nezvládají uspokojit četné požadavky městské mobility. Produktivita města je závislá na efektivitě městského dopravního systému při přesunu pracovní síly, spotřebitelů a nákladů mezi počátky a cíli (Rodrigue, 2013).

K hlavním problémům, které jsou typické pro dopravu ve městě, patří **dopravní zácpy a potíže s parkováním**. Dopravní zácpy neboli kongesce patří k nejčastějším dopravním problémům, a to převážně ve velkých aglomeracích (Rodrigue, 2013). Za hlavní příčinu se označuje rostoucí počet vozidel a jejich používání na silnicích. Kongesce je zároveň spojována se soustředěním toků cestování v určitých časech během dne, kdy největší vliv mají cesty do/z práce (Pacione, 2005). V souvislosti s rostoucí motorizací došlo i ke zvýšení poptávky po parkovacích místech, jelikož vozidla tráví většinu času zaparkovaná. Města tak bojují s nedostatkem parkovacích míst, převážně v centrech, a také hledání volného parkovacího místa zhoršuje pohyb po komunikacích a může vytvářet další zdržení na silnicích (Rodrigue, 2013).

Dalším problémem může být **delší doba dojíždění**, kdy lidé tráví stále více času dojížděním mezi bydlištěm a pracovištěm. Tento problém je způsoben především cenovou dostupností bydlení, kdy pro spoustu lidí se dostupnější bydlení nachází dále od centra. Problém dopravy ve městě může být spojen i s **nepřiměřenou kapacitou veřejné dopravy**. Veřejná doprava ve městech bývá buď příliš anebo nedostatečně využívána. Při dopravní špičce bývá často přeplněná a tím pádem méně komfortní pro cestující. Naopak při nízkém počtu cestujících je veřejná doprava finančně náročná, zejména v předměstských oblastech (Rodrigue, 2013).

Doprava ve městě může přinášet problémy například i pro **nemotorovou dopravu**. Díky intenzivnímu provozu automobilů je narušena pohyblivost chodců a cyklistů (Rodrigue, 2013). Chodci se častokrát musí setkávat s hlukem a výpary, které jsou způsobeny dopravou (Pacione, 2005).

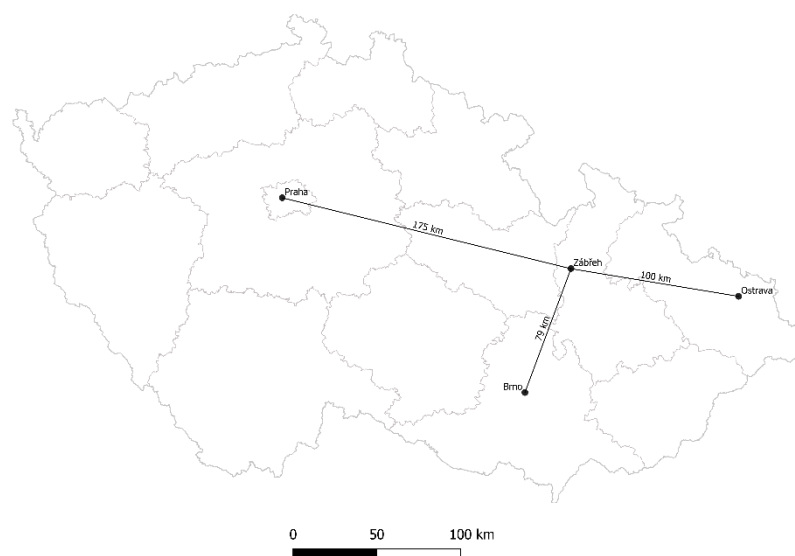
Asi největší vliv má doprava na **životní prostředí**. Ve městech je doprava považována za hlavní zdroj znečištění ovzduší. Výfukové plyny (CO<sub>2</sub>, CO apod.) a další znečišťující látky přispívají k řadě enviromentálních, ale i zdravotních problémů. K dalším vlivům se řadí hlukové znečištění, vizuální narušení či ničení přírodních stanovišť (Pacione, 2005).

## 8 Deskripce Zábřehu

Pro zpracování praktické části bakalářské práce bylo vybráno město Zábřeh, které se nachází v Olomouckém kraji, přibližně 12 km jihozápadně od Šumperku. Jelikož cílem bakalářské práce je komplexní analýza parkovací infrastruktury v daném městě, je potřeba si pro lepší pochopení širších, převážně dopravních, souvislostí toto město charakterizovat.

### 8.1 Poloha

Poloha města Zábřeh je určena souřadnicemi  $49^{\circ}52'57''$  s. š. a  $16^{\circ}52'30''$  v. d., které určují samotný střed města. Město leží na rozhraní severní a střední Moravy v předhůří Jeseníků, mezi Mohelnicí a Šumperkem. Nadmořská výška Zábřehu se pohybuje v rozmezí od 200 do 285 m n. m. Zábřeh se rozkládá na ploše  $34,58 \text{ km}^2$  (Město Zábřeh, 2018a).



Obrázek 4 Poloha města Zábřeh v rámci ČR  
Zdroj dat: ČÚZK, 2020; Úprava: vlastní v QGIS 3.2.2

### 8.2 Fyzicko-geografická charakteristika

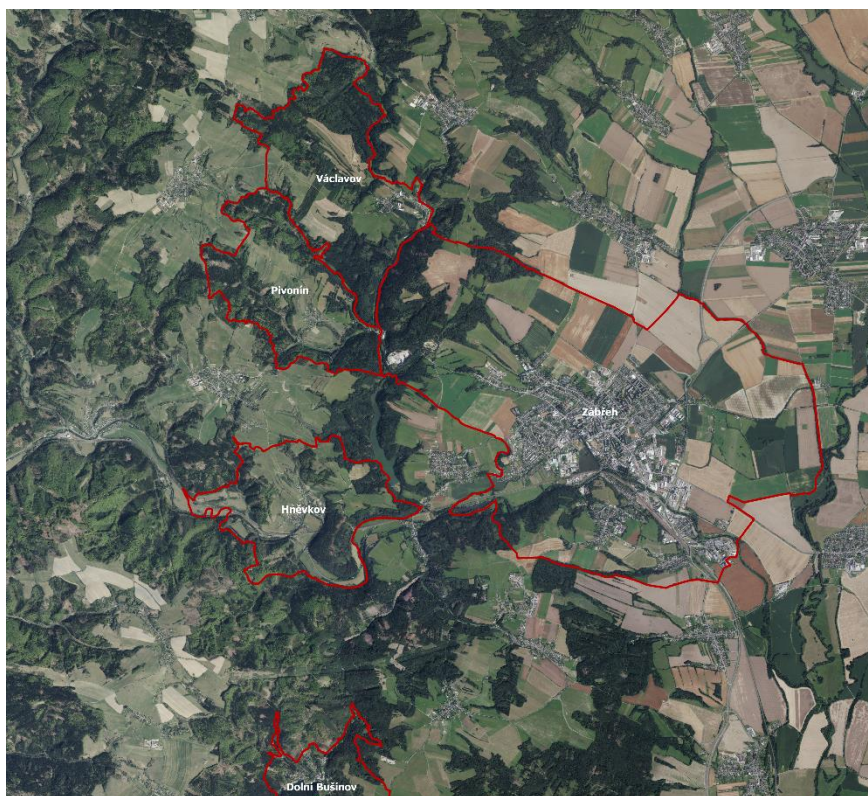
Dle geomorfologického členění spadá Zábřeh do Hercynského systému do geomorfologické provincie Česká vysočina. Dále se zařazuje do Krkonošsko-jesenické subprovincie, poté do Jesenické oblasti. Zábřehem prochází dva celky, a to Mohelnická brázda a Zábřežská vrchovina (ČÚZK, 2021). Mohelnická brázda, procházející východní

částí Zábřehu, je z větší části vyplněná pliocenními a čtvrtohorními usazeninami. Jedná se o úzkou protáhlou sníženinu protékanou Moravou. Její šířka se pohybuje v rozmezí 3 až 5 km a nadmořská výška v rozmezí 294 až 332 m n.m. Druhým celkem je Zábřežská vrchovina, která prochází západní částí města. Jde o úzkou členitou kernou vrchovinu, která je protažená od JJV k SSZ. Střední výška této vrchoviny dosahuje 426,5 m n. m. a nejvyšší bod Lázek má výšku 715 m n.m. (Demek et al., 2006).

Geologické podloží v Zábřehu je tvořeno převážně čtvrtohorními (kvartérními) usazeninami (např. hlína, spraš, štěrk, písek) a na západním okraji města se vyskytují starohorní zvrásněné horniny (GaREP, 2015).

### 8.3 Socio-ekonomická charakteristika

Zábřeh je rozčleněn na 5 místních částí, resp. katastrálních území, kterými jsou: Pivonín, Dolní Bušínov, Zábřeh (k. ú. Zábřeh na Moravě), Václavov (k. ú. Václavov u Zábřeha) a Hněvkov. Dolní Bušínov a Hněvkov jsou od centrálního města izolovány, Pivonín s Václavovem se nacházejí v blízkosti města a Zábřeh tvoří území městského charakteru (GaREP, 2015). Tyto části se dále rozdělují na tzv. Základní sídelní jednotky (dále jen ZSJ). Na území Zábřehu se vyskytuje 20 ZSJ.



Obrázek 5 Městské části Zábřehu  
Zdroj dat: ČÚZK, 2020; Úprava: vlastní v QGIS 3.2.2

Na území Zábřehu žilo k 1. 1. 2020 13 456 obyvatel a jejich průměrný věk byl 43,8 let. Hustota zalidnění pro Zábřeh je okolo 389 ob/km<sup>2</sup> (ČSÚ, 2020).

Zábřeh patří k těm městům, ve kterých dominuje vysoké zastoupení ekonomických subjektů v oblasti služeb. Druhou skupinou je sekundární sektor, ve kterém je nejvíce zastoupen samotný průmysl a stavebnictví. Primární sektor má na struktuře ekonomických objektů minimální podíl. K největším firmám působícím na území Zábřehu, které zaměstnávají zhruba 250–499 zaměstnanců patří SULKO s.r.o. (výroba a montáže oken a dveří), HDO, spol. s.r.o. (ruční broušení, leštění zinkových odlitků) a Jednota, spotřební družstvo Zábřeh (poskytování služeb a prodej zboží) (GaREP, 2015).

#### 8.4 Dopravní charakteristika

Město Zábřeh je díky své poloze označováno za křižovatku cest. Díky vybudování železniční stanice v polovině 19. století se město stalo důležitým dopravním uzlem. V dnešní době je stále významnou zastávkou na vnitrostátních i mezinárodních trasách (Město Zábřeh, 2013).

