

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Vliv zpoplatnění parkovacích ploch
v obytných zónách na statickou dopravu
ve vybrané oblasti**

(Diplomová práce)



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání diplomové práce

studentka

Bc. Kateřina Vašečková, DiS.

studijní program

Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Vliv zpoplatnění parkovacích ploch v obytných zónách na statickou dopravu ve vybrané oblasti**

Cíl práce:

Ověřit, zda zpoplatnění parkování formou parkovacích zón může zlepšit kvalitu parkování ve vybrané obytné oblasti.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska řešené problematiky
2. Metodika vlastního průzkumu
3. Mobilita a statická doprava ve vybraném regionu
4. Výsledky a vyhodnocení průzkumu

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.

PECÁKOVÁ, Iva, NOVÁK, Ilja a Jan HERZMANN. Pořizování a vyhodnocování dat ve výzkumech veřejného mínění. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0753-6.

RŮŽIČKA, Jiří. Cesty k udržitelné dopravě ve městech. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. ISBN 80-901339-1-6.

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Julius Přenosil


Datum zadání diplomové práce:

31. 10. 2022

Datum odevzdání diplomové práce:

6. 5. 2023

Přerov 31. 10. 2022


Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní, a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb.; o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce a verze nahraná do informačního systému školy jsou totožné

V Přerově, dne 6. 5. 2023



.....

Poděkování

Ráda bych poděkovala mému vedoucímu práce panu Ing. Juliusi Přenosilovi za cenné rady, tipy a vedení během celé práce, dále bych chtěla poděkovat mé kamarádce Mgr. Martině Zouharové, PhD. za podporu a povzbuzení ve chvíli, kdy jsem nevěřila v sebe samu.

Anotace

Diplomová práce se zabývá velmi aktuálním tématem statické dopravy se zaměřením na zpoplatnění parkování pomocí zónového systému ve statutárním městě Olomouc. Soustředí se na vybranou konkrétní oblast na pomezí městských částí Olomouc-Povel a Olomouc-Nové sady, kde byla v nedávné době zbudována nová část tramvajové trati. Práce se snaží nastínit, jak by se obyvatelé v této oblasti ale i širším okolí pravděpodobně chovali, pokud by došlo k zónovému zpoplatnění. Ke zjištění pravděpodobné reakce obyvatel konkrétních městských částí bylo využito průzkumného šetření za pomoci dotazníku.

Klíčová slova

statická doprava, parkování, parkovací zóny, zpoplatněné parkování, Olomouc

Annotation

The diploma thesis deals with the very current topic of static traffic with a focus on charging for parking using the zone system in the statutory city of Olomouc. It focuses on a selected specific area on the border of the Olomouc-Povel and Olomouc-Nové sady districts, where a new section of the tram line was recently built. The work tries to outline how the inhabitants of this area and the wider surroundings would probably behave if there were to be zonal charging. An exploratory survey using a questionnaire was used to determine the likely reaction of the residents of specific city districts.

Keywords

static traffic, parking, parking zone, paid parking, Olomouc

Obsah

Úvod	9
1 Teoretická východiska řešené problematiky	11
1.1 Parkování z pohledu ekonomie.....	11
1.1.1 Definice parkování.....	14
1.2 Parkování	16
1.2.1 Normy pro parkovací místa	16
1.2.2 Přestupky při parkování.....	17
1.3 Automobilita a statická doprava	19
1.4 Parkovací politika	20
1.5 Doprava ve městech.....	22
1.5.1 Dopady individuální automobilové dopravy	22
1.5.2 Regulace individuální automobilové dopravy	23
1.5.3 Zpoplatnění parkování	23
1.5.4 Výhody a nevýhody zpoplatnění parkování	24
1.6 Regulace parkování.....	25
1.6.1 Nejčastější typy regulování parkování.....	27
1.6.2 Dopady nástrojů regulace na počty parkovacích míst a objem dopravy	29
1.7 Management statické dopravy	32
1.7.1 Základní principy.....	34
1.8 Trvale udržitelný rozvoj.....	34
1.8.1 Udržitelný rozvoj v dopravě	35
1.8.2 Udržitelný rozvoj v parkování	35
1.8.3 Green deal	36
2 Metodika vlastního průzkumu.....	38
2.1 Metoda CAWI	38
2.2 Otázky průzkumného šetření	39

2.3	Řešení problému formou dotazování.....	40
2.4	Sběr dat	41
2.5	Zvolené téma dotazníkového šetření a diskuze	41
3	Mobilita a statická doprava ve vybraném regionu	43
3.1	Charakteristika mobility a statické dopravy ve vybraném regionu	43
3.2	Parkovací politika v Olomouci	44
3.3	Statická doprava ve vybrané oblasti	46
3.4	Vlastní průzkum parkovacích kapacit ve vybrané oblasti	48
3.5	Diskuze	52
3.5.1	System hlavního města Prahy	52
3.5.2	System města Brna	54
3.5.3	System města Hradec Králové.....	56
3.6	Průzkum UPOL	61
4.	Výsledky a vyhodnocení průzkumu	62
4.1	Výsledky dotazníku	62
4.2	Zodpovězení cílů.....	78
4.3	Srovnání systémů měst Praha, Hradec Králové a Brno	80
4.4	Návrhy a doporučení.....	81
	Závěr	84
	Seznam zdrojů	86
	Seznam grafických objektů.....	90
	Seznam zkratk	93
	Seznam příloh	94

Úvod

Tato práce se zabývá velmi aktuálním tématem, které všeobecně trápí obyvatele měst a obcí v ČR, a tím je nedostatek parkovacích míst. V původní socialistické výstavbě se výhledově nepočítalo s tím, že by někdy v budoucnu mohlo být v každé rodině motorové vozidlo, natož tak vozidel víc. Díky tomuto smýšlení dnešní společnost řeší problém, kde vlastně můžou občané měst a obcí svá motorová vozidla parkovat. Není možné neustále stavět nová a nová parkoviště na úkor zemědělské orné půdy a s rozšiřující se zástavbou ve městech i v obcích se tato místa hledají jen velmi obtížně.

Cílem práce je ověřit, zda by zpoplatnění parkování nějak výrazně změnilo chování obyvatel vybrané části města Olomouce. Tato skutečnost bude ověřována pomocí kvantitativního designu průzkumu, tedy šetření pomocí dotazníku.

V teoretické části je nastíněna základní problematika, která se prolíná celou prací a která se snaží vysvětlit některé základní principy co se statické dopravy ve městech a obcích týkají, základní problémy a aspekty zpoplatnění parkování a další. Teoretická část této práce je sestavena na základě prostudování odborných publikací a dalších relevantních zdrojů. Dále bylo čerpáno z oficiálních internetových stránek vybraných měst ČR za účelem prostudování systémů zpoplatněného parkování, případně kvůli zjištění ohlasu od obyvatel a také byly dohledávány informace o případných dalších zlepšení stran parkování. Následně je zde popsána metodika výzkumu, která byla pro tuto práci zvolena a tou bylo dotazníkové šetření, které se volně inspirovalo již proběhlým dotazníkovým šetřením, které provedlo město Olomouc v roce 2020 pod záštitou Univerzity Palackého.

Pro oblast průzkumu byla zvolena právě Olomouc, jelikož autorka této diplomové práce je obyvatelkou tohoto města, ale také současně i majitelkou motorového vozidla, tudíž se jí vybraná problematika parkování přímo dotýká. Vybraná oblast, která byla zvolena, Povel a Nové sady, byla určena proto, že se jedná o dvě městské části Olomouce, které v součtu tvoří přes 40 000 obyvatel Olomouce. Nejedná se však o celá katastrální území těchto částí, nýbrž pouze o část na pomezí hranic těchto území, kde byla v letech 2021 - 2022 zbudovaná nová část tramvajové trati. Tato výstavba s sebou přinesla několikaletý diskomfort nejen pro řidiče, ale i pro pěší, a to vzhledem k rozsáhlé rekonstrukci hlavní trasy Schweitzerova-Zíkova.

Poměrně diskutovaným tématem posledních několika let je zavedení zónového parkování po vzoru jiných měst jako Praha či Brno nebo také Hradec Králové. V závěru této práce bude následně na základě výsledků dotazníkové šetření uvedeno, jakým způsobem aktuálně nahlíží zahrnutí respondenti na možnost zpoplatnění parkování ve vybraných částech města Olomouce.

1 Teoretická východiska řešení problematiky

Parkování nebo také statická doprava je hlavním řešeným problémem v této práci. V městských zástavbách je vnímáno jako služba, která je ovšem součástí dopravy.

Vzhledem k tomu, že je tedy vnímáno parkování občany jako služba, mělo by tedy zvyšovat užitnou hodnotu a dotvářet tak služby dopravy, které konečný zákazník či uživatel vyžaduje či očekává.

Pokud se město má stát poskytovatelem této služby, tak jak stát požaduje, pak je potřeba dosáhnout souladu mezi několika faktory, kterými jsou:

- povědomí dodavatele o přání a očekávání zákazníka,
- prezentování služby dodavatelem,
- realita, jak je daná služba nabízena,
- kvalita služby, kterou od dodavatele/poskytovatele očekává zákazník,
- vnímání služby z pohledu zákazníka. [1]

Jelikož se již několik let město Olomouc zabývá otázkou, jak pomoci obyvatelům ke zkvalitnění možnosti parkování, tak byla předložena i možnost zpoplatnění parkování jako v jiných městech na základě vymezených zón, kde by bylo jasně uvedeno, kolik bude každý majitel motorového vozidla platit za každé jedno motorové vozidlo na bytovou jednotku. Toto zpoplatnění se týká především bytových sídlištních zástaveb, kde jsou parkovací místa velmi omezena, čímž trpí veškerá statická doprava.