##### 8.4.1 Silniční doprava

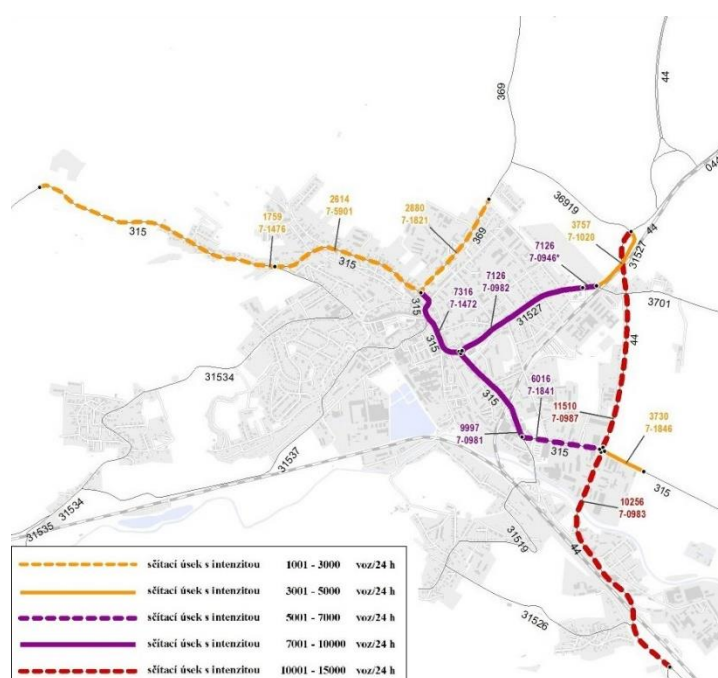
Území města není protínáno žádnou dálnicí ani rychlostní silnicí. Obsluha je však zajišťována jednou silnicí první třídy a řadou silnic nižších tříd (komunikace II. a III. třídy) (GaREP, 2015).

Mezi nejvýznamnější silniční tahy patří:

**I/44** (Mohelnice) – Zábřeh – (Šumperk): Tato komunikace vytváří důležitou dopravní tepnu nejen pro samotný Zábřeh, ale také slouží jako dopravní spojení Šumperska a Jesenicka se zbytkem republiky (GaREP, 2015). Dle výsledků sčítání dopravy v roce 2016 se množství vozidel, projíždějících po úsecích dané komunikace na území města, pohybovalo v rozmezí 10 001 – 15 000 za 24 hodin (ŘSD, 2016). Do budoucna se počítá s vybudováním východního obchvatu města Zábřeh prostřednictvím této komunikace, který bude součástí připravovaného uceleného tahu propojující dálnici D35 Mohelnice s městy Zábřeh, Šumperk a Jeseník. Zahájení stavby je naplánováno na rok 2026 a ke zprovoznění obchvatu by mělo dojít v roce 2029 (ŘSD, 2021).

**II/315** (Choceň) – Zábřeh – (Úsov): Jedná se o silnici druhé třídy procházející dvěma kraji (Pardubický a Olomoucký). Prochází centrální částí města a intenzita dopravy v tomto úseku se v roce 2016 pohybovala v rozsahu od 7 001 do 10 000 vozidel za 24 hodin. Při okrajových částech města je však intenzita dopravy v rozmezí 1 001 – 3 000 vozidel za 24 hodin (ŘSD, 2016).

**II/369** Zábřeh – (Hanušovice/Lipová-lázně): Silnice druhé třídy nacházející se na území Olomouckého kraje. V Zábřehu prochází SV částí města a dle výsledků sčítání dopravy v roce 2016 bylo množství vozidel, které po tomto úseku projíždí, v rozmezí 1 001 – 3 000 za 24 hodin (ŘSD, 2016).



Obrázek 6 Nejzatíženější úseky silnic v Zábřehu pro rok 2016  
Zdroj: ŘSD, 2016

#### 8.4.2 Železniční doprava

Železniční doprava má pro Zábřeh strategický význam. Městem prochází II. (spojující Brno s Ostravou) a III. (spojující Prahu s Olomoucí či Ostravou) tranzitní železniční koridor. Nejvýznamnější železniční trať je trať 270, která spojuje Prahu přes Pardubice, Českou Třebovou až do Ostravy. Díky této elektrifikované trati se z města stal nejdůležitější železniční uzel v regionu. Místní význam má i trať č. 291 spojující Zábřeh s nedalekým Šumperkem (GaREP, 2015). Na výše zmíněných tratích se nachází železniční zastávka Zábřeh na Moravě (trať 270 a 291) a Zábřeh na Moravě zastávka (trať 291).



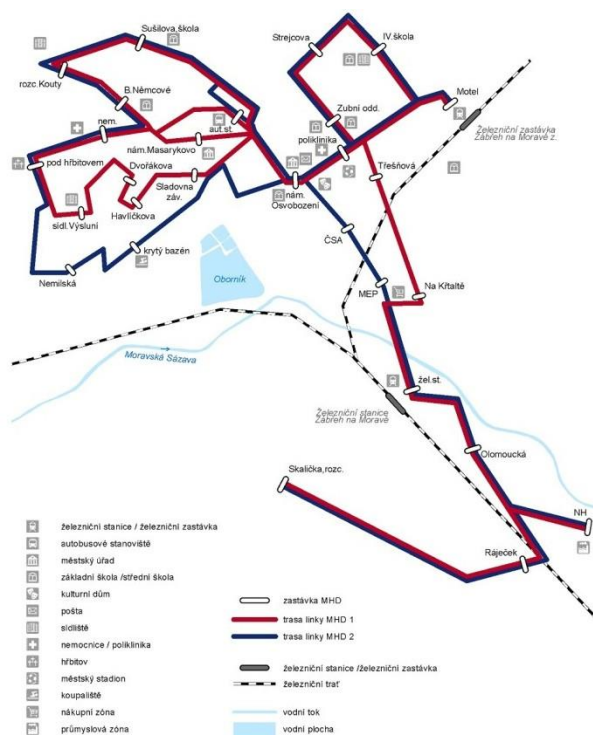
### 8.4.3 Městská hromadná doprava

V Zábřehu v rámci městské hromadné dopravy funguje systém autobusové dopravy, který zajišťuje společnost ARRIVA MORAVA a.s. Ve městě fungují 2 linky zajišťující spojení mezi centrem a jeho okrajovými částmi. Spojení do ostatních místních částí jsou realizovány pomocí veřejné autobusové dopravy (GaREP, 2015). Městská hromadná doprava obsluhuje celkem 28 zastávek umístěných v katastrálním území Zábřeh na Moravě (Město Zábřeh, 2021).

V provozu jsou v současné době 2 linky (Město Zábřeh, 2021):

LINKA č. 1 - Skalička – žel.st. – poliklinika – sídl. Výsluní – poliklinika – žel. st. – Skalička

LINKA č. 2 – Skalička – žel.st – aut. st. – Sušilova – škola – krytý bazén – žel. st. – Skalička



Obrázek 7 Schéma linek MHD Zábřeh

Zdroj: Město Zábřeh, 2021

## 9 Analýza současného stavu

V Zábřehu se vyskytuje 110 veřejných parkovacích ploch s celkovou rozlohou 5,22 ha. Bylo zde navrženo a zrealizováno již spoustu parkovacích míst. Některá parkoviště

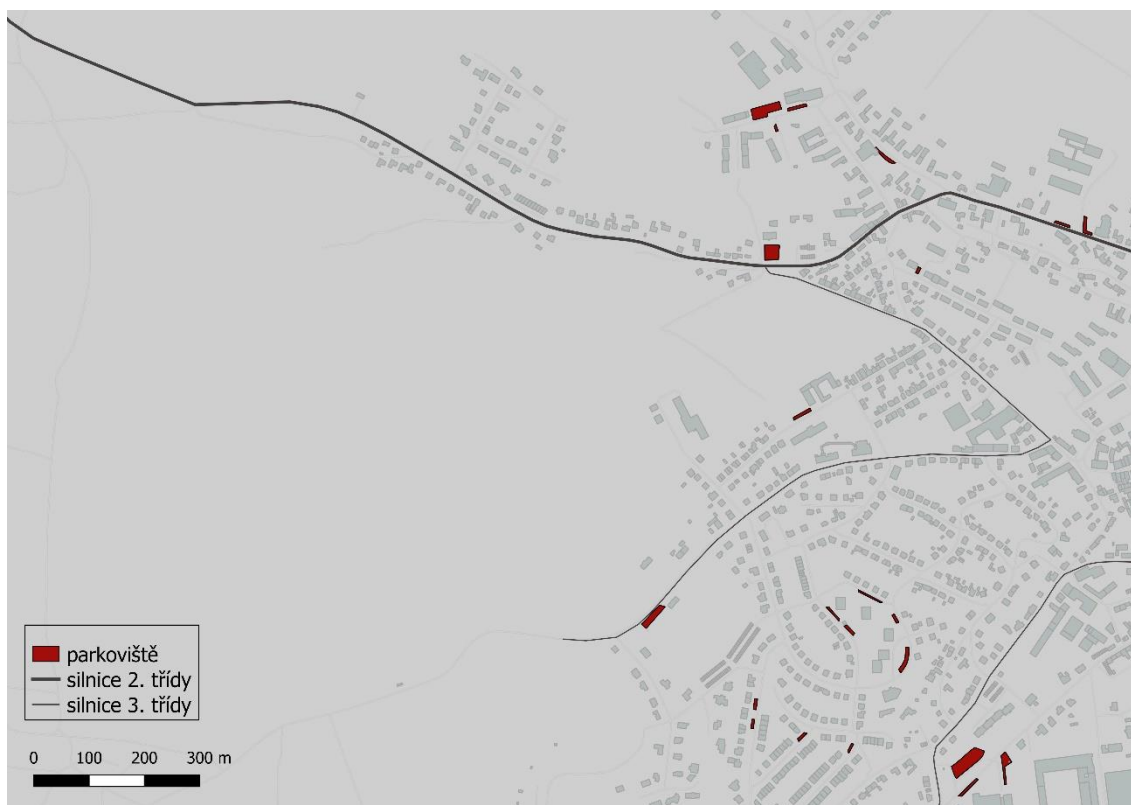
se na území města nachází již delší dobu a lze na nich pozorovat jejich postupné stárnutí. Naopak jsou tu i místa, která se přistavěla poměrně nedávno či místa, která se teprve plánují. Obecně lze však říct, že v Zábřehu spíše parkovací místa chybí, než že by přebývala. Tento jev lze pozorovat převážně na jednotlivých městských sídlištích, která se potýkají s přeplněností míst k parkování, a to z velké části od odpoledních hodin. Řidiči jsou nuceni parkovat na místech, která k parkování nejsou vůbec uzpůsobena, čímž častokrát způsobují značné komplikace při dopravě, případně musí své vozidlo odstavit dále od svého bydliště.

Ačkoliv se Zábřeh skládá z vícero místních částí, bakalářská práce se zabývá pouze analýzou městské části Zábřeh, a to z toho důvodu, že ostatní místní části jsou tvořeny územím venkovského charakteru a na parkovací infrastrukturu mají minimální podíl.

Pro lepší viditelnost parkovacích ploch na mapě, je území Zábřehu rozděleno na tři části, a to na centrální a SV část, SZ část města a na JV část města.

#### 9.1 Parkovací plochy v SZ části města

V této části města se nachází celkem 23 parkovacích ploch z celkových 110. Parkoviště zaobírají plochu 0,63 ha. Tvoří tedy přibližně 12 % z celkové rozlohy parkovišť nacházejících se v Zábřehu.



Obrázek 8 Parkoviště vyskytující se v SZ části města Zábřeh k dubnu 2021  
Zpracování: Vlastní v QGIS 3.2.2

Parkoviště v této části jsou nejvíce rozmístěny v okolí 2 sídlišť, které se zde nachází. V okolí sídliště Výsluní je celkem rozmístěno devět parkovacích ploch, které slouží pro potřeby parkování lidí zde žijících. Z těchto parkovišť se jich pět nachází přímo okolo panelových domů, tudíž tato parkoviště bývají v této oblasti nejvíce vytížena. Zbýlé čtyři parkovací plochy jsou již umístěny u řadových domů a mají o hodně menší parkovací kapacitu než parkovací plochy umístěné v okolí panelových domů. Druhým sídlištěm je sídliště Krumpach, kolem kterého jsou rozmístěny další tři parkovací plochy, které jsou velmi často zaplněné parkujícími vozidly. V okolí panelových domů jsou však rozmístěny i podélné parkovací plochy. Ovšem ani ty nedokážou zajistit dostatek parkovacích míst pro místní obyvatele.

Dalšími parkovacími plochami, které se sdružují ve stejné lokalitě, jsou parkovací plochy umístěné u plaveckého areálu a u přilehlého panelového domu. Nachází se zde tři parkoviště, které jsou využívány návštěvníky plaveckého areálu a lidmi, žijícími v panelovém domě. Kapacita těchto míst je po většinu roku dostatečná. Velká

obsazenost se projevuje spíše v letních měsících, kdy bývají parkoviště plně obsazená z důvodu velké návštěvnosti plaveckého areálu.

Nedaleko od sebe jsou umístěny i další dvě parkovací plochy. Jedno parkoviště přiléhá ke Katolickému domu a nejčastěji je využíváno jeho návštěvníky. Druhá parkovací plocha se nachází přímo u silnice 2. třídy.

Ostatní parkovací plochy viditelné na této mapě jsou již umístěné samostatně, nevyskytují se tak v jejich okolí další parkovací plochy. První takovou plochou je parkovací plocha, která je umístěna u maloobchodní prodejny. Slouží tak primárně pro návštěvníky této prodejny, avšak zaparkovat zde může kdokoli. Svou velikostí se spíše řadí k parkovištím s menší parkovací kapacitou, ale vzhledem k umístění i velikosti prodejny je tato kapacita po většinu času dostačující. Dalším parkovištěm je poměrně rozlehlé parkoviště u restaurace. Toto parkoviště slouží jednak pro hosty dané restaurace, ale je využíváno i ostatními. Výhodné svou polohou je například pro obyvatele sídliště Krumpach, kteří nemohou nalézt parkovací místo přímo na sídlišti. K nejmenším parkovištím v této oblasti města patří parkoviště u ulice Boženy Němcové s kapacitou čtyř parkovacích míst. Parkoviště je využíváno obyvateli přilehlých bytových domů. Další „samostatné“ parkoviště se nachází na ulici Smetanova přímo naproti zdravotnickému zařízení. Slouží tedy z velké části pro návštěvníky tohoto zařízení. Posledním parkovištěm v SZ části Zábřehu, je parkoviště vyskytující se u místního hřbitova.

## 9.2 Parkovací plochy v centrální a SV části města

V centrální a SV části města se vyskytuje nejvíce parkovacích ploch ze všech tří oblastí. Je zde umístěno celkem 73 parkovacích ploch z celkových 110. Jejich celková rozloha je 3,27 ha a tvoří tak 63% podíl na veškeré rozloze parkovacích ploch ve městě Zábřeh.



Obrázek 9 Parkoviště vyskytující se v centrální a SV části města Zábřeh k dubnu 2021  
Zpracování: Vlastní v QGIS 3.2.2

V centrální části města je poměrně vysoká hustota parkovacích ploch. K nejrozsáhlejším parkovištím patří parkoviště na horním Masarykově náměstí, které bývá, hlavně v dopoledních hodinách, zaplněno. Využíváno je hlavně lidmi, kteří dojíždějí do práce, kterou mají v okolí horního náměstí, dále lidmi, kteří si potřebují zajistit různé záležitosti ve městě anebo lidmi potřebujícími navštívit Městský úřad, nacházející se pár kroků od tohoto parkoviště. V rámci této parkovací plochy má Městský úřad Zábřeh vyhrazeno sedm míst pro jeho návštěvníky, avšak pouze po dobu 30 min. Jedná se tak o parkování krátkodobé. Další parkovací plochy jsou již umístěny na dolním náměstí Osvobození a jeho okolí. Přímo v samotném centru dolního náměstí je umístěno zpoplatněné parkoviště, které patří k jednomu z nejvíce využívaných placených parkovišť. V centru města jsou v blízkosti vedle sebe umístěna další dvě placená parkoviště. K velkým parkovacím plochám se řadí i plocha nacházející se u městského stadionu na ulici Postřelmovská. Tato odstavňá plocha je využívána návštěvníky stadionu, nedaleko vzdálené pošty a polikliniky, obyvateli přilehlých panelových domů, lidmi mířícím

do centra města a případně i návštěvníky Kulturního domu, který se nachází vedle této parkovací plochy. V okolí Kulturního domu se vyskytují ještě dvě další parkoviště. Jelikož se ve stejné budově kromě Kulturního domu nachází i restaurace, je jedno z těchto parkovišť pro tyto dva objekty společné. Druhé parkoviště se nachází naproti přes silnici 2. třídy, a kromě návštěvníků Kulturního domu je využíváno například lidmi žijícími v přilehlých panelových domech. Menší parkovací plocha je i naproti parkovišti u stadionu, na konci ulice Školské a nejvíce ji využívají lidé navštěvující zdravotní středisko, které se nachází v téže ulici.

Parkovací plochy jsou zřízeny i u dalších menších městských sídlišť. Sídliště Kosmonautů disponuje třemi parkovacími plochami. Jedna plocha je rozlehlejší a nachází se zároveň v blízkosti panelových domů, ale i vedle rehabilitačního střediska. Je tedy využívána převážně obyvateli sídliště a návštěvníky daného centra. Mezi panelovými domy jsou vybudovány další dvě parkovací plochy, které jsou kapacitně menší a bývají velmi často plně obsazeny. K menším sídlištím složených z panelových domů se řadí i oblast ulice Křížkovského, 17. listopadu a Československé armády. V této oblasti je rozmístěno celkem 14 parkovacích ploch. Jedná se většinou o malé plochy umístěné blízko u sebe. Takovéto plochy se nacházejí na ulici 17. listopadu, kde je uspořádáno devět menších ploch určených pro parkování vozidel. Jelikož se v této oblasti nachází i Úřad práce, je zde vymezena parkovací plocha pro jeho zaměstnance a návštěvníky. Možnost zaparkování tu však mají i ostatní lidé, po skončení vymezené doby pro zaměstnance a návštěvníky úřadu. Další tři plochy jsou umístěny v okolí ulice Křížkovského a nejvíce jsou využívány lidmi žijícími v přilehlých panelových domech. Poslední parkoviště je u ulice Československé armády a je taktéž nejvíce využíváno lidmi, kteří žijí v jeho blízkém okolí. Poslední oblastí, která navazuje na ulici Křížkovského, je ulice 28. října, u které jsou umístěny tři parkovací plochy. Tyto plochy jsou nejvíce obsazovány vozidly, jejichž majitelé žijí v okolních panelových domech a bytovém domu.

Zbývajících pět parkovacích ploch, které se v centrální části vyskytují je součástí obchodů, obchodních center a jedna plocha se nachází u restaurace. Tyto plochy disponují velkou parkovací kapacitou a slouží pro zákazníky daného obchodu či restaurace. Spousta lidí zde však nechává odstavené své vozidlo po delší dobu, aniž by

navštívili daný obchod/restauraci. Jediné parkoviště u maloobchodu má upravenou parkovací dobu na krátkodobou, a to pouze do 30 min.

V SV části města je opět spousta parkovacích míst, z nichž největší část se nachází na sídlišti Severovýchod, které patří svou rozlohou k největšímu sídlišti ve městě. V této oblasti je dohromady 28 parkovacích ploch, které bývají, vzhledem k vysoké koncentraci lidí v této části Zábřehu, často zaplněné. Ačkoliv k zaparkování vozidel neslouží pouze parkovací plochy, ale i ulice v této oblasti bývají zaplněné podélným parkováním, i tak řeší obyvatelé tohoto sídliště značné problémy se zaparkováním svého vozidla. Častokrát tak dochází k nevhodnému parkování na pozemcích, které nejsou pro zaparkování vozidla určeny. Například řidiči často zastaví svým vozidlem nebo jeho částí na chodnících a znesnadňují tak pohyb chodcům anebo zaparkují své vozidlo v nevhodném místě, a následně je díky tomu zbrzděna nebo omezena doprava. Příklad takového nevhodného parkování na sídlišti Severovýchod je zobrazen na obrázku 10.



*Obrázek 10 Auta parkující na chodníku  
Zdroj: Vlastní*

V blízkosti sídliště Severovýchod se vyskytují další dvě parkovací plochy, které jsou umístěny u dvou obchodů a slouží tak výhradně pro jejich zákazníky. Jelikož se jedná o menší obchody, jejich parkoviště nemají příliš velkou kapacitu, jako je tomu u ostatních (větších) obchodů.

Další skupina tří parkovišť se nachází na ulici Nerudova, podél které je postaveno pět panelových domů. Tyto parkovací plochy slouží tedy ve většině případů obyvatelům těchto panelových domů. Další dvě parkovací plochy jsou umístěny kolem panelových domů na ulici Žerotínov. Jedna parkovací plocha je umístěna přímo na této ulici a druhá má vybudovaný samostatný vjezd z ulice Bezručova a nachází se tak za panelovým domem. V rámci tohoto parkoviště jsou vyčleněna parkovací místa pro Finanční úřad, který je umístěn na konci této plochy.

Rozlehlejší parkovací plochou je parkovací plocha umístěná u silnice 2. třídy, která přiléhá k místní společnosti EKOservis. Parkoviště tak využívají návštěvníci či zaměstnanci této společnosti, ale je volně přístupná pro všechny. Další dvě parkovací plochy se již nachází ve větší vzdálenosti od sídliště Severovýchod a jsou umístěny u železniční stanice Zábřeh na Moravě zastávka a zároveň u Motelu Zábřeh. Využívají je tak cestující, kteří potřebují ve své cestě dále pokračovat vlakem, a také návštěvníci Motelu. Poslední parkovací plochou v této oblasti je parkovací plocha u VOŠ a SŠ automobilní a autoservisu PAS Zábřeh. Jedná se o větší parkoviště, které bývá nejvíce zaplněno vozidly zaměstnanců autoservisu.

### 9.3 Parkovací plochy v JV části města

V JV části města se vyskytuje nejméně parkovacích ploch ze všech 3 oblastí. Je zde celkem 14 parkovacích ploch ze 110. Tyto parkovací plochy mají rozlohu 1,32 ha, čímž tvoří 25 % z celkové rozlohy parkovišť vyskytujících se na území Zábřehu.





Obrázek 11 Parkoviště vyskytující se v JV části města Zábřeh k dubnu 2021  
Zpracování: Vlastní v QGIS 3.2.2

V této části města se vyskytuje jedna velká parkovací plocha u obchodního řetězce. Toto parkoviště je největší z celé oblasti a nachází se zde i dvě místa, na nichž si lze nabít elektromobil. Parkoviště kromě nakupujících častokrát využívají i lidé, kteří dále pokračují vlakovým spojem, a to z důvodu jeho výhodného umístění blízko nádraží.