1.1 Parkování z pohledu ekonomie

Jako první je třeba zabývat se pojmem statická doprava. Statickou dopravu můžeme také nazývat jako dopravu v klidu. Parkovací politiky se v různých městech liší a tedy i každé zastupitelstvo konkrétního města bude k této problematice přistupovat poněkud jiným způsobem.

K pojmu statická doprava se úzce váže pojem parkovací místo, které lze zařadit z ekonomického pohledu mezi statky, jelikož uspokojuje nějakým předem známým a daným způsobem lidské potřeby. Všichni uživatelé motorových prostředků, mají jednu potřebu, a to je zaparkovat, pokud možno v co nejkratší docházkové vzdálenosti od místa jejich bydliště, což se však ne vždy povede podle představ majitele vozidla.

Z ekonomického hlediska bychom dále mohli parkovací místo nazvat volným statkem, jelikož je poskytován bezplatně a v podstatě nevyžaduje žádný náklad na jeho udržování. [2]

U takového zdroje, jakým je volný, může dojít k jeho nadužívání a tím také k jeho vyčerpání či úplnému zničení, což konkrétně je pozorovatelné právě u bezplatného parkování, které je naprosto ukázkovým příkladem nadužívání a tím pádem také vede k jeho nedostatku a někdy i jeho zničení. Zničení v tomto případě chápeme jako právě zmíněné zpoplatnění parkování nebo parkovací zákazy či zavedení rezidenčního parkování se závorami na parkovacích místech apod. Nedochozí zde k typickému vyčerpání tohoto volního zdroje, jen k jeho momentálnímu naplnění. To je jev, kdy uživatel přijede k danému parkovacímu místu a nemůže zaparkovat v daný okamžik, protože je plně obsazeno, a tak musí uživatel jet hledat místo jinde. Svým způsobem zde ani nedochází ke snižování výnosnosti, vždy je tu možnost, že výhledově bude dané místo určeno ke zpoplatnění. Pokud tak není učiněno, může docházet ke snížení efektivnosti, protože bezplatná místa jsou využívána lidmi, pro které nemá parkovací místo hodnotu konkrétní hodnotu, jak by tomu bylo, pokud by bylo zpoplatněno. Jelikož parkovací místo je považováno za volný statek, pak je vhodné si takový teoretický přístup k volnému statku přiblížit na jiném příkladu, aby bylo tomuto přístupu správně porozuměno.

Volným statkem je možno nazvat třeba i zdravotní péči, která je dostupná bezplatně všem občanům, kteří si platí zdravotní pojištění v rámci mzdy, platu nebo jsou dobrovolně přihlášení k placení tohoto pojištění. Podobně je to je i s parkovacími místy, kdy občané z pozice daňových poplatníků hradí do rozpočtu státu či obce náklady, ze kterých jsou poté parkovací plochy spravovány. Některé prameny berou volné statky jako statky, které je možno užívat dle libosti a i tak bude dostatek. Toto ovšem neplatí v případě parkovacích míst. Ta jsou frekventovaná a nesplňují požadavky k uspokojení uživatelů dlouhodobě, neboť roste počet majitelů motorových vozidel a také přibývá počtu vlastněných vozidel na bytovou jednotku či domácnost. Z důvodů neustálého přibývání automobilů, nemůže vždy město či obec zajistit dostatečné množství parkovacích míst a v některých oblastech tudíž se z řidičů motorových vozidel stávají konkurenti. Jestliže na jednom místě zaparkuje jeden konkrétní řidič, na dalšího v pořadí nevyjde toto místo, které je již plně obsazeno a je nucen hledat jiné místo, které pro něj nemusí být již tak lukrativní z hlediska vzdálenosti od bydliště. Tím pádem je možno parkovací místo

označit za takový ekonomický statek, který uživateli přinese užitek, ale zároveň není volně k dispozici, protože jeho zdroje jsou velmi vzácné. [3]

Jak již bylo řečeno, parkovací místo je tedy ekonomický statek, ale dále je možnost na něj nahlížet jako na statek soukromý či veřejný. Pokud bude parkovací místo chápáno jako veřejný statek, tak ten je brán jako tržní selhání, a to z toho důvodu, že spotřeba statku jedním uživatelem nesnižuje spotřebu statku uživatelem dalším a tím vzniká rivalita s ochotnou zaplatit za daný statek nějakou určitou tržní cenu. Rivalita vznikající ve spotřebě je tedy chápána tak, že spotřeba jednoho uživatele dokáže způsobit snížení přínosu ostatním uživatelům. Veřejný statek je takový, který je nevylučitelný ze spotřeby v nerivalitní formě. Naopak soukromý statek může být nějakými konkrétními způsoby omezen či zcela zakázán k využívání majitelem daného statku. Jelikož doprava sama o sobě je závislá na uživateli, které lze ze spotřeby vyloučit už jen na základě transakčních nákladů, tak s rostoucím počtem automobilů si budou poté uživatelé logicky následně konkurovat při hledání místa. Z toho tedy vyplývá, že parkovací místo můžeme nazvat soukromým vzácným ekonomickým statkem, protože splňuje onu podmínku rivality během spotřeby a vylučitelnosti ze spotřeby. [3]

Naproti tomu dle zákona č. 128/2000 Sb. O obcích jeho §34, je zde uvedeno, že *„veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru“*. Obecné užívání pak podle § 19 ze zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích pak říká, že *„každý smí užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak (zde je míněn zákon č. 565/1990 Sb. o místních poplatcích, který určuje, za jaké využívání veřejného prostranství může obec vybírat poplatky). Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.“* Podle zákona tedy nelze vyloučit jakékoli subjekty z užívání veřejného prostranství, ačkoli je v soukromém vlastnictví. Parkovací místa, ale vyloučit ze spotřeby můžeme, jelikož se v zásadě jedná o princip soukromého statku. [4,5]

Dále je třeba si nastínit potřeby parkování z pohledů rezidentů, abonentů a příležitostných návštěvníků. Rezidenti (ať už s trvalým pobytem na dané adrese či jen přechodným bydlištěm) nemají jinou možnost parkování. Alternativy jsou velmi omezeny a jsou vázány parkováním na lokalitu svého bydliště. Abonenté využívají zase parkovací místa,

keré mají v blízkosti své provozovny či sídla podnikání. V tomto případě je větší možnost zvážit změnu způsobu dopravy do zaměstnání, která je modifikovaná osobními preferencemi zaměstnance, možnostmi zaměstnavatele nebo také dopravní dostupností. Příležitostní návštěvníci mají možnost využití jakékoliv kombinace dopravy na místo, takže v jejich případě je možnost odstavit vozidlo na periferii města a dále pokračovat v cestě pomocí dostupné městské hromadné dopravy MHD). [6]

1.1.1 Definice parkování

Samotná tematická oblast parkování jako součást statické dopravy zahrnuje několik pojmů, které je nezbytné v rámci této práce dále objasnit.

Norma ČSN 73 6056 nám definuje:

- *„parkování jako umístění vozidla mimo jízdný pruhu pozemní komunikace zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu,*
- *odstavení je dlouhodobé stání definované jako umístění vozidla zpravidla v místě bydlíště, případně v sídle provozovatele po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá,*
- *parkovací stání je pak plocha určena pro odstavení nebo parkování jednoho vozidla,*
- *parkoviště je prostor pro parkování vozidel na samostatné ploše oddělené od pozemní komunikace, na které jsou navržena jednotlivá parkovací stání,*
- *parkovací záliv je plocha určená k parkování jednoho nebo několika vozidel s podélným, šikmým či kolmým řazením umístěná podél jízdního pásu,*
- *parkovací plocha je pak prosto určený pro parkování vozidel, kdy technické řešení odstavených a parkovacích ploch je shodné,*
- *parkovací kapacita znázorňuje počet parkovacích míst na pozorovaném místě.*

Jedná o nabídku parkovacích stání, kdy kapacita parkování není nikde definována jako zaběhlý pojem. Jedná se o poměrně samo vysvětlitelný výraz.“ [7]

Parkovací stání se potom podle ČSN 73 6056 dají dále dělit do 3 kategorií:

1. *„Podle kategorie vozidel:*
 - a. *osobní,*
 - b. *lehká a užitková vozidla,*
 - c. *nákladní vozidla,*
 - d. *autobusy,*

- e. *motocykly*
 - f. *jízdní kola,*
2. *podle skupiny uživatelů:*
 - a. *rezidenty a abonenty,*
 - b. *zákazníky, zaměstnance a hosty,*
 - c. *zásobování a dopravní obsluha,*
 - d. *osoby těžce pohybově postižené a osoby doprovázející dítě v kočárku,*
 3. *podle vztahu umístění k pozemní komunikaci:*
 - a. *na parkovacích pružích podél jízdního pásu (podélné stání),*
 - b. *na parkovacích pásech podél jízdního pásu (kolmé nebo šikmé stání),*
 - c. *na středním dělicím pásu směrově rozdělené pozemní komunikace,*
 - d. *na samostatném parkovišti s podélným, šikmým nebo kolmým řazením parkovacího stání,*
 - e. *v jednotlivé, řadové nebo hromadné garáži. “ [7]*