Dalších pět parkovacích ploch je umístěno přímo před nádražím. Zpoplatněny jsou dvě parkoviště (malé P1 a velké P2). Vzhledem k tomu, že v posledních letech narostla v Zábřehu poptávka po parkovacích místech v okolí nádraží a lidé častokrát museli své vozidlo odstavit až v přilehlé ulici či již na zmiňovaném parkovišti u nedalekého supermarketu, se město Zábřeh rozhodlo pro vybudování nového záchytného parkoviště v prostorách v přednádraží. Stavba tohoto parkoviště byla zahájena v roce 2020 a v dubnu 2021 bylo parkoviště otevřeno veřejnosti. Parkoviště je označeno jako P+R a K+R, a kromě parkovací plochy pro automobily jsou na tomto záchytném parkovišti vytvořena i místa pro jízdní kola a jsou vyhrazena i stání pro motocykly. Před nádražní budovou se nachází další dvě menší parkovací plochy, které mají

vymezené stání maximálně na 15 minut a jsou zde vyhrazena dvě parkovací místa pro vozidla taxislužby.

Další parkovací plochy jsou umístěny na ulici Rybářská. Zde se vyskytuje pět menších parkovacích ploch, které převážně využívají obyvatelé z okolních domů. Parkovací plochy jsou umístěny i v ulici Na Nové. V této ulici jsou rozmístěny tři parkovací plochy, které jsou frekventovaně využívány obyvateli přilehlých panelových domů.

*Tabulka 2 Rozloha parkovacích ploch a jejich podíl*

<b>Parkovací plochy</b>	<b>Rozloha (ha)</b>	<b>Podíl (%)</b>
SZ část	0,63	12
centrální a SV část	3,27	63
JV část	1,32	25
celkem	5,22	100

#### 9.4 Placená parkoviště

Ve městě Zábřeh se vyskytuje celkem pět úseků placeného stání. Tyto úseky jsou umístěny v centru města a v prostoru v přednádraží. V celkovém počtu je v těchto úsecích 224 placených parkovacích míst. V centrální části města jsou umístěny tři parkovací plochy pro placené stání a v přednádražním prostoru město vlastní dvě parkoviště (malé a velké).

Mezi nejvytíženější parkoviště se řadí parkoviště na náměstí Osvobození a také parkoviště u nádraží, u kterého byly zavedeny parkovací poplatky z důvodu snahy o regulaci parkování a parkovací doby (GaREP, 2015).



Obrázek 12 Placená parkoviště na území města Zábřeh k dubnu 2021  
Zpracování: Vlastní v QGIS 3.2.2

#### 9.4.1 Prostor části náměstí Osvobození

Jedná se o parkovací prostor, který se nachází v samotném centru města na náměstí Osvobození. Toto parkoviště má kapacitu 34 míst kolmého stání a nejčastěji je využíváno lidmi, kteří si potřebují vyřídit záležitosti v centru, případně na Městském úřadu, který se nachází přes ulici.



Obrázek 13 Parkoviště na náměstí Osvobození  
Zdroj: Vlastní

#### 9.4.2 Ulice Kozinova

Parkoviště na jednosměrné ulici Kozinova se nachází taktéž v centrální části Zábřehu. Má kapacitu 42 parkovacích míst, z toho dvě místa jsou určena pro invalidy. Místa jsou z velké části situována, jako místa se šikmým stáním a menší část je ponechána, jako podélné stání. Placené parkoviště je nejčastěji využíváno občany, kteří mají trvalé bydliště v blízkosti tohoto parkoviště, a to hlavně z toho důvodu, že jsou osvobozeni od placeného stání. Je potřeba si však vyžádat kartu pro bezplatné parkování na Městském úřadě.



*Obrázek 14 Parkoviště na ulici Kozinova  
Zdroj: Vlastní*

#### 9.4.3 Část ulice Školská

Posledním placeným parkovištěm nacházejícím se v centrální části města je parkoviště na jednosměrné ulici Školská. Parkoviště kombinuje podélné i šikmé stání a nabízí kapacitu 28 míst s jedním místem určeným pro invalidy. Parkoviště je nejvíce využíváno lidmi, kteří potřebují navštívit zdravotní středisko, které se nachází v téže ulici.



Obrázek 15 Parkoviště na ulici Školská  
Zdroj: Vlastní

#### 9.4.5 Parkoviště u nádraží Českých drah, a.s. (P1 – malé parkoviště)

Malé parkoviště se nachází před nádražní budovou. Má kapacitu 27 parkovacích míst řazených kolmo. Z toho jsou dvě místa určena pro invalidy. Parkoviště je využíváno lidmi, kteří zde potřebují ponechat své vozidlo a pokračovat ve své cestě vlakem. Toto parkoviště si pronajal soukromý dopravce RegioJet, což umožňuje řidičům, kteří mají zakoupenou jízdenku u této společnosti, na tomto parkovišti zdarma zaparkovat.



Obrázek 16 Parkoviště u nádraží (P1 – malé parkoviště)  
Zdroj: Vlastní

#### 9.4.6 Parkoviště u nádraží Českých drah, a.s. (P2 – velké parkoviště)

Velké přednádražní parkoviště je umístěno také před nádražní budovou, hned vedle parkoviště malého. Disponuje kapacitou 93 míst kolmého stání. Z těchto míst jsou tři místa vyhrazena pro invalidy. Stejně jako malé parkoviště, i velké parkoviště je využíváno cestujícími, kteří zde potřebují ponechat své auto a dále pokračovat ve své cestě vlakem. U tohoto parkoviště si pronajala 19 parkovacích míst společnost LEO Express, kdy je zde tedy umožněno parkování zákazníků této společnosti.



*Obrázek 17 Parkoviště u nádraží (P2 – velké parkoviště)*

*Zdroj: Vlastní*

#### 9.4.7 Parkovací poplatky

Zavádění parkovacích poplatků patří k nejčastěji využívaným nástrojům parkovací politiky. Placená stání umožňují městu regulovat problémy s parkováním. Příkladem může být velké parkoviště před nádražím. Před zavedením parkovacích poplatků bývalo parkoviště plné již od ranních hodin, avšak po zpoplatnění bývá parkoviště poloprázdné.

Sazby za parkování se neliší mezi jednotlivými placenými parkovišti. Pro všechna stání tak platí stejný ceník, co se týče hodinových a denních sazeb. Řidiči si však mohou na Městském úřadě zakoupit permanentní kartu, která ale nemá stejné cenové podmínky pro všechna parkoviště. Ceny jsou stejné pro všechna parkoviště kromě velkého parkoviště u nádraží. Na tomto parkovišti jsou ceny sníženy převážně z toho důvodu, aby řidiči byli ochotni tato místa využívat a nenechávali svá vozidla

odstavena na jiných místech poblíž vlakového nádraží. Rozdíl je také v délce platnosti permanentní karty. Zatímco pro parkoviště u nádraží se vydávají čtvrtletní, pololetní a celoroční permanentky, u ostatních placených parkovišť si mohou řidiči navíc zakoupit permanentku měsíční, ale přicházejí o možnost koupě permanentní karty pololetní. Čtvrtletní a celoroční karty jsou k dispozici pro všechna parkoviště.

Za parkovné jsou řidiči povinni platit od pondělí do pátku v době od 7:00 hodin do 18:00 hodin. V sobotu a v neděli jsou řidiči od parkovacích poplatků osvobozeni a parkování je tedy všem poskytováno zdarma. Ceny parkovného a permanentních karet jsou znázorněny v tabulkách 3 a 4.

*Tabulka 3 Ceny parkovného v Zábřehu*

<b>Doba parkování</b>	<b>Cena za parkování</b>
0,5 hodiny	5,- Kč
1 hodina	10,- Kč
2 hodiny	20,- Kč
celodenní	30,- Kč
každý další den	20,- Kč

*Zdroj: Město Zábřeh, 2018b*

*Tabulka 4 Ceny permanentních karet v Zábřehu*

<b>Parkoviště P2 u nádraží</b>		<b>Ostatní placená parkoviště</b>	
čtvrtletní	300,- Kč	měsíční	300,- Kč
pololetní	500,- Kč	čtvrtletní	800,- Kč
celoroční	900,- Kč	celoroční	3 000,- Kč

*Zdroj: Město Zábřeh, 2018b*

Z výše uvedených částek za permanentní karty lze vypočítat zájem města o to, aby tyto karty využívali převážně řidiči, kteří každý den používají ke své přepravě kromě silniční dopravy i dopravu železniční. Při srovnání obou částek je patrné, že například za celoroční parkovné řidiči, kteří využívají parkoviště u nádraží, zaplatí o 70 % menší částku, než řidiči využívající celoroční permanentku pro parkoviště umístěné v centru města. Zvýhodnění jsou i u dalších typů permanentních karet. Zatímco řidiči parkující

v centru zaplatí za měsíční permanentku 300 Kč, řidiči parkující u nádraží dostanou za stejnou částku permanentku čtvrtletní. Výhodou je také možnost zakoupení permanentky pololetní, která vyjde o 300 Kč levněji pro parkující v přednádraží než permanentka čtvrtletní pro parkující na ostatních parkovištích.

Městský úřad v Zábřehu vede každoroční statistiku o příjmu z parkovacích automatů. Částky jsou evidovány samostatně u parkovacího automatu umístěného u přednádraží a příjem z ostatních automatů umístěných v centru města je evidován souhrnně v jedné částce. Příjmy za posledních pět let (tedy za roky 2015 až 2020) jsou uvedeny v následující tabulce 5. Z této tabulky lze vyčíst, že příjmy, které město obdrželo za parkovací poplatky se pohybovaly ročně v rozmezí od 533 467 do 1 027 570 Kč. Lze pozorovat, že v rámci let postupně narůstal zájem řidičů o placená místa, jak na parkovišti u nádraží, tak i na ostatních parkovištích v centru. Tento postupující trend využívání placených parkovišť se však zastavil v roce 2020, a to zejména v důsledku pandemie. Největší propad zaznamenalo parkoviště u nádraží, u kterého se výnosy z parkovacích poplatků oproti minulému roku snížily téměř o polovinu. Propad zaznamenaly i parkovací stání v centru, avšak ne tak markantní, jako parkoviště v přednádraží. V centru se výnosy z parkovacích poplatků oproti roku 2019 snížily o 22 %.

Tabulka 5 Příjem z parkovacích automatů v Zábřehu za roky 2015-2020

Rok	Parkovací automat přednádraží	Ostatní parkovací automaty	Celkem
2015	232 230,- Kč	301 237,- Kč	533 467,- Kč
2016	294 635,- Kč	413 579,- Kč	708 214,- Kč
2017	370 670,- Kč	482 698,- Kč	853 368,- Kč
2018	414 106,- Kč	533 890,- Kč	947 996,- Kč
2019	471 415,- Kč	556 155,- Kč	1 027 570,- Kč
2020	245 931,- Kč	437 962,- Kč	683 893,- Kč

Zdroj: Městský úřad Zábřeh, 2021



#### 9.4.8 Srovnání s ostatními městy v kraji

Pro srovnání byla vybrána čtyři města v Olomouckém kraji, která se svou rozlohou a počtem obyvatel podobají městu Zábřeh. Mezi tato vybraná města patří Litovel, Mohelnice, Šternberk a Uničov.