Regulovat statickou dopravu v centrech měst v návaznosti na městskou hromadnou dopravu a případně na cyklistickou dopravu (principy a pravidla územního plánování) mají za úkol parkovací systémy. Například:

- ***Park and Ride (P + R)*** – tzn. zjednodušeně řečeno: „zaparkuj a jed' dále veřejnou dopravou“. Tento systém vyžaduje parkovací plochy nebo objekty na periferiích města či daného regionu v těsné blízkosti zastávky nebo stanice veřejné dopravy. Obvykle bývá v tomto systému zvýhodněna cena jak parkování, tak jízdenky. Systém P + R je možno výhodně kombinovat s předměstskými obchodními centry.
- ***Park and Go (P + G)*** – tzn. „zaparkuj a jdi dále pěšky“. Parkoviště tohoto typu jsou obvykle umístěna na okraji centra a jejich využívání je regulováno poplatky.
- ***Kiss and Ride (K + R)*** – tzn. „zaparkuj (zastav) jen krátce u stanice veřejné dopravy (pouze pro vystoupení a nastoupení pasažéra), který přestoupí na veřejnou dopravu) a odjed“. Systém K + P vyžaduje jen omezenou parkovací plochu několika míst, ale ve velmi těsné vazbě na stanici veřejné dopravy. Je možné jej aplikovat také u škol pro rodiče převážející děti. [8, s. 143]

1.2 Parkování

Nedostatkem parkovacích míst, trpí v dnešní době drtivá většina měst a obcí. Nevyhovující stav parkování je vyhodnocen ve většině městech či obcích a spousta občanů vnímá parkování v místě svého bydliště jako velký problém.

1.2.1 Normy pro parkovací místa

Poměrně častým problémem je, že se řidič nemůže s vozidlem pořádně vejít do parkovacího prostoru na daném parkovacím místě. Je tomu tak proto, že dnešní auta jsou prostorově větší, a to jak do šířky, tak do délky, ale norma ČSN 73 6056 stanovená pro parkovací místo se od roku 2011 nezměnila. S velikostí parkovacích míst to aktuálně není jednoduché, jak je vidět na obrázku 1.1, protože bez dodržení této normy není možné parkovací místo zkolaudovat.

Norma tedy uvádí, že minimální rozměry parkovacího místa pro osobní automobily při kolmé stání je 2,5 m na šířku a 5 m na délku. Dále pak šikmém stání se sklonem 75° je tato šířka 2,6 m a délka 5,3 m. u šikmého stání se sklonem 60° je šířka 2,9 m a délka 5,2 m, pokud bude parkovací místo šikmé se sklonem 45° , pak je potřeba šířka 3,55 m a délka takového místa 4,8 m. Jinak je tomu pro lehká užitková vozidla (rozměr jsou opět vidět na obrázku). [7]

Nejvíce trendu využívají nákupní centra, která dělají parkovací stání přesně podle této normy, což je z logického hlediska naprosto pochopitelné a v pořádku, jen majitelé vozidel se mnohdy v tomto případě chovají zcela nelogicky a snaží se nacpat svá obrovská auta, která mají půdorysně stejné rozměry jako samotné parkovací místo na tato stání.

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání ^{*)}	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**)} – jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**)} – couvání
		a (m)	g (m)				d (m)	b (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50
Šikmé 75°	osobní	2,60	2,50	0,25	5,30	0,50	5,00	
		2,75	2,65				4,25	
		2,90	2,80				3,25	
	lehká užitková (dodávka)	2,85	2,75	0,40	6,80	0,50	6,25	
		3,00	2,90				5,25	
		3,20	3,10				3,75	
Šikmé 60°	osobní	2,90	2,50	0,25	5,20	0,50	3,50	
		3,10	2,65				3,00	
	lehká užitková (dodávka)	3,20	2,75	0,40	6,60	0,50	4,25	
		3,35	2,90				3,50	
Šikmé 45°	osobní	3,55	2,50	0,25	4,80	0,50	3,00	
		3,75	2,65				2,50	
	lehká užitková (dodávka)	3,90	2,75	0,25	6,00	0,50	3,50	

*) Při návrhu parkovacích stání se s ohledem na místní podmínky upřednostňuje menší šířka stání a větší šířka jízdního pruhu.
**) V závislosti na místních podmínkách (povolené/zakázané najetí vozidla do protisměru při parkování) se navrhne jeden nebo dva jízdní pruhy (jednosměrný nebo obousměrný provoz).
Pro návrh základní šířky parkovacího stání platí šířka jízdního pruhu ve stejném řádku tabulky.

Obr. 1.1 - Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu

Zdroj: [9]

1.2.2 Přestupky při parkování

Někdy mají řidiči tendenci parkovat na místech, kde se to příliš nehodí. Některé přestupky nejsou tak závažné jako jiné, ale některé se mohou podstatně prodražit či stát řidiče pár bodů z jeho bodového konta. Níže jsou uvedeny pojmy, které jsou používány na pokutových lístcích a mohou být pro občany poněkud matoucí:

- „**Stání** – uvést vozidlo do klidu na dobu delší než je doba zastavení, laicky řečeno, pokud vozidlo opustíte a necháte ho opuštěné stát na místě.
- **Zastavení** – uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo v neprodleném naložení a vyložení či složení nákladu.

- **Zastavení vozidla** – jedná se o uvedení vozidla do klidu, nebo také přerušení jízdy, které ale vyplývá z důvodů nezávislých na vůli řidiče. “

Řidiči nesmí svá auta zaparkovat:

- „V zákazu zastavení,
- v zákazu stání,
- v protisměru,
- na nezpevněném povrchu,
- na přechodu pro chodce,
- na vyhrazeném místě (ZTP, rodiny s kočárky a malými dětmi),
- na placeném parkovišti bez řádného zaplacení,
- mimo vyznačení směr,
- na zastávce MHD,
- při nedodržení minimální šířky jízdního pruhu (3 m pro komunikace s maximální povolenou rychlostí 30 km/h a 4 m pro komunikace s maximální povolenou rychlostí 50 km/h)
- Parkování na chodníku (výjimkou jsou vyznačená parkoviště).“

Dále řidič nesmí zastavit a stát:

- „V nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti,
- před nepřehledným vrcholem a ve vzdálenosti kratší než 5 m za ním,
- na přechodu pro chodce a ve vzdálenosti kratší 5 metrů před ním
- na křižovatce a ve vzdálenosti kratší 5 m před i za hranicí křižovatky (pokud není křižovatku ve tvaru „T“ na protější straně vyúsťující komunikace, tam je to povoleno),
- v připojovacím či odbočovacím pruhu,
- u zastávek tramvaje, autobusu či trolejbusu bez nástupního ostrůvku,
- na železničním přejezdu, podjezdu a v tunelu, dále pak ve vzdálenosti kratší 15 m před i za nimi,
- na místě, které by zakrývalo svislou dopravní značku nebo vodorovnou dopravní značku "Směrové šipky" nebo "Nápis na vozovce",
- ve vyhrazeném jízdním pruhu,
- v jízdních pruzích vyznačených na vozovce mimo pravého jízdního pruhu,

- *ve vzdálenosti kratší než 5 metrů od začátku a konce vodorovné značky "Podélná čára souvislá" nebo nástupního ostrůvku, pokud by nezůstal volný jízdní pruh široký alespoň 3 metry,*
- *na mostě,*
- *v tunelu (mimo nouzového stání na místě označeném dopravní značkou "Nouzové stání"),*
- *před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,*
- *na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno (neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tři minut),*
- *na tramvajovém pásu,*
- *na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,*
- *na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.* “ [10]

1.3 Automobilita a statická doprava

Dnešní civilizovaný život je v podstatě celý závislý na dopravě či přepravě. Nejvíce je tato realita patrná na přesunu zboží z míst, kde došlo k jejich produkci na místa, kde následně dochází k jejich spotřebě. V neposlední řadě je ale doprava nezbytná pro běžné občany, kdy se tito potřebují zpravidla dostat z bodu bydliště do bodu jiného, jakkoli vzdáleného, kde je třeba vykonat nějakou běžnou aktivitu jako je nákup, zaměstnání, vzdělávání, péče o zdraví či volnočasová aktivita. Doprava je tedy nedílnou součástí každodenního života. Mobilita je základní lidskou činností a potřebou, ale bývá omezena konkrétní vzdáleností. V dřívějších dobách byla města tvořena především pro primární způsob mobility, která je přirozená a vlastní každému živému tvorů, a tou je chůze nebo běh. Časem byla doprava možná bicyklem nebo také koňmo. Později začalo docházet k přestavbě měst a obcí na základě zavedení železniční dopravy a tím postupně vznikla první hromadná veřejná mobilita, která pomáhala jak občanům, tak i zboží dopravovat na různě vzdálená místa, ovšem opět se při přestavbě děly změny především podél tras hlavních pěších cest a silnic. Chůze nadále zůstávala dominantním mobilním prostředkem, především s ohledem na množství finančních prostředků jednotlivých domácností. S příchodem motorových automobilů ovšem muselo dojít opět k přestavbě

a narušení původních stereotypů v rámci uspořádání měst. Chůze přestala být dominantním prvkem mobility, nahradila ji auta. Na tento postupně sílící trend navázal trend nový, a sice nedostatek parkovacích míst. Problém parkování není brán jako problém automobility. Dopravní infrastruktura společně s automobily zabírá značnou část městské plochy. Každým rokem v Evropě přibude cca 3 milióny vozů a odhadem od roku 1995 do roku 2030 bude délka vozovek zvýšena o 40 %. [9]

Takováto nezbytná úprava vozovek pak má za následek omezování veřejného prostoru, dopravní kongesce, degradace životního prostředí a dále i snížení celkové kvality života pro občany. Stále rostoucí silniční toky a boje o parkovací místa poté narušují mezilidské sousedské vztahy. Výsledkem také je, že za posledních 30 let se lidé snaží dostat stále více za hranice měst, z čehož vyplývá, že automobilita vlastně působí dvojsečně – je příčinou zahlcení měst, ale zároveň funguje jako stimulant pro opuštění nevyhovujících podmínek obytného území. [8]

Následkem tohoto procesu pak vznikají v blízkosti měst malé rezidenční obydlené plochy, které můžeme znát pod pojmem satelitní městečka. Pro spoustu lidí je život v takové lokalitě velmi lákavý už jen z důvodu možnosti neomezeného parkování. Dále toto chování sebou přináší do těchto poměrně klidných lokalit také ale potřeby nově přistěhovaných lidí, díky nim pak vznikají velká obchodní centra u výpadovek, různé volnočasové aktivity jsou sem také postupně přitahovány, protože původní zázemí obce není schopné uspokojit všechny požadavky nově příchozích.

Bohužel toto osidlování periferií a tvorby nových satelitních městeček má také stinnou stránku, kterou je vystěhovávání z center, kde se koncentrují určité vrstvy obyvatel a zároveň různá odvětví průmyslu. Tento problém je hlavně proto, že vznik rezidenčního bydlení a průmyslových oblastí neprobíhá v souladu s již existující veřejnou dopravou, tím je vyvoláván stále větší tlak na občany, aby využívali k cestování automobily, tím je ale existující veřejná doprava upozad'ována, a to pak negativní dopad například na nemalý počet seniorů, kteří nemají možnosti přepravovat se vlastním automobilem. [8]

1.4 Parkovací politika

Přibližně do poloviny devadesátých let převládal názor, že by s rostoucím počtem automobilů měl také proporcionálně růst počet parkovacích míst. Během posledních let se ale situace rapidně změnila. Městské statutární orgány došly k závěru, že takto dále

nelze pokračovat a musí se použít různé limitace nebo zpoplatnění parkování k tomu, aby obyvatelé měst více používali veřejnou dopravu. Ovšem taková regulace parkování je velmi zdlouhavý a náročný proces, ať už se jedná o zavedení zpoplatněného parkování nebo jinou regulaci. S největší pravděpodobností bude tento jev doprovázen velkou nevolí z řad obyvatel a uživatelů této služby. Pro ozřejmění pojmu „parkovací politika“ nelze úspěšně nalézt jednoznačnou a uspokojivou definici. Velkou roli zde hrají především cíle a ambice konkrétních zastupitelů města, které mají u otázky parkování jednotlivě navržené a vytyčené. Cílem může být například co nejlepší dostupnost, optimální plynulost silničního provozu, minimální problémy s (legálně ale i nelegálně) zaparkovanými auty, minimalizace používání osobní dopravy po městě nebo maximalizace obchodních zisků. Sama parkovací politika se tak stává přímo nástrojem a nejen pouhým cílem. Zahrnuje řízení cen, dostupnost, časovou vzdálenost a umístění parkovacích míst. Často je zaměřena pouze na centra měst, ale svým působením se dotýká a ovlivňuje i další lokality města. [11]

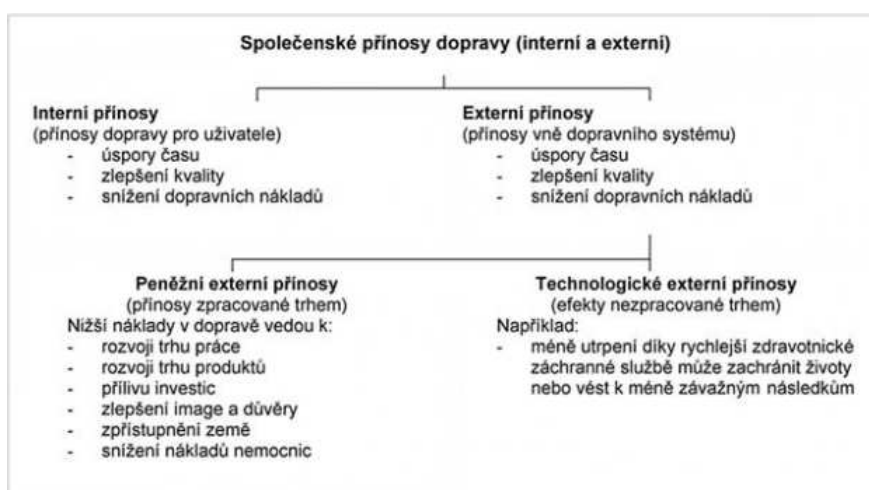
Parkování bylo, je a bude vždy neodmyslitelnou součástí dopravy. Pokud je v konkrétním městě politika parkování správně podchycena a dodržována, pak její vliv může velmi dobře ovlivnit a zmírnit dopravní zácpy a problémy s plynulostí dopravy především v centru města. Vývoj parkovací politiky lze shrnout do následujících 3 fází, a je možno říct, že většina evropských měst se v tomto směru vyvíjela podobně. První fáze je taková, kdy se ve městě vyskytuje jen malý počet automobilů a parkovací místa jsou umístěna z větší části převážně na ulicích. Postupem času, ale počet automobilů roste a města jsou nucena k regulačním krokům. Druhou fází je možno označit jako zavedení poplatků za parkování v rozsáhlejších oblastech okolo centra města. V Olomouci taková parkovací zóna vznikla poprvé v roce 1997 a postupem času byla rozšířena. V současné době se již tato zpoplatněná parkovací zóna nerozšiřuje, pouze se zvyšují poplatky za parkování. Třetí fází je parkování jako součást udržitelného rozvoje města. Je to snaha o přesvědčení obyvatel k využití městské hromadné dopravy před osobní dopravou a tím se vytváří různé parkovací tarify pro jednotlivé parkovací zóny. Dále se v této fázi počítá s větším zavedením a rozšířením zón P+R a P+G, či podzemních nebo nadzemních parkovacích objektů. Zatímco první a druhá fáze jsou pouze reakční, o opravdovou regulaci se snaží až fáze třetí. Město Olomouc se právě nachází někde mezi druhou a třetí fází, přičemž se stále ze strany města počítá s rozšiřováním parkovacích možností, ale zároveň je zde snaha přesvědčit spoluobčany k většímu využívání městské veřejné dopravy. [11, 12]

Aktuálně je v Olomouci poplatek za parkování na ulici spíše podceněn, i když je potřeba vzít v úvahu fakt, že parkovací zóny Olomouce jsou značně menší, než v jiných městech. Řidiči zde mají na výběr parkovat v placených zónách, parkovacích domech, ale i mimo tyto zpoplatněné zóny. I přes to, že cena venkovního stání a stání v parkovacím domě vyjde poměrně stejně, většina řidičů se rozhodne stejně parkovat mimo tyto zpoplatněné zóny a tím přesouvá problém parkování a silného provozu z centra města na jeho okrajové části. [11]

1.5 Doprava ve městech

Jednou z oblastí, kde se nevede příliš dobře naplňovat cíle udržitelného rozvoje městům, je právě doprava jako celek. Působí opravdu negativně především na kvalitě životního prostředí měst a nejvíce nadměrnou dopravou trpí především městská centra. Jako hlavního viníka lze označovat individuální automobilovou dopravu. Tuto je možno zařadit mezi druh dopravy, který má největší nároky na prostor, a to jak ve fázi dynamické, tak ve fázi statické. Tuto nevyváženost lze nejvíce pozorovat především mezi množstvím automobilů a dostupných parkovacích kapacit, což představuje mnohdy poněkud složité dopravní situace vyvolávající nepropustnost cest a kolizní stavy. Těmto situacím se snaží zastupitelstvo předcházet a regulovat je, což je v obecném zájmu územního rozvoje. [12]

1.5.1 Dopady individuální automobilové dopravy



Obr. 1.2 - Pozitivní dopady individuální automobilové dopravy

Zdroj: [13, s. 16]

Dopady individuální automobilové dopravy mohou být vnímány jak negativně, tak pozitivně. Pozitivními jsou především různé společenské přínosy, která zahrnují komfort jednotlivců a při nákladní dopravě pak ekonomické aspekty, které jsou nezbytné pro plynutý chod ekonomiky. Jako nejvýznamnější pozitivní přínos se dá považovat beze sporu úspora času. Za negativní dopady individuální automobilové dopravy lze považovat především stále rostoucí spotřebu energie (až 80 % ropných produktů), znečištění životního prostředí (především ovzduší) hluk a vibrace. [11]

Negativní vlivy se dají rozdělit do tří hlavních oblastí. První oblastí je ta ekonomická, která v sobě nese různé bariéry v mobilitě, škody způsobené nehodami, náklady na údržbu infrastruktury či nadměrnou spotřebu neobnovitelných zdrojů. Druhou oblastí jsou sociální aspekty, kam zařadíme především nepříznivé vlivy na zdraví, sociální exkluzi či nesoudržnost komunit. V neposlední řadě neleze ani opomenout enviromentální aspekt, který zahrnuje již zmíněné znečišťování životního prostředí. [12]

1.5.2 Regulace individuální automobilové dopravy

Díky konceptu trvale udržitelného rozvoje je možno cíleně regulovat městskou individuální automobilovou dopravu, a to jak její dynamickou, tak i statickou složku. Regulační opatření mohou být různého charakteru. Jedním z nich jsou například ekonomické vlivy (poplatek za průjezd, poplatek za parkování, poplatek za vjezd do vymezené zóny, regulace cen pohonných hmot). Dalším směrem, kterým se lze v regulaci individuální automobilové dopravy ubírat je omezování kapacit komunikací a parkovišť, čímž jsou způsobena značná časová zdržení, což následně vede ke zvýšení pravděpodobnosti využití hromadné osobní dopravy. Takovýchto možností při regulaci je vícero, nicméně jako stále neúspěšnější se jeví právě ekonomický směr, který vykazuje úspěšnost až 25 % reálné redukce oproti jiným opatřením. [14]

1.5.3 Zpoplatnění parkování

Zpoplatnění parkování je systém, kdy musí řidiči zaplatit za parkování svého vozidla na určených místech. Tato praxe se často používá ve velkých městech, kde je parkování na veřejných místech omezeno a má vysokou poptávku.