##### **Litovel**

Město Litovel se nachází přibližně 25 km jihovýchodně od Zábřehu. Litovel má zřízení pouze jednu zónu placeného parkování, která se nachází v historickém centru města. Tato zóna zahrnuje celkem 18 ulic vyskytujících se v centrální části Litovle. Doba zpoplatnění parkovacích stání je stanovena ve všední dny od 8:00 do 17:00 hodin a v sobotu od 8:00 do 12:00 hodin. Oproti Zábřehu má Litovel zkrácenou dobu zpoplatnění parkovacích míst ve všední dny o 2 hodiny. Na druhou stranu je v Litovli v dopoledních hodinách zpoplatněna i sobota, zatímco v Zábřehu jsou o víkendech parkovací místa bez poplatků. Co se týče cen parkovného, tak řidiči v Litovli si zaplatí za každou započatou hodinu 10,- Kč (Město Litovel, 2011). V Zábřehu si lze zakoupit parkovací lístek i na půl hodiny za 5,- Kč.

Parkovací karty jsou vydávány vždy na 3, 6, 9 nebo 12 měsíců. Lze si zakoupit krátkodobou parkovací kartu, která stojí 50,- Kč na den. Dále jsou poplatky za karty rozdělené podle abonentů a rezidentů. Rezidenti/abonent si mohou pořídit parkovací karty na jeden rok za 1 000,- Kč/3 000,- Kč, na devět měsíců za 750,- Kč/2 500,- Kč, na šest měsíců za 500,- Kč/1 800,- Kč a na tři měsíce za 250,- Kč/1 000,- Kč (Město Litovel, 2011). Oproti Zábřehu si lze v Litovli vybrat parkovací kartu z více časových období. Zábřeh také nemá rozdělené poplatky pro rezidenty a abonenty, ale spíše se zaměřuje na zvýhodnění parkujících na parkovišti u nádraží. Rezidenti jsou v Zábřehu zvýhodněni pouze na parkovišti na ulici Kozinova, kde nemusí platit parkovací poplatek ti lidé, kteří mají v blízkosti parkoviště trvalé bydliště.

##### **Mohelnice**

Město Mohelnice se nachází přibližně 13 km jižně od Zábřehu. V Mohelnici jsou zřízeny dvě zóny placeného parkování. První zóna zahrnuje parkoviště na náměstí Svobody a na Kostelním náměstí. V této oblasti jsou umístěny celkem tři parkovací automaty a doba placeného stání je vymezena ve všední dny od 9:00 do 16:00 hodin. Víkendy jsou

bez poplatku. Oproti Zábřehu se tak Mohelnice odlišuje pouze ve všedních dnech v délce placeného stání, kdy mají řidiči zkrácenou dobu o čtyři hodiny. Sazby za parkovné jsou zde podobné jako v Zábřehu. Za jednu hodinu si řidiči zaplatí pouze 5,- Kč, ale za dvě hodiny je to už 20,- Kč, a za více než dvě hodiny 50,- Kč. Druhá placená zóna zahrnuje parkoviště u autobusového nádraží, které se rozděluje na nadzemní a podzemní. V obou parkovištích je doba placeného stání od pondělí do neděle celých 24 hodin. Sazby jsou však rozlišené. V nadzemním parkovišti je ve všedních dnech vybíráno 20,- Kč a o víkendu 10,- Kč. V podzemním parkovišti je již platba přepočítávána na uplynuté hodiny. Za jednu hodinu je to 10,- Kč, za dvě hodiny 20,- Kč a za více než dvě hodiny 30,- Kč. V sobotu a neděli stačí řidičům zaplatit poplatek 10,- Kč (Město Mohelnice, 2021). Sazby za parkování v podzemním parkovišti jsou tak stejné jako na parkovištích v Zábřehu.

Parkovací karty jsou v Mohelnici vydávány pouze na šest měsíců a na jeden rok. Cena za tyto karty je stejná pro osoby, které mají sídlo či provozovnu v zóně placeného parkování anebo mají v této zóně místo trvalého bydliště či zde vlastní nemovitost. Za roční permanentku si zaplatí 1 500,- Kč a za půlroční 1 000,- Kč. Pro osoby starší 65 let, které mají v dané zóně trvalé bydliště jsou ceny sníženy na 500,- Kč za roční kartu a na 300,- Kč za kartu půlroční (Městský úřad Mohelnice, 2018). Co se týče těchto cen, jsou v obou případech příznivější než ceny za parkovací karty v Zábřehu. Na druhou stranu mají řidiči v Zábřehu větší možnost výběru časového období dané karty.

## **Šternberk**

Město Šternberk se nachází přibližně 35 km jihovýchodně od Zábřehu. Ve Šternberku se vyskytuje jedna placená zóna, která se nachází v centru města. V této zóně je umístěno celkem 13 parkovacích automatů. Poplatek za každou započatou hodinu je 10,- Kč a doba zpoplatnění je vymezena ve všední dny od 9:00 do 11:00 hodin a od 13:00 do 17:00 hodin a v sobotu od 9:00 do 11:00 hodin. Cena za hodinovou sazbu je tak se Zábřehem srovnatelná a z hlediska doby zpoplatnění je tato doba oproti Zábřehu o pět hodin kratší (Město Šternberk, 2019).

Ve Šternberku se vydávají parkovací karty pouze na dobu 12 měsíců a jejich cena je rozlišná pro osoby, které mají v dané zóně sídlo či provozovnu (2 500,- Kč) a pro osoby

mající v zóně placeného parkování trvalé bydliště či jsou zde vlastníkem nemovitosti (1 000,- Kč) (Město Šternberk, 2019). Obyvatelé Šternberku oproti obyvatelům Zábřehu sice nemají možnost výběru z více časových období v rámci permanentních karet, ale cena za jednu roční permanentku vychází o třetinu levněji než cena roční permanentku v centrální části Zábřehu.

## **Uničov**

Město Uničov se nachází přibližně 22 km jihovýchodně od Zábřehu. Vyskytuje se zde jedna zóna placeného parkování na Masarykově náměstí. Jsou zde umístěny dva automaty a doba placeného stání je zavedena ve všední dny od 8:00 do 18:00 hodin a v sobotu od 8:00 do 12:00 hodin. Řidiči nemusejí platit za první půl hodinu, která je zdarma, ale za každých dalších 30 minut je stanovena sazba 10,- Kč (Město Uničov, 2021). Oproti Zábřehu má Uničov zkrácenou dobu placeného stání ve všedních dnech o jednu hodinu, ale na druhou stranu je v Uničově zpoplatněno i sobotní dopoledne, které je v Zábřehu bez poplatku.

V Uničově jsou taktéž vydávány parkovací karty, které lze udělit buď osobám majícím sídlo či provozovnu v historickém centru Uničova anebo osobám, které mají trvalý pobyt ve vymezeném území nebo jsou vlastníkem nemovitosti v tomto území. V prvním případě si mohou tyto osoby zakoupit kartu na 3, 6, 9 nebo 12 měsíců za 1 000, 1 800, 2 500 nebo 3 000,- Kč. Ve druhém případě jsou vydávány karty s platností jeden rok za 500,- Kč (Město Uničov, 2021). V porovnání za ceny parkování v centru Zábřehu se ceny za roční permanentku nemění, ale jsou rozdílné ceny a platnosti jednotlivých permanentek.

## 10 Využití ploch Zábřehu

### 10.1 Definice land use

Využití ploch se častokrát označuje anglickým názvem „land use“. Nejčastěji je pojem land use definován jako funkční členění daného území dle kategorií ploch, odvozených od způsobu využití. V České republice se pak kromě názvu land use, používají i názvy jako „využití ploch“, „využití země“ či „využití půdního fondu“.

Pojem land use bývá také definován jako přeměna přírodního prostředí či divočiny na prostředí vytvořené člověkem (což jsou pole, sídla, ...) (Geobusiness, 2011).

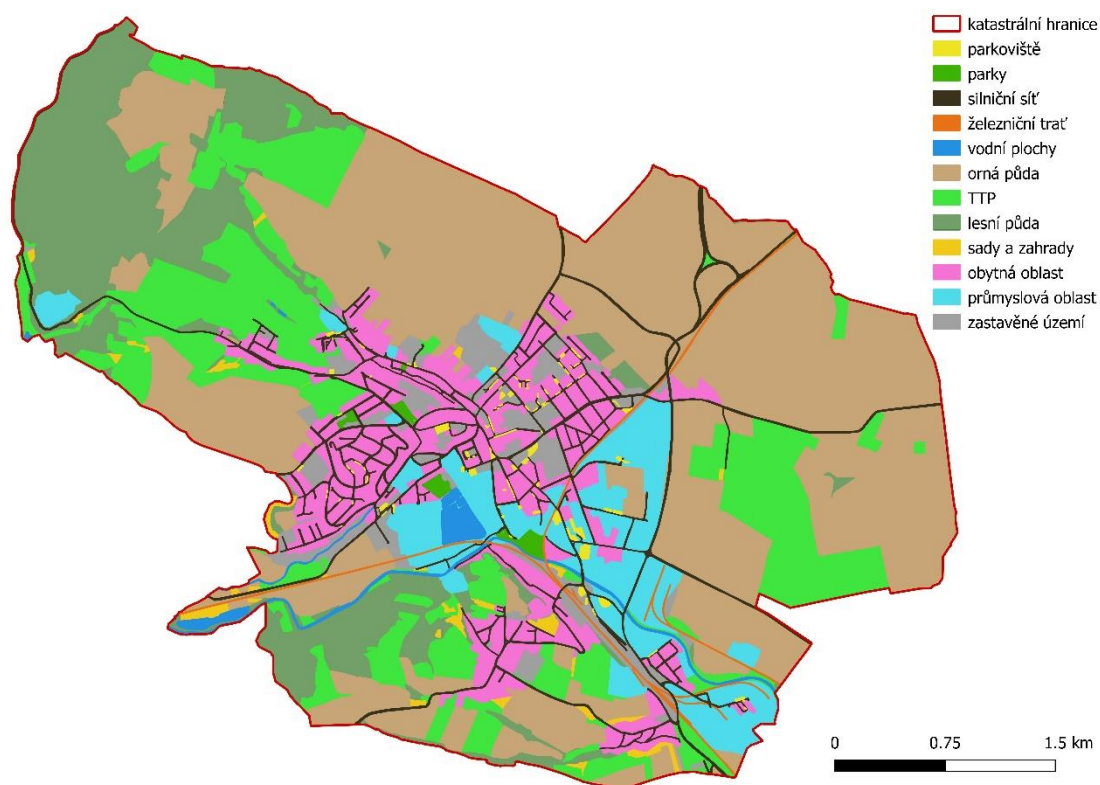
## 10.2 Klasifikace land use

Pro účely bakalářské práce byla vybrána klasifikace členění land use, podle které byly plochy rozděleny na:

- orná půda – zemědělské pozemky na nichž se pěstují obiloviny, píce, okopaniny, technické plodiny apod.,
- lesní půda – pozemky s lesním porostem,
- vodní plochy – pozemky, na nichž se nachází vodní toky nebo rybníky,
- trvalý travní porost (TTP) – pozemky, které jsou porostlé travinami,
- cesty – pozemky se sítí cest,
- železniční tratě – pozemky se sítí železničních kolejí,
- sady a zahrady – pozemky s ovocnými sady a zahradami,
- obytná oblast – oblast obsahující obydlí domy,
- průmyslová oblast – oblast zahrnující soubor objektů vhodných pro průmyslovou výrobu,
- zastavěné území – oblast obsahující zastavěné stavební pozemky, stavební proluky, pozemní komunikace, ostatní veřejná prostranství a další tzv. „obklopené“ pozemky.