Existují různé způsoby, jak lze parkování zpoplatnit. V některých městech se používají parkovací automaty, kde řidiči platí za parkování pomocí mincí nebo kreditních karet.

V jiných městech se používají mobilní aplikace, které umožňují řidičům zaplatit za parkování pomocí smartphonů. [16]

Často se používají různé tarify, které určují výši poplatků za parkování v závislosti na době, po kterou se řidič rozhodne parkovat. V některých městech platí řidiči vyšší poplatek za parkování v centru města než na okraji města. [15]

Zpoplatnění parkování má několik výhod. Zaprvé umožňuje městům získat finanční prostředky na údržbu parkovacích zařízení a na další infrastrukturu. Zadruhé může pomoci omezit přetížení dopravy v centru města tím, že řidičům zvýší cenu za parkování a tím je odrazuje od používání svých vozidel. Třetí výhodou je, že zpoplatnění parkování může pomoci zlepšit dostupnost parkovacích míst v oblastech, kde je parkování velmi omezeno. [16]

Nicméně zpoplatnění parkování může mít také některé nevýhody. Pokud jsou poplatky příliš vysoké, může to mít negativní dopad na řidiče, zejména na ty s nižším příjmem. Také zpoplatnění parkování může být náročné pro turisty a návštěvníky města, kteří nemají lokální informace o tom, jak a kde platit za parkování. [15]

1.5.4 Výhody a nevýhody zpoplatnění parkování

Zpoplatnění parkování se v praxi používá jako nástroj pro regulaci dopravy a k řešení problémů s parkováním v centru měst. Níže jsou uvedené některé z výhod i nevýhod, které s sebou nese zpoplatnění parkování:

Výhody:

- zlepšení kvality ovzduší – omezení počtu vozidel, která se pohybují v centru měst, což má za následek nižší množství znečištění ovzduší, to může přinést zdravotní výhody pro obyvatele a návštěvníky města,
- zvýšení využití parkovacích míst – lidé budou více zvažovat, zda skutečně potřebují zaparkovat v centru města za vyšší poplatek, což sníží počet lidí, kteří se snaží takto zaparkovat, tím se zvyšuje využití dostupných parkovacích míst,
- zvýšení příjmů města – přináší městu významné příjmy, které lze použít na financování veřejných služeb a infrastruktury. [15]

Nevýhody:

- zvyšuje náklady pro řidiče – pro řidiče může znamenat poměrně podstatnou finanční zátěž a to především pro ty, kteří jsou nuceni pravidelně jezdit do centra města kvůli práci nebo dalším povinnostem,
- zvyšuje se čas hledání parkovacího místa – řidiči mohou trávit více času hledáním parkovacího místa mimo zpoplatněnou zónu, to má za následek různá zpoždění a značnou frustraci řidičů, vedoucí k chybám a nepozornosti za volantem,
- negativní vliv na místní podnikání – pokud se občané rozhodnou nejezdit do centra města osobními auty kvůli vysokým nákladům na parkování, tak to může velmi negativně ovlivnit ekonomiku města a místní podnikání.

Zpoplatnění parkování je tedy nástroj, který má své výhody ale i nevýhody a jeho efektivita závisí na mnoha faktorech jako jsou konkrétní podmínky města a jeho dopravní politika. [15]

1.6 Regulace parkování

Stejně jako ve všech odvětvích, tak i zde existuje celá řada možností a způsobů, jak regulovat parkování na určitých místech. Zde jsou některé způsoby, se kterými se setkáváme jako občané a uživatelé parkování poměrně na denní bázi:

1. Doporučené parkování – na některých místech jsou zavedeny doporučené parkovací zóny, kde mohou řidiči parkovat pouze na doporučených místech, tento způsob omezení zajišťuje volný průjezd a minimalizuje riziko nehod,
2. Parkovací zóny – města mohou vytvářet parkovací zóny, kde jsou určená místa pro parkování, tyto zóny mohou být například určeny pro obyvatele dané oblasti, zdravotně postiženým osobám, návštěvníkům aj., parkování pak mimo tyto zóny může být zpoplatněno nebo zakázáno,
3. Omezení parkování na určité časy – některá místa mohou být vyhrazena pro parkování pouze v určitých časech, například pracovní dny během pracovní dobu nebo o víkendech a svátcích, to zajišťuje, že dané místo bude volné pro jiné účely mimo tyto časy,
4. Omezení parkování na určitou dobu – některá místa mohou být zase vyhrazena pro parkování pouze na omezenou dobu, například na 30 minut nebo klidně

i několik hodin, tento způsob parkovacího omezení umožňuje využití daného místa pro parkování více lidmi,

5. Zákaz parkování – některá místa mohou být zcela zakázána pro parkování, například vjezdy do garáží, výjezdy z hasičských zbrojnic, vjezdy do obchodů aj., zákazy parkování jsou obvykle označeny dopravními značkami,
6. Parkovací automaty – mohou být instalovány na místech, kde je třeba regulovat délku parkování a omezit tak parkování pouze na nějakou zkrácenou dobu,
7. Systémy pro detekci parkování – zařízení, které je schopno automaticky zjistit, zda je dané parkovací místo obsazeno nebo volné, častou jsou instalovány v parkovacích garážích nebo na ulicích a slouží k usnadnění parkování pro řidiče a zlepšení využití parkovacích míst,
8. Elektrické parkovací doložky – jedná se o digitální alternativu k tradičním papírovým parkovacím lístkům, doložky jsou digitální záznamy o zaplacení parkovacího poplatku, které jsou ukládány v elektronické formě v databázi, řidič je schopen si parkovací doložku zakoupit prostřednictvím SMS nebo mobilní aplikace, kde za parkování rovnou zaplatí a není tak potřeba fyzického lístku za čelním sklem vozidla,
9. Parkovací garáže a domy – vybavení které umožňuje větší počet parkovacích míst na menší ploše, jsou to stavby, které slouží k tomu, ab řidiči mohli bezpečně a pohodlně parkovat svá vozidla a to ať už v centru města nebo v obchodních centrech, kancelářských budovách, nemocnicích nebo v jiných prostorech, mohou se lišit podle konstrukce, velikosti, kapacity a funkce, některé mohou být otevřené, jiné kryté, určeny pro krátkodobé nebo dlouhodobé parkování, dále mohou být vybaveny moderními technologiemi jako jsou např. parkovací senzory, které pomáhají najít řidiči volné parkovací místo,
10. Zpoplatnění parkování – nejčastější systém, kdy řidiči musí platit za parkování na určitých místech v dané lokalitě, tento systém může být zaveden městem nebo soukromým společností. Existuje několik typů zpoplatnění parkování, včetně:
 - a. *Zpoplatnění za čas* – řidič platí za parkování na základě času, který stráví parkováním na daném místě, tento s tím může být zaveden buď na základě parkovacích automatů, nebo pomocí mobilní aplikace,
 - b. *Zpoplatnění za zónu* – řidič platí za parkování na základě oblasti, kde parkuje své vozidlo, každá oblast má své vlastní sazby a platby se provádějí pomocí parkovacích automatů nebo mobilních aplikací,

- c. *Zpoplatnění za kategorie vozidla* – některá města nebo oblasti mají systém, kdy se platby za parkování liší podle typu vozidla, např. v některých oblastech mohou být motocykly zpoplatněny nižšími sazbami než osobní vozidla
- d. *Zpoplatnění v kombinaci s dalšími službami* – některá města nebo obchodní centra mohou nabízet zpoplatnění v kombinaci s dalšími službami, jako jsou třeba slevy v obchodech nebo vstupenky do kina. [16]

1.6.1 Nejčastější typy regulování parkování

V této tabulce je uvedeno, jak je nejčastěji řešena regulace parkování, skupiny osob a také typy aktivit, jež se tato omezení a regulace týkají.

Tab. 1.1 - Typy regulace parkování

<i>TYP REGULACE</i>	<i>Popis</i>	<i>Koho či jaké typy aktivit zvýhodňuje</i>
<i>Regulace podle typu uživatele nebo vozidla</i>	<i>Místa vyhrazená pro nakládání a vykládání zboží, služby, taxi, pro osoby s handicapem, vozidla sdílená, autobusy a nákladní vozidla</i>	<i>Podle jednotlivých typů uvedených v popise</i>
<i>Regulace doby, po kterou je možné parkovat</i>	<i>Omezení doby parkování (5 minut nakládka a vykládka, 30 minut u vstupů do obchodů, 1-2 hodinové stání apod.)</i>	<i>Krátkodobí uživatelé, jako jsou např. dodavatelé, zákazníci, návštěvy úřadů a jiné pochůzky</i>
<i>Regulace času, v němž je stání možné</i>	<i>Zakazuje parkování v určitých denních dobách, jako např. před 10. hod ráno, aby se zabránilo parkování zaměstnancům, nebo mezi 22. a 5. hod ranní, aby se omezilo parkování rezidentů</i>	<i>Závisí na zvoleném typu regulace</i>
<i>TYP REGULACE</i>	<i>Popis</i>	<i>Koho či jaké typy aktivit zvýhodňuje</i>

<i>Omezení zaměstnanců</i>	<i>Požaduje od zaměstnanců, aby využívaly méně pohodlná parkovací místa, nebo je k tomu motivuje</i>	<i>Zákazníky, dodavatele a pochůzky</i>
<i>Zvláštní příležitosti</i>	<i>V průběhu mimořádných událostí nastavuje zvláštní pravidla parkování</i>	<i>Závisí na typu omezení</i>
<i>Poskytnutí místa krátkodobým uživatelům</i>	<i>Nabídnout zvláštní parkovací karty jako možnost pro vozidla, která vykonávají více krátkých zastávek</i>	<i>Dodavatelé a služby</i>
<i>Povolení parkování rezidentům</i>	<i>Parkovací karty pro rezidenty zvýhodňují při parkování místní obyvatele tak, aby mohli parkovat v blízkosti svých domovů</i>	<i>Rezidenti</i>
<i>Nabídka pro speciální uživatele</i>	<i>Systém umožňuje zaparkovat při speciálních potřebách, jako jsou služby nebo stavební vozidla</i>	<i>Vozidla využívaná pro speciální aktivity</i>
<i>Omezení parkování přes noc</i>	<i>Zákaz nechat vozidlo zaparkované přes noc odrazuje od parkování rezidenty a campingová vozidla</i>	<i>Krátkodobé parkování</i>
<i>Omezení při čištění ulic</i>	<i>Regulace zakazující parkování na určitých ulicích některý den v týdnu, aby bylo možné ulici uklidit</i>	<i>Čištění ulic zajišťuje to, že řidiči svá vozidla příležitostně přemístí</i>
<i>Omezení parkování velkých vozidel</i>	<i>Omezuje parkování velkých aut, jako jsou nákladní vozidla a kamiony v uličním prostoru</i>	<i>Vozidla obvyklé velikosti</i>
TYP REGULACE	Popis	Koho či jaké typy aktivit zvýhodňuje

<i>Omezení parkování na hlavních třídách a přivaděčích</i>	<i>Zakazuje parkování v uličním prostoru v průběhu dopravních špiček, aby se zvýšil počet jízdnic pruhů a kapacita ulice</i>	<i>Přednost dostává doprava v pohybu před parkováním</i>
<i>Opuštěná vozidla</i>	<i>Potřebný je také systém, který identifikuje a odstraní nadbytečná vozidla z veřejných parkovacích prostorů</i>	<i>Zvýhodňuje provozovaná vozidla</i>

Zdroj: [17, s. 17]

1.6.2 Dopady nástrojů regulace na počty parkovacích míst a objem dopravy

„Většina strategií parkování má jen mírné dopady na jedince. Zavedení managementu parkování znamená obvykle snížení požadavků na parkování o 5 – 15 procent, avšak komplexní program managementu parkování, který obsahuje vhodnou kombinaci cenově příznivých strategií, může snížit parkování vyžadované v nějaké konkrétní lokalitě až o 20 – 40% a zároveň znamená další společenské a ekonomické výhody“. [12, s. 26]

Tab. 1.2 - Strategie parkování

<i>Strategie</i>	<i>Popis</i>	<i>Obvyklé snížení počtu dopravních míst</i>	<i>Pokles dopravy</i>
<i>Sdílení parkovacích míst</i>	<i>Parkovací místa slouží více uživatelům a různým typům cílů</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>-</i>
<i>Pravidla parkování</i>	<i>Pravidla stanovená pro parkování dávají přednost typům využití – zásobování, zákazníkům, rychlým pochůzkám a lidem se zvláštními potřebami</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>-</i>
<i>Přesnější a flexibilnější předpisy pro parkovací stání</i>	<i>Upřesňuje předpisy pro budování parkovacích míst podle specifické situace v konkrétním místě</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>-</i>
<i>Parkovací maxima</i>	<i>Stanovte maximální počty parkovacích míst</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>-</i>
<i>Parkování mimo lokalitu</i>	<i>Poskytněte parkovací místa mimo uliční prostor nebo další, i třeba vzdálenější alternativy</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>-</i>
<i>Chytrý růst</i>	<i>Podporuje typy kompaktní, ne monofunkční zástavby. Podporuje sdílení parkovacích míst a používá dalších dopravních prostředků</i>	<i>10 – 30 %</i>	<i>ANO</i>
<i>Strategie</i>	<i>Popis</i>	<i>Obvyklé snížení počtu</i>	<i>Pokles dopravy</i>

		dopravních míst	
<i>Zlepšení podmínek pro chůzi a jízdu na kole</i>	<i>Zlepšete podmínky pro chůzi a jízdu na kole, aby dostupná parkoviště mohla obsluhovat širší oblast</i>	5 – 15 %	ANO
<i>Zvýšení kapacity stávajícího zařízení</i>	<i>Zvyšte nabídku parkovacích míst tím, že využijete jinak nevyužitý prostor, zmenšete stání, využijte zakladače, používejte parkoviště s obsluhou</i>	5 – 15 %	-
<i>Management mobility</i>	<i>Povzbuzujte efektivnější modely dopravního chování, které zahrnují změnu způsobu dopravy, změnu denní doby, kdy se cesta uskuteční, míst, kam se jezdí i změnu počtu jízd</i>	10 – 30 %	ANO
<i>Zpoplatnění parkování</i>	<i>Poplatky za parkování musí motoristé platit přímo za použití parkovacích zařízení a na výběr poplatků je třeba dohlížet</i>	10 – 30 %	ANO
<i>Zlepšení způsobů placení parkovného</i>	<i>Využívejte účinnější způsoby plateb, aby byl výběr parkovného pohodlnější a méně nákladný</i>	Různé	ANO
<i>Oddělení parkovacích míst od nájmu</i>	<i>Prodej nebo pronájem parkovacích míst by neměl být vázán na prodej nebo nájem jiných prostorů v budovách</i>	10 – 30 %	ANO
Strategie	Popis	Obvyklé snížení počtu dopravních míst	Pokles dopravy

<i>Reforma parkovacích poplatků</i>	<i>Změňte daně tak, aby podporovaly cíle managementu parkování</i>	<i>5 – 15 %</i>	<i>ANO</i>
<i>Infrastruktura pro cyklisty</i>	<i>Zajistěte parkování jízdních kol a převlékárny</i>	<i>5 – 15 %</i>	<i>ANO</i>
<i>Zlepšení informací a marketingu</i>	<i>Zajistěte poskytování snadno využitelných a přesných informací o dostupnosti parkování a jeho cenách, využijte mapky, značení, brožurky a internet</i>	<i>5 – 15 %</i>	<i>ANO</i>
<i>Lepší vymáhání plateb a pravidel</i>	<i>Zajistěte, aby dohled nad dodržováním regulace byl efektivní, ohleduplný a spravedlivý</i>	<i>Různé</i>	<i>-</i>
<i>Organizátor parkovacích služeb</i>	<i>Zřídte organizaci, která se bude starat o management parkování podle vašich potřeb</i>	<i>Různé</i>	<i>ANO</i>
<i>Plány pro mimořádné situace</i>	<i>Připravte si plány pro případ, že se občas objeví zvýšené nároky na parkování</i>	<i>Různé</i>	<i>-</i>
<i>Navrhování parkovacích zařízení a jejich provozu</i>	<i>Zlepšujte vzhled parkovišť a kvalitu poskytovaných služeb, abyste pomáhali řešit problémy a podporovali jste management parkování</i>	<i>Různé</i>	<i>-</i>

Zdroj: [17, s. 18-19]

1.7 Management statické dopravy

Jedno parkovací místo zabírá 10 – 30 m² podle velikosti automobilu, každý automobil se během dne pohne a vystřídá průměrně kolem čtyř parkovacích míst, na kterých prostojí

neuvěřitelných 23 hodin během dne. Toto všechno jsou jen hrubé výpočty a liší se uživatel od uživatele. [18]

Ačkoliv může být statická doprava velmi velkou zátěží, může si také na druhou stranu na sebe určitým způsobem „vydělat“, pokud se zpoplatnění této služby využije na správních místech. *„Dále jsou vedeny tři hlavní nástroje pro hledání rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou:*

- *zvyšování kapacity ploch pro statickou dopravu,*
- *snižování poptávky,*
- *cenová regulace.“* [19 ,s. 24]

Díky kombinaci všech tří opatření je možností dosažení vyrovnaného managementu parkovacích ploch, který by měl být v komunální dopravní politice města a její vyhlášece o parkování.