## 10.3 Typy ploch vyskytující se v Zábřehu

Klasifikace land use byla umístěna do katastrálního území Zábřeh, jehož výměra je 2011,18 ha. V rámci tohoto území bylo vytyčeno 12 různých druhů ploch. Nejvíce rozšířenou plochou je plocha orné půdy. Naopak nejmenší plochu zaujímají parkoviště.



Obrázek 18 Využití ploch v katastrálním území Zábřehu v roce 2021  
Zpracování: Vlastní v QGIS 3.2.2

### Orná půda

Tento typ plochy zaujímá na území Zábřehu největší výměru. Plocha orné půdy je 839,49 ha, což představuje 41,74% podíl na celkovém území. Orná půda se vyskytuje téměř po celém obvodu katastrální hranice Zábřehu a zasahuje až k zastavěné části města a k jeho obytným či průmyslovým zónám. Mezi jednotlivými plochami orné půdy je také vedena silniční síť či zde prochází železniční trať. Často jsou tyto plochy od sebe odděleny lesní půdou či trvalými travními porosty. Část orné půdy je umístěna i v průmyslové oblasti na východní straně města.

### Trvalý travní porost (TTP)

Land use typ trvalý travní porost se v Zábřehu vyskytuje na 320,18 ha celkové plochy. Představuje tak 15,92 % rozlohy celého území. Trvalé travní porosty jsou rozmístěny v jižní, západní a východní části zkoumaného území. V jižní a západní části zasahují až k zastavěnému území. Z velké části jsou obklopeny ornou a lesní půdou a v některých

částech se nacházejí po boku místních komunikací. V rámci nezastavěné plochy daného území tvoří druhou nejrozšířenější oblast, hned po orné půdě.

### **Lesní půda**

Tento typ plochy se řadí ke čtvrtému nejrozšířenějšímu druhu plochy v rámci celého území, a zároveň je třetím nejrozšířenějším typem plochy v nezastavěné oblasti Zábřehu. Rozloha lesní půdy činí 288,39 ha, což tvoří 14,34 % z celkové rozlohy zkoumaného území. Nejvíce lesní půdy se vyskytuje v západní části území. Část lesů je i v jižní části a malé plochy se vyskytují i v západní a severní části Zábřehu. Malá část lesů je napojena v severní části přímo na obytnou oblast a v jižní části se malá plocha vyskytuje i mezi ornou půdou.

### **Sady a zahrady**

Plocha sadů a zahrad již netvoří nijak velkou plochu v rámci vymezeného území. Jejich výměra je pouze 16,73 ha, což představuje 0,83% podíl na celkovém území. Tyto vymezené plochy se vyskytují nejvíce v jižní části území, a částečně také v západní části. Ojedinele se vyskytují v severní a západní části Zábřehu. Nejčastěji se nachází v blízkosti trvalých travních porostů a lesních půd. Část těchto ploch je umístěna i mezi obytnou oblastí.

### **Zastavěné území**

Zastavěné území je druhou nejvíce rozšířenou plochou na zkoumaném území. Jeho výměra je 535,41 ha, čímž tvoří 26,62% podíl na celkové ploše. Zastavěné území neboli intravilán tvoří centrální část celkového území a zasahuje i do JV části a částečně se rozpíná i směrem na SZ. Toto území je po své vnější straně převážně obklopeno ornou půdou a částečně i trvalými travními porosty. Ve vnitřní části jsou jeho součástí obytné i průmyslové oblasti, parkoviště, parky, vodní plochy, silniční a železniční síť.

### **Silniční síť**

Výměra silniční sítě představuje 2,86% podíl na celkovém území. Její plocha je 57,6 ha, což ji řadí na sedmé místo z hlediska velikosti jednotlivých ploch. Nej hustší silniční síť se pochopitelně nachází v zastavěném území obce. V nezastavěné části dochází k řidnutí hustoty silnic. Mimo zastavěnou část města jsou silnice vedeny kolem rozsáhlých ploch

orné půdy a trvalých travních porostů. V zastavěné části města hraje silniční síť významnou roli hlavně v průmyslových oblastech, kde je díky nim zajišťována přeprava materiálů a zboží.

### **Železniční trať**

Železniční trať zaujímá se svou rozlohou 8,05 ha 0,4% podíl na veškeré ploše ve zkoumaném území. Jelikož územím Zábřehu procházejí důležité železniční koridory, stal se z něj důležitý železniční uzel v regionu a železniční doprava má tak pro město strategický význam. Kromě základních železničních tratí využívaných pro osobní a nákladní přepravu, které procházejí jižní částí města směrem na západ i východ, a také střední až SV částí, jsou v průmyslových oblastech vybudovány kolejové dráhy zajišťující obsluhu této oblasti.

### **Vodní plochy**

Vodní plochy se na území Zábřehu vyskytují na 18,36 ha celkové plochy, čímž tvoří 0,91% podíl na celkovém území. Zábřehem protéká řeka Moravská Sázava, ze které je vyčleněn Mlýnský náhon, který slouží ke napájení městských rybníků. Vodní plochy se vyskytují převážně v jižní části území. Rybníky umístěné v zastavěné části obce plní pro obyvatele města rekreační funkci.

### **Obytná oblast**

Tento typ plochy se na vymezeném území vyskytuje na 220,3 ha celkové plochy, což představuje 10,95% podíl na celkové rozloze. Obytná oblast je vymezená v rámci zastavěného území a je situována hlavně v centrální a JV části zkoumaného území. Plochy kolem této oblasti jsou tvořeny převážně ornou půdou, a z velké části průmyslovou oblastí. Některé obytné plochy jsou umístěny uvnitř průmyslové oblasti. Obytnými oblastmi prochází největší část silniční sítě a je zde také umístěno nejvíce parkovacích ploch.

### **Průmyslová oblast**

Průmyslová oblast tvoří v zájmovém území 171,84 ha plochy. Představuje tak 8,54 % rozlohy z celkového zkoumaného území. Průmyslová oblast se v Zábřehu vyskytuje nejvíce v JV oblasti v rámci celého území a v jižní, střední až východní části v rámci

zastavěného území. Menší průmyslové zóny jsou i v SZ části zastavěného území a jedna oblast se vyskytuje i mimo zastavěné území, až na západní straně u katastrální hranice vymezeného území. Součástí těchto oblastí jsou parkovací plochy, železniční a silniční sítě, a také v některých částech oblasti obytné.

### **Parky**

Parky na území Zábřehu sice netvoří významný podíl na rozloze, ale pro místní obyvatele slouží jako rekreační plochy, ve kterých se lze oprostít od ruchu a shonu v centru města. Tyto plochy se vyskytují na 6,46 ha celkové rozlohy a tvoří tak 0,32% podíl na této rozloze. V Zábřehu se vyskytuje celkem pět parků, které jsou rozmístěny v jižní a západní části města. Jsou umístěny mezi obytnými oblastmi a dva parky nacházející se v jižní části jsou umístěny u místních rybníků a podél toku řeky Moravské Sázavy.

### **Parkoviště**

Rozloha parkovišť, které se vyskytují jak v obytné, tak i průmyslové oblasti města, je 5,62 ha. Parkoviště tak tvoří nejmenší podíl ze všech vyobrazených ploch, a to 0,28 % z celkové rozlohy. Do této rozlohy byly kromě veřejných parkovišť započítány i parkoviště, které patří k soukromým firmám v průmyslových oblastech a nejsou tak volně přístupné široké veřejnosti. Největší část parkovacích ploch se nachází v obytných oblastech, a to především u jednotlivých městských sídlišť.

V porovnání s městskými parky parkoviště sice zauímají menší rozlohu na celém území, ale rozdíl je pouze v necelém hektaru. Zatímco parkoviště jsou rozmístěna téměř ve všech částech zastavěného území města, parky jsou spíše situovány v západní a jižní části města. Například v SV části města, ve které se nachází sídliště Severovýchod, které je největším sídlištěm ve městě a žije zde tím pádem i velká část obyvatel, se nenachází žádný park, žádné větší klidné prostředí, ve kterém by si obyvatelé tohoto sídliště mohli odpočinout. Naproti tomu je zde velký výskyt parkovacích ploch, které se snaží pokrýt velkou poptávku po parkovacích místech. Sídlíště Severovýchod ale i tak patří k nejvíce vytíženým oblastem, co se týče parkovacích míst a je proto otázkou, zda se město Zábřeh pokusí tuto situaci vyřešit tak, aby byl zajištěn dostatek parkovacích míst a zároveň zřízena klidová a oddechová zóna pro místní obyvatele, anebo se vydá cestou, která bude zahrnovat pouze jednu variantu.



Tabulka 6 Rozloha jednotlivých ploch a jejich podíl

Typ plochy	Rozloha (ha)	Podíl (%)
Orná půda	839,49	41,74
Trvalý travní porost	320,18	15,92
Lesní půda	288,39	14,34
Sady a zahrady	16,73	0,83
Zastavěné území	535,41	26,62
Silniční síť	57,6	2,86
Železniční trať	8,05	0,40
Vodní plochy	18,36	0,91
Obytná oblast	220,3	10,95
Průmyslová oblast	171,84	8,54
Parky	6,46	0,32
Parkoviště	5,62	0,28

#### 10.4 Možnosti vzniku nových parkovacích ploch

V rámci vyznačování ploch land use na mapě byly ve městě Zábřeh vytipovány 4 lokality, na kterých by mohlo dojít k vybudování nových parkovacích míst, případně by mohla být rozšířena místa dosavadní. Tyto lokality se nachází u ulice Na Výsluní, Dvorská a Krumpach.

##### 10.4.1 Území 1

Pro vznik této parkovací plochy byla vybrána plocha u ulice Na Výsluní, která navazuje přímo na parkoviště, které se zde vyskytuje. Vlastníkem této plochy je město Zábřeh a dříve se zde nacházelo dětské hřiště s prolézačkami. V současné době jsou tyto prolézačky již zrušeny a na místě zůstalo pouze pískoviště, které je využíváno minimálně a ostatní plocha je pokrytá trávou. Při vybudování nové parkovací plochy by tedy bylo potřeba odstranit pískoviště, lavičky, které jsou kolem něho umístěny a pár stromů a keřů. Parkoviště by mohlo být napojeno na již stávající parkovací plochu

a mohlo by zde vzniknout alespoň 25 parkovacích míst. Tato místa by byla využívána obyvateli, kteří žijí v přilehlých panelových domech.



*Obrázek 19 Území 1  
Zdroj: Vlastní*

#### 10.4.2 Území 2

Možné místo pro vznik další parkovací plochy se nachází u ulice Dvorská. Tuto plochu má ve vlastnictví také město Zábřeh. Jedná se částečně o zatravněnou plochu, která je z půlky tvořena příkrým svahem. Za tímto svahem se nachází již vybudované parkoviště, které přiléhá k panelovým domům na ulici Žerotínov. Momentálně je část povrchu zasypána štěrkem, jelikož chce město tuto plochu využít pro nová parkovací místa. Pro vznik nové parkovací plochy by bylo potřeba zarovnat svahovitý terén a vytvořit tak rovnou plochu pro parkovací stání. Nová parkovací plocha by se mohla propojit s již existujícím parkovištěm a došlo by tak k jeho rozšíření. Zvětšením stávajícího parkoviště by se zvětšila jeho kapacita a mohlo by tak být využíváno i lidmi žijícími na sídlišti Severovýchod, které se nachází nedaleko od této plochy. Částečně by se tak vyřešil problém s parkovacími místy v této oblasti města. Parkovací plocha by mohla být zdrojem alespoň pro 40 parkovacích míst.