Takový management je nejdůležitější položka dopravní politiky ve městě. Pomáhá hledat způsoby řešení problematiky parkování, což zahrnuje realizaci pomocí respektování charakteru území, pokud jde o jeho urbanické funkce, podmínky životního prostředí či ochranu památek. Existuje také systém veřejných komunikací, demografických hodnot a řada dalších aspektů. Výsledkem je pak řešení, které umožňuje odpovídající dopravní obsluhu a současně pomáhá minimalizovat negativní dopady na území. [19]

Jestliže dojde ke zohlednění těchto faktorů, je management parkování poté efektivnější než řešení problematiky pouhým rozšířením stávající nabídky parkovacích míst. To jde totiž ruku v ruce s problémem, kdy dochází ke špatnému naplňování jiných strategických cílů měst:

- snižování nákladů na další rozvoj,
- podpora využití alternativních druhů dopravy,
- dostupnější a kvalitnější veřejné služby (pokud občan nemá auto),
- zvyšování počtu ploch pro chodce.

Jedná se tedy o souhrn několika různých politik a programů, které společně vyústí k pokud možno efektivnímu užívání parkovacích ploch. [19]

1.7.1 Základní principy

Dle autora Prince (2010, s.15) je možno nastínit základní principy pro řízení možností parkování:

- *„Zpoplatnění– zavedení poplatků pro odstavování a parkování vozidel na ulicích*
- *Možnost volby – občané by měli mít rovnocenné možnosti ve volbě způsobu dopravy*
- *Alternativní doprava – navyšování podílu alternativních druhů dopravy*
- *Omezení počtu parkovacích míst – počet parkovacích stání musí být navržen dle situace na přístupové komunikaci, aby nedocházelo ke zhoršování dopravní situace a životního prostředí*
- *Informovanost – motoristé by měli mít informace o možnostech parkování a alternativních způsobech cestování*
- *Sdílení parkování – parkovací plochy by měly sloužit více uživatelům a různým cílům jejich cest*
- *Pružnost – parkovací politika by měla zahrnovat akční plány v případě změn a neobvyklých situací*
- *Vyhrazená místa – na ulicích by měla zůstat vyhrazená místa pro uživatele s prioritním účelem cesty (zásobování, či rychlé vyřízení neodkladných záležitostí)*
- *Řízení ve špičce – zvláštní úsilí je třeba věnovat poptávce o parkování ve špičce*
- *Kvalita versus kvantita – kvalita parkoviště (estetika, bezpečnost, dostupnost), by měla být považována za stejně důležitou jako kvantita (kapacita)*
- *Komplexní analýza – všechny významné náklady a přínosy by měli být zvažovány ve strategických plánech.“ [20, s. 11, 12]*

1.8 Trvale udržitelný rozvoj

Pojem trvale udržitelný rozvoj se v dnešním světě prolíná snad úplně do všech oblastí lidského života. Hlavními cíli v dopravě je především snížení emisí skleníkových plynů, které jsou hlavním zdrojem globálního oteplování. To lze dosáhnout například použitím alternativních paliv, jako jsou elektronická vozidla nebo vodíkové palivo, či zlepšení veřejné dopravy a cyklostezek nebo sítě chodníků pro chodce. [21]

1.8.1 Udržitelný rozvoj v dopravě

Udržitelný rozvoj v dopravě se týká vytváření a implementace dopravních systémů a postupů, které minimalizují negativní dopady na životní prostředí, podporují ekonomický růst a zvyšují sociální blahobyt. Zde je několik klíčových způsobů, jak lze dosáhnout udržitelného rozvoje v dopravě:

- podpora využívání veřejné dopravy, která je energeticky účinnější a produkuje méně emisí na cestujícího než soukromá vozidla,
- podpora alternativních způsobů dopravy jako je cyklistika, chůze nebo elektrická vozidla, může pomoci snížit emise skleníkových plynů a zlepšit kvalitu ovzduší,
- implementace udržitelné infrastruktury jako jsou cyklostezky, chodníky pro pěší a nabíjecí stanice pro elektrická vozidla, může podpořit používání alternativních způsobů dopravy a snížit emise uhlíku,
- zlepšení účinnosti paliva může probíhat např. používáním účinnějších motorů nebo alternativních paliv, jako jsou biopaliva, může pomoci snížit emise uhlíku a zlepšit kvalitu ovzduší,
- podpora udržitelného městského plánování, které upřednostňuje kompaktní, pěší komunity se smíšeným využitím půdy a přístupem k veřejné dopravě, může snížit potřebu soukromých vozidel a podpořit udržitelné způsoby dopravy.

Zavedením těchto opatření lze dosáhnout udržitelného rozvoje v dopravě, který povede k udržitelnější a spravedlivější společnosti pro všechny. [22]

1.8.2 Udržitelný rozvoj v parkování

Udržitelný rozvoj v parkování se týká vytváření a správy parkovacích zařízení, která minimalizují negativní dopady na životní prostředí, podporují ekonomický růst a zvyšují sociální blahobyt. Zde je několik klíčových způsobů, jak lze dosáhnout udržitelného rozvoje v parkování:

- Podpora alternativních způsobů dopravy jako je jízda na kole nebo chůze, kterými lze snížit potřebu parkování, tím se sníží i celkový dopad parkovacích zařízení na životní prostředí a podporuje udržitelnější městské prostředí,
- implementace zelené parkovací infrastruktury, která prvky, jako je propustná dlažba, dešťové zahrady a solární osvětlení,

- využití technologie chytrého parkování: Technologie chytrého parkování může pomoci snížit dopravní zácpy a emise tím, že řidiče nasměruje na dostupná parkovací místa, čímž sníží množství času stráveného kroužením při parkování. Tato technologie může také pomoci snížit spotřebu energie optimalizací osvětlení a ventilace na základě úrovně obsazenosti,
- poskytování pobídek pro udržitelnou dopravu, to mohou zajišťovat parkovací zařízení jako je preferenční parkování nebo snížené sazby, těm, kteří používají udržitelné způsoby dopravy, tím lze povzbuzovat jednotlivce, aby se rozhodovali pro udržitelnější dopravu, čímž se snižuje celková poptávka po parkování,
- navrhování parkovacích zařízení se zaměřením na uživatelskou zkušenost je vytvoření parkovacích zařízení, která jsou dobře navržená, dobře osvětlená a přístupná, lze zlepšit uživatelskou zkušenost, což povede ke zvýšení spokojenosti a snížení poptávky po nových parkovacích zařízeních.

Zavedením těchto opatření lze dosáhnout udržitelného rozvoje v parkování, který povede k udržitelnější a spravedlivější společnosti pro všechny.[22]

1.8.3 Green deal

Green Deal je komplexní soubor politik a iniciativ navržených Evropskou unií k dosažení klimatické neutrality do roku 2050. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí transformovat evropskou společnost a hospodářství tak, aby byla nákladově efektivní, spolehlivá a sociálně využitelná. Cílem plánu je transformovat evropské hospodářství na udržitelný, nízkouhlíkový model a zároveň podporovat hospodářský růst, sociální blahobyt a ochranu životního prostředí.

Zelená dohoda zahrnuje řadu opatření k dosažení jejích cílů, jako jsou:

- zvýšení využívání obnovitelných zdrojů energie a podpora energetické účinnosti v budovách, průmyslu a dopravě,
- zavedení oběhového hospodářství, které podporuje efektivní využívání zdrojů a snižuje plýtvání,
- snížení emisí skleníkových plynů, mimo jiné zavedením mechanismu úpravy uhlíkových hranic a podporou udržitelného zemědělství a lesnictví,

- podpora rozvoje udržitelné a inteligentní mobility, například prostřednictvím podpory elektrických vozidel a alternativních způsobů dopravy,
- zajištění spravedlivého a inkluzivního přechodu, který podporuje pracovníky a regiony, které mohou být negativně ovlivněny přechodem na nízkouhlíkové hospodářství. [22]

Nástroje, které jsou použity pro vynucení Green Deal v Evropě:

- prosazování ekologického financování a investic, zajištění spravedlivé transformace,
- ekologizace vnitrostátních rozpočtů a vysílání správných cenových signálů,
- mobilizace výzkumu a podpora inovací,
- zapojení vzdělávání a odporné přípravy. [22]

2 Metodika vlastního průzkumu

Hlavním cílem průzkumu, který byl prováděn metodou CAWI, tedy metodou dotazníkového šetření, bylo zjistit, jakým způsobem a zda vůbec, je možné vyřešit současnou situaci s přeplněnými parkovacími plochami bez zpoplatnění za parkování na sídlištích a zda tento postup obyvatelé vybraných městských částí Olomouce přijmou.

2.1 Metoda CAWI

Celý průzkum se zapojením veřejnosti proběhl formou CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) což je ve své podstatě dotazování pomocí internetu. Elektornické dotazování je metoda, která se primárně začala rozvíjet během vzniku elektronické korespondence. [23]

Předpokladem využití této metody je dostatečně široká síť respondentů, kteří mají internetové připojení a zároveň jsou aktivní buď na svém emailovém účtu či na nějaké sociální síti, prostřednictvím které je průzkumné šetření prováděno. [23]

Základní charakteristika je uvedena v publikaci Moderní marketingový výzkum následovně:

„Elektronické dotazování (CAWI), zjišťuje informace od respondentů prostřednictvím dotazníků v e-mailech nebo na webových stránkách. Jedná se o dosud nejmladší způsob dotazování založený na využití internetu. Elektronické dotazování v sobě spojuje výhody předešlých typů dotazování a také jejich nevýhody. Podle způsobu distribuce dotazníku respondentům (e-mailem, na www stránce) se agentury rozhodují pro konkrétní podobu dotazníku. Je-li to možné, určitě využijí názorných pomůcek (zvukové klipy, video, 3D modely), které pomohou respondentovi správně odpovědět.“ [23, s.89]

Realizace takového průzkumu pak může mít dvě podoby, kdy v prvním případě výzkumná agentura dostane od zadavatele databázi emailových adres respondentů nebo je sama schopna ze své databáze vyselektovat vhodný vzorek kandidátů pro tento průzkum. Další možností je zaslání CAWI odkazů, tomu by měla předcházet telefonická rekrutace nebo také předvýběr vhodných kandidátů, ale to se již v dnešní době moc neprovádí. Tato telefonická rekrutace ovšem obsahovala dříve cca dvou minutový rozhovor a ten měl zjistit, jestli je rekrutovaná osoba vhodná pro průzkum a je ochotná

se zapojit. Tato metoda je vhodná především pro firmy, které mají zájem o znalost názorů svých klientů na jejich nové produkty či služby. [23]

Vlastní průzkum této práce byl proveden pomocí elektronického dotazníku pomocí serveru survio.com, dotazník byl rozeslán pomocí sociálních sítí k širší veřejnosti, aby se dostal přesně na místa, kde byla potřeba daný průzkum provést.

2.2 Otázky průzkumného šetření

Na základě hlavního cíle průzkumu byly stanoveny následující otázky:

- Jaké komplikace jsou v současné době spojené s parkováním ve vybraných městských částech Olomouce?
- Jaký je postoj respondentů k otázce placení za parkování ve vybraných městských částech Olomouce?
- Jaký počet vozidel na jednu domácnost je pro respondenty přijatelný ve vybraných městských částech Olomouce?
- Jaký názor mají respondenti na parkování firemních dodávek na sídlištích ve vybraných městských částech Olomouce?

Cílem celé této práce je ověření, zda zpoplatnění parkování formou parkovacích zón může zlepšit kvalitu parkování ve vybrané obytné oblasti a jestli s tím obyvatelé vybrané oblasti souhlasí po zkušenostech z jiných měst.

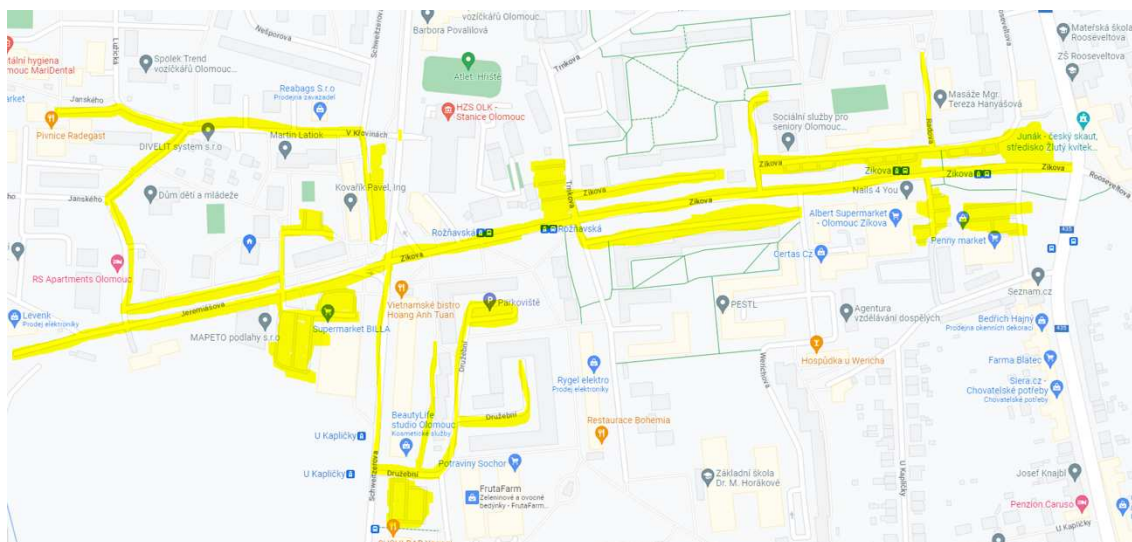
Je očekáváno, že se prověří znalosti a názory občanů na připravovanou parkovací politiku města Olomouce, především v konkrétní vybrané části města, která byla zvolena a je možno si ji prohlédnout na obrázku 2.1.

Pro účel práce byla na zároveň srovnání vybrána města Praha, Hradec Králové a Brno. Tato města byla vybrána především proto, že zde tyto zónové parkovací systémy fungují již nějakou dobu a obyvatelé daných měst, kterých se toto parkování týká, mají vymezený názor na to, jestli něco tyto parkovací systémy změnilo a zda se jim zlepšila kvalita možnosti parkování.

2.3 Řešení problému formou dotazování

V rámci zodpovězení na vybrané otázky byl zvolen kvantitativní designe průzkumného šetření, a sice dotazník. Tento dotazník byl vytvořen na základě informací uvedených v teoretické části práce a dále na základě vlastního pozorování a počítání parkovacích míst ve vybraných městských částech Olomouce, kterými byly Olomouc – Povel a Olomouc – Nové sady, primárně oblast kolem nově vzniklé tramvajové trati. Daný úsek je vidět zaznačený na obrázku obr. 2.1 níže. Další metodou sběru dat bylo vlastní pozorování, které probíhalo v obdobích na konci roku 2022 a na začátku roku 2023 v následujících termínech. První termín pozorování proběhl v týdnu 28.11. – 4.12.2022. Další část proběhla během dvoutýdenního intervalu v rámci vánočních svátků, aby bylo možno vyhodnotit, jestli se chování v parkování během svátečního času nějak změnilo. Tento termín byl tedy od 19.12.2022 do 1.1.2023. A poslední termín tohoto pozorování proběhl první týden v měsíci únoru, tedy 30.1. – 5.2.2023.

Jednalo se o část ulice Schweitzerova (parkoviště naproti hasičské stanici a dále parkoviště u zastávky MHD „U Kapličky“), ulice v Křovinách, část ulice Jánského a část nové zástavby Jánského, dále ulice Jeremiášova, Družební, ulice Zikova po celé délce a parkoviště na rohu ulice Trnkova.



Obr. 2.1 - Vybraná oblast pro počítání parkovacího stání

Zdroj: [24]

Na základě pozorování lze prozatím konstatovat, že největším problémem tohoto sídliště i této konkrétní vybrané oblasti jsou firemní užitkové vozy (dodávky), které zde parkují a blokují tak místa osobním automobilům. Naopak velkou výhodou pro tato sídliště

je možnost využití bezplatného parkování na firemním parkovišti u obchodů Billa, Atrium (Albert) a Penny. Tato parkoviště mají poměrně velkou parkovací kapacitu, tak je prozatím možnost zaparkovat zde. Je ovšem jen otázkou času, kdy obchodům dojde trpělivost se zdarma parkujícími nezákazníky a parkování omezí takovým způsobem, který se pro ně stane naopak výhodný a výnosný (např. dle vzoru Lidlu na ulici Velkomoravská).

2.4 Sběr dat

Distribuce dotazníku byla provedena on-line. Sběr dat probíhal od 1. do 7. 4. 2023. Přednostně byl zaslán obyvatelům městských částí Povel a Nové sady.

Celkem dotazník obsahoval 15 položek, které na sebe logicky navazovaly tak, aby získané informace pomohly, co nejlépe odpovědět na formulované otázky dotazníkového šetření.

Dotazník byl anonymní, výběr respondentů pobíhal náhodně s jistými omezeními. Předpokladem bylo, že respondent vlastní minimálně jedno auto a dále jsou respondenti obyvateli jedné z vybraných městských částí.

Celkem bylo získáno 134 vyplněných dotazníků, přičemž z důvodu nekompletního vyplnění bylo pro potřeby této práce použito pouze 100 kompletně vyplněných dotazníků.

Vyhodnocení dat bylo provedeno za pomoci tabulek v programu Excel a všechny výsledky jsou uvedeny pomocí relativní četnosti.

2.5 Zvolené téma dotazníkového šetření a diskuze

Témata a hlavní otázky dotazníkového šetření, stejně tak otázky průzkumného šetření byly zvoleny na základě zkušeností z jiných měst.

Otázky v dotazníku byly voleny tak, aby poskytly co nejvíce ucelený pohled na problematiku parkování a zároveň pokryly nejpálčivější témata, co se této otázky týče. Zaměření tedy bylo na zpoplatnění většího počtu vozidel na jednu bytovou jednotku, dále problematika parkování firemních dodávek na sídlištích, které zabírají větší prostor než osobní auta při parkování. Dále se pak otazník zaměřil i na zájem dotazovaných o téma parkovací politiky ve městě, a zda si respondenti myslí, že na to jde město dobře

či nikoli. V neposlední řadě se dotazník zaměřil na otázku, jak dlouho zabere respondentům najít parkovací místo a co je podle nich vhodná vzdálenost pro parkování od místa bydliště. V rámci připravovaných projektů s parkovacími domy zde byla položena otázka, zda by obyvatelé vybrané části byli ochotni využívat pro parkování i tohoto domu.

V konečném důsledku nám