Obrázek 20 Území 2  
Zdroj: Vlastní

#### 10.4.3 Území 3

Pro vznik další parkovací plochy byla vybrána plocha nacházející se na sídlišti Krumpach. Jedná se o místo, které má ve vlastnictví město Zábřeh. Nachází se za panelovými domy a díky jeho větší rozloze by se zde mohlo vybudovat větší množství parkovacích míst. V současné době již tuto plochu využívají řidiči k zaparkování vozidel, pokud v okolí nenaleznou volné místo, i přesto že stání na této ploše není povoleno. Jelikož patří Krumpach k částem města, ve kterých je problémem nedostatečný počet parkovacích míst, tímto by se daný problém mohl vyřešit. Parkoviště by se mohlo napojit na místní komunikaci a vytvořilo by odhadem přes 30 parkovacích míst. Tato místa by byla převážně využívána obyvateli přilehlých panelových domů.



Obrázek 21 Území 3  
Zdroj: Vlastní

#### 10.4.4 Území 4

Poslední území, které bylo v rámci této bakalářské práce vytyčeno se nachází také u sídliště Krumpach. Tímto územím je plocha zeleně, která se nachází přímo za již vybudovaným parkovištěm v této oblasti. Plochu zeleně vlastní město Zábřeh, stejně jako existující parkoviště, které má kapacitu 43 parkovacích míst. Rozšířením této parkovací plochy by tak mohlo dojít ke zvětšení parkovací kapacity původního parkoviště minimálně o dalších 18 míst. Stejně jako u předchozího potenciálního parkoviště, by i tato nově vzniklá parkovací místa byla využívána místními obyvateli.



Obrázek 22 Území 4  
Zdroj: Vlastní

#### 10.5 Plány města Zábřeh

Město Zábřeh má naplánováno spoustu investic do parkovací infrastruktury, které by chtělo zrealizovat v průběhu následujících let. Většina záměrů však nemá pevně stanovené datum jejich realizace. K plánovaným investicím, které jsou naplánované na roky 2021 až 2022 se řadí vybudování nového parkoviště na sídlišti Výsluní, a také dlouho plánovaná rekonstrukce dosavadní parkovací plochy u stadionu, respektive rozlehlé parkovací plochy za Kulturním domem. Současná odstavná plocha je již dlouho nevyhovující. Původně tato plocha sloužila především pro kolotoče a cirkusy, ale postupem času ji zaplnila auta a začala tak sloužit jako parkoviště. Parkovací plocha je tvořena nezpevněným povrchem, na kterém se nachází spousta výmolů a děr, v nichž se zadržuje voda a na parkovišti se tak vytváří velké plochy louží. V zimě bývá

povrch bahnitý a v létě naopak velice prašný. Místní obyvatelé tak zajisté ocení výstavbu nového parkoviště, při kterém dojde k úpravě nevyhovujícího povrchu.

K dalším záměrům města, které však již nemají přesný termín jejich realizace patří například vybudování parkovacího domu na sídlišti Krumpach, ve kterém by mělo vzniknout 192 parkovacích míst a došlo by tak k vyřešení současného nedostatku parkovacích míst v této oblasti. K úpravám stávajících parkovacích ploch by mělo dojít i na ulici Křížkovského či Československé armády. Vznik nových parkovacích míst je zamýšlen na ulici Dvorská a Kosmonautů. Město Zábřeh má také naplánovanou revitalizaci sídliště Severovýchod, při které je počítáno s novými či upravenými parkovacími místy, stejně tak i při rekonstrukci Masarykova náměstí a náměstí Osvobození.

## 11 SWOT analýza

V rámci SWOT analýzy budou představeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby týkající se parkovací infrastruktury ve městě Zábřeh. Informace pro vytvoření jednotlivých bodů v rámci analýzy byly získány od Městského úřadu a doplněny vlastními poznatky.

### **Silné stránky:**

- nové parkoviště typu P+R a K+R u nádraží
- čerpání dotací na výstavbu nových parkovišť
- schválené záměry rekonstrukce parkovacích ploch za Kulturním domem a na sídlišti Výsluní na roky 2021 a 2022

### **Slabé stránky:**

- nedostatek parkovacích míst na sídlištích (převážně sídliště Severovýchod a Krumpach)
- z důvodu nedostatečného počtu parkovacích míst umísťují řidiči svá vozidla na chodník, trávu aj.
- parkování vozidel v okolí nádraží namísto využití placeného parkoviště u nádraží
- nevyhovující povrch některých parkovacích ploch

**Příležitosti:**

- Výstavba parkovacího domu na sídlišti Krumpach
- Plány města na vybudování či zrekonstruování parkovišť
- Plány revitalizace sídliště Severovýchod, náměstí Osvobození a Masarykova náměstí

**Hrozby:**

- Nenavrácení investice vložené do výstavby nového parkoviště P+R a K+R u nádraží
- Při vytváření nových míst dochází k úbytku veřejné zeleně
- Parkovací dům v Krumpachu – cena parkovacího domu, výše poplatků pro rezidenty, nízké využívání parkovacího domu

## 12 Závěr

Cílem bakalářské práce byla komplexní analýza parkovací infrastruktury na území Zábřehu, a to s jejím zasazením do širšího rámce využití veřejných městských ploch. Tato analýza měla být z části provedena formou mapových výstupů a jiných grafických znázornění. Teoretická část se zabývala převážně statickou dopravou a s ní spojeným managementem parkování a parkovací politikou. Praktická část zahrnovala analýzu parkovacích ploch ve městě, dále využití jednotlivých typů ploch vyskytujících v Zábřehu a následné navrzení vzniku nových parkovacích ploch.

V rámci zpracování praktické části práce byly zmapovány parkovací plochy vyskytující se na území města a bylo zjištěno, jak jsou tyto plochy využívány a v kterých částech města se nacházejí. Nejvíce ploch bylo zaznamenáno v centrální a severovýchodní části města. Za nejvíce problematické oblasti z hlediska obsazenosti parkovacích míst byly označeny dvě sídliště – Krumpach a Severovýchod. Na těchto sídlištích se obyvatelé již delší dobu potýkají s nedostatkem parkovacích míst. V důsledku toho lze často v těchto oblastech spatřit nevhodné parkování řidičů například na plochách, které k parkování nejsou vymezené a je na nich zakázáno odstavovat své vozidlo či na chodnících a trávnicích.

Při porovnání Zábřehu s ostatními městy v Olomouckém kraji z hlediska parkovacích poplatků bylo zjištěno že, oproti většině těchto měst má Zábřeh nejdelší dobu zpoplatnění parkovacích stání ve všedních dnech. Na druhou stranu jsou řidiči osvobozeni od poplatků o víkendech, zatímco v ostatních městech jsou zpoplatněné i sobotní dopoledne. V Zábřehu mají také obyvatelé větší možnost výběru časového období parkovacích karet, než je tomu ve většině vybraných měst.

Díky vymezení jednotlivých typů ploch na území Zábřehu bylo zjištěno, že parkovací plochy zaujímají 0,28% podíl na celkové rozloze, čímž se přibližují k rozloze parků vyskytujících se na území města. V určitých částech města tak chybí oddechové zóny například v podobě parků na úkor parkovacích ploch. Příkladem může být sídliště Severovýchod, ve kterém je největší koncentrace parkovacích ploch, ale není zde vytvořena žádná klidová zóna.

Na území města byly nalezeny celkem čtyři plochy, na kterých by bylo možné vybudovat nová parkovací místa. Tyto plochy mají dostatečné prostory na výstavbu parkovišť, a některé z nich se nachází vedle parkovišť, u kterých by mohlo dojít k jejich rozšíření. Lze tedy zkonstatovat, že město Zábřeh má stále ještě volné plochy k vybudování nadzemních parkovišť a zatím není potřeba vybudovávat parkoviště podzemní.

Zábřeh ví, že je zde problém s nedostatečnou kapacitou parkovacích míst, a to převážně ve zmiňovaných oblastech a svým způsobem se snaží tyto problémy řešit. Městský úřad má již zpracované spousty studií a plánů, které se zabývají výstavbou či rekonstrukcí parkovacích ploch a je otázkou času, kdy dojde k uskutečnění těchto plánů.



## 13 Summary

This bachelor thesis deals with problems of parking infrastructure on the territory of the town of Zábřeh. The work contains the individual car parks, which are marked in the created map materials with comments.

The thesis also involves information about paid car parks and the incomes that the city receives every year, the characteristics of the defined area, the use of types of areas in Zábřeh in comparison with parking areas and new possibilities of creating parking areas.

There are 110 public parking areas in Zábřeh, which are mostly located in the central and the northeastern part of the city. Lots of parking spaces are located in the area of urban housing estates, as well as in the city centre. These areas are the most used ones in the town.

An important part of the thesis are maps that were created in the program QGIS 3.2.2 Bonn using data from ČÚZK, OpenStreetMap, Copernicus website and from the Zábřeh Municipal Office. Maps show parking areas in the town, paid car parks and the location of individual types of areas in the land cadastral of Zábřeh.

## 14 Zdroje

ADAMEC, V., DUFEK, J., JEDLIČKA, J., HUZLÍK, J., LIČBINSKÝ, R. et al. (2008): *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 236 s. ISBN 978-80-86502-54-0.

ČKAIT (Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě). (2018): *Parkování ve městě*. Praha: ČKAIT, 102 s. ISBN 978-80-88265-02-3.

DEMEK, J., MACKOVČIN, P., BALATKA, B. (2006): *Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny*. Brno: AOPK ČR, 582 s. ISBN 80-86064-99-9.

FOLTÝNOVÁ, H. (2009): *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

HUBÁČEK, P. (2016): *Automobilita v klidu a městské prostředí*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, nakladatelství VUTIUM, 350 s. ISBN 978-80-214-4324-2.

MACH, J. R. (1998): *Garáž a vybavení garáže*. Praha: Grada, 109 s. ISBN 80-7169-741-9.

PACIONE, M. (2005): *Urban Geography: A Global Perspective*. London: Routledge, 957 s. ISBN 0-203-02352-8.

RODRIGUE, J. P. (2013): *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 432 s. ISBN 978-0-203-37118-3.

RŮŽIČKA, J. (1999): Komunální dopravní politika a územní plánování. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2(1), 39–43.

VALENTOVÁ, M., BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H., SPERAT, Z. (2016): *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 82 s. ISBN 978-80-88074-47-2.

ZELENÝ, L., PEŘINA, L. (2000): *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

Internetové zdroje:

COST Action 342 (2005): *Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility. Technical Committee on Transport, Action 342*, 133 s. [cit. 22.02.2021]. Dostupné z: <http://www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf>

ČSÚ (2020): *Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2020*. [cit. 17.03.2021]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112019>

ČÚZK (2021): *GeoPortal: Mapy*. [cit. 16.03. 2021]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map>

GaREP (2015): *Strategie rozvoje města Zábřeh 2015–2020*. Brno [cit. 16.03. 2021]. Dostupné z: [https://www.mapzabreh.cz/wp-content/uploads/2016/08/Strategie\\_rozvoje\\_m%C4%9Bsta\\_Z%C3%A1b%C5%99eh\\_2015\\_-\\_2020.pdf](https://www.mapzabreh.cz/wp-content/uploads/2016/08/Strategie_rozvoje_m%C4%9Bsta_Z%C3%A1b%C5%99eh_2015_-_2020.pdf)

GEOBUSINESS (2011): *Terminologický oříšek: Jak správně používat výrazy "land use" a "land cover"?*. [cit. 02.04.2021]. Dostupné z: <https://www.geobusiness.cz/terminologicky-orisek-jak-spravne-pouzivat-vyrazy-land-use-a-land-cover/>

KAVKA, L., RÁJA, J., HLAVSOVÁ, M. (2018): *Řešení problematiky parkování a odstavování vozidel ve městě*. [cit. 04.03.2021]. Dostupné z: [https://vslg.cz/wp-content/uploads/2018/06/8\\_kavka.pdf](https://vslg.cz/wp-content/uploads/2018/06/8_kavka.pdf)

LITMAN, T. (2006): *Parking Management – Strategies, Evaluation and Planning*. VTPI, Victoria, 27 s. [cit. 15.02.2021]. Dostupné z: <https://www3.drcog.org/documents/archive/parking%20management.pdf>

MACEJKA, P. (2010): *Statická doprava*. UDIMO spol. s r. o. [cit. 21.02.2021]. Dostupné z: [http://www.udimo.cz/staticka\\_doprava.html](http://www.udimo.cz/staticka_doprava.html)

Město Litovel (2011): *Informace pro účastníky silničního provozu*. [cit. 24.04. 2021]. Dostupné z: <https://www.litovel.eu/redakce/tisk.php?lanG=cs&clanek=48876&slozka=48132&>

- Město Mohelnice (2021): *Placené parkování*. [cit. 25.04. 2021]. Dostupné z: <https://www.mohelnice.cz/placene-parkovani/d-237589/p1=113325>
- Město Šternberk (2019): *Ceník parkovného*. [cit. 25.04. 2021]. Dostupné z: [https://www.sternberk.eu/images/stories/prilohy\\_clanku/vyhlasiky\\_narizeni/nar\\_5-2012-priloha-cenik\\_parkovneho.pdf](https://www.sternberk.eu/images/stories/prilohy_clanku/vyhlasiky_narizeni/nar_5-2012-priloha-cenik_parkovneho.pdf)
- Město Uničov (2021): *Nařízení č. 1/2021*. [cit. 25.04. 2021]. Dostupné z: [http://www.unicov.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17450&id\\_dokumenty=22910](http://www.unicov.cz/assets/File.ashx?id_org=17450&id_dokumenty=22910)
- Město Zábřeh (2013): *Křižovatka cest*. [cit. 18.03. 2021]. Dostupné z: [http://tourism.zabreh.cz/wp-content/uploads/2016/01/zabreh\\_IMAGE\\_CZ-AJ\\_2013-1.pdf](http://tourism.zabreh.cz/wp-content/uploads/2016/01/zabreh_IMAGE_CZ-AJ_2013-1.pdf)
- Město Zábřeh (2018a): *Zábřeh v číslech*. [cit. 16.03.2021]. Dostupné z: <https://www.zabreh.cz/zabreh-v-cislech/d-1750/p1=1714>
- Město Zábřeh (2018b): *Parkování u nádraží*. [cit. 02.04.2021]. Dostupné z: <http://tourism.zabreh.cz/katalog-sluzby-firmy/parkovani-u-nadrazi/>
- Město Zábřeh (2021): *Jízdní řády MHD*. [cit. 19.03. 2021]. Dostupné z: <http://tourism.zabreh.cz/turisticky-servis/doprava/jizdni-rady-mhd/>
- Městský úřad Mohelnice (2018): *Ceník za parkování v zónách placeného stání*. [cit. 25.04. 2021]. Dostupné z: [https://proxy.mu-mohelnice.cz/rada\\_mesta/Archiv\\_2014-2018/130\\_Rada\\_mesta/attachments/Cenik-parkovani-2018-.pdf](https://proxy.mu-mohelnice.cz/rada_mesta/Archiv_2014-2018/130_Rada_mesta/attachments/Cenik-parkovani-2018-.pdf)
- Parking network (2021): *All types of parking facilities*. Information source for professionals in the parking industry. [cit. 03.03.2021]. Dostupné z: <http://www.parking-net.com/aboutparking/parking-facilities>
- PITSIAVA-LATINOPOULOU, M., BASBAS, S., PAPOUTSIS, K., SDOUKOPOULOS, E. (2012): *Parking Policies for Supporting Sustainable Mobility: Procedia - Social and Behavioral Sciences*. 48, 897–906, ISSN 1877-0428. [cit. 07.03.2021]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1067>
- Pražská integrovaná doprava (2021). *P+R, B+R, K+R*. ROPID. [cit. 22.02.2021]. Dostupné z: <https://pid.cz/prakticke-informace/pr-br-kr/>

ŘSD (2016): *Prezentace výsledků sčítání dopravy 2016*. [cit. 18.03.2021]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

ŘSD (2021): *Mapa projektů*. [cit. 18.03.2021]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/!ut/p/a1/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbzdjQ0MDRzNXFyNTX1CDAwMDIEKIoEKnN0dPUzMfYAiJhZGBp4uTh4u5pa-BgaeZsTpN8ABHA0I6Q\\_XjwlrwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/stavby/I44/i44-zabreh-obchvat?filters\[\]=StavbyRealizace&filters\[\]=StavbyPriprava&page=0](https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbzdjQ0MDRzNXFyNTX1CDAwMDIEKIoEKnN0dPUzMfYAiJhZGBp4uTh4u5pa-BgaeZsTpN8ABHA0I6Q_XjwlrwecCsAI8VhTkhkYYZDoqAgCJ8XUV/#/stavby/I44/i44-zabreh-obchvat?filters[]=StavbyRealizace&filters[]=StavbyPriprava&page=0)

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE (2012): *Principy a pravidla územního plánování* (metodická příručka): C. 7 Dopravní infrastruktura [cit. 22.02.2021]. Dostupné z: <http://www.ur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

ZÁKONY PRO LIDI. *Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích*. Praha: Parlament, 1997 [cit. 25.02.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Datové zdroje:

Copernicus Land Monitoring Service (2018): *Corine land cover – 2018*. [cit. 10.04.2021]. Dostupné z: <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc2018>

ČÚZK (2021): *INSPIRE prohlížeč sloužba WMS pro téma Dopravní síť (TN)*. [cit. 15.04.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(zte3ulhmjbywkpivesctozc0\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.INSPIRE&metadataID=CZ-CUZK-VIEW-TN&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=3133](https://geoportal.cuzk.cz/(S(zte3ulhmjbywkpivesctozc0))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.INSPIRE&metadataID=CZ-CUZK-VIEW-TN&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3133)

ČÚZK (2021): *Prohlížeč sloužba Esri ArcGIS Server – Data 200*. [cit. 20.03.2021]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(zte3ulhmjbywkpivesctozc0\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-DATA200-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=314982](https://geoportal.cuzk.cz/(S(zte3ulhmjbywkpivesctozc0))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-DATA200-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=314982)

ČÚZK (2021): *Prohlížeč sloužba Esri ArcGIS Server – Ortofoto ČR*. [cit. 20.03.2021].

Dostupné z:

[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-ORTOFOTO&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=3141](https://geoportal.cuzk.cz/(S(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-ORTOFOTO&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3141)

ČÚZK (2021): *Prohlížeč sloužba Esri ArcGIS Server – Základní mapy ČR*. [cit. 15.04.2021].

Dostupné z:

[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-ZM-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=3140](https://geoportal.cuzk.cz/(S(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.AGS&metadataID=CZ-CUZK-AGS-ZM-P&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3140)

ČÚZK (2021): *Prohlížeč sloužba WMS – DMR 5G (Stínovaný model reliéfu)*.

[cit. 15.04.2021]. Dostupné z:

[https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-DMR5G&metadataXSL=metadata.sluzba&head\\_tab=sekce-03-gp&menu=3130](https://geoportal.cuzk.cz/(S(zte3ulhmjbywkpiyesctozc0))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=wms.verejne&metadataID=CZ-CUZK-WMS-DMR5G&metadataXSL=metadata.sluzba&head_tab=sekce-03-gp&menu=3130)

Městský úřad Zábřeh (2021)

OpenStreetMap (2021): *Openstreetmap.org*. [cit. 20.03.2021]. Dostupné z:

<https://www.openstreetmap.org/>

## Seznam obrázků a tabulek

### Seznam obrázků

Obrázek 1 Příklad fyzických prostředků regulace parkování v Zábřehu – žlutá čára, chránící prostory, na kterých se nesmí parkovat .....	18
Obrázek 2 Jednotlivá garáž pro jedno vozidlo (vlevo) a pro tři vozidla (vpravo) .....	22
Obrázek 3 Řadová garáž (vlevo) a řadová garáž pro vozidla řazena ve dvou řadách (vpravo).....	23
Obrázek 4 Poloha města Zábřeh v rámci ČR.....	29
Obrázek 5 Městské části Zábřehu .....	30
Obrázek 6 Nejzatíženější úseky silnic v Zábřehu pro rok 2016 .....	32
Obrázek 7 Schéma linek MHD Zábřeh .....	33
Obrázek 8 Parkoviště vyskytující se v SZ části města Zábřeh k dubnu 2021 .....	35
Obrázek 9 Parkoviště vyskytující se v centrální a SV části města Zábřeh k dubnu 2021	37
Obrázek 10 Auta parkující na chodníku.....	39
Obrázek 11 Parkoviště vyskytující se v JV části města Zábřeh k dubnu 2021 .....	41
Obrázek 12 Placená parkoviště na území města Zábřeh k dubnu 2021 .....	43
Obrázek 13 Parkoviště na náměstí Osvobození .....	43
Obrázek 14 Parkoviště na ulici Kozinova .....	44
Obrázek 15 Parkoviště na ulici Školská.....	45
Obrázek 16 Parkoviště u nádraží (P1 – malé parkoviště) .....	45
Obrázek 17 Parkoviště u nádraží (P2 – velké parkoviště) .....	46
Obrázek 18 Využití ploch v katastrálním území Zábřehu v roce 2021 .....	53
Obrázek 19 Území 1.....	58
Obrázek 20 Území 2.....	59
Obrázek 21 Území 3.....	59
Obrázek 22 Území 4.....	60

### Seznam tabulek

Tabulka 1 Srovnání tradičního a moderního přístupu k parkování.....	16
Tabulka 2 Rozloha parkovacích ploch a jejich podíl .....	42
Tabulka 3 Ceny parkovného v Zábřehu .....	47
Tabulka 4 Ceny permanentních karet v Zábřehu .....	47
Tabulka 5 Příjem z parkovacích automatů v Zábřehu za roky 2015-2020 .....	48
Tabulka 6 Rozloha jednotlivých ploch a jejich podíl.....	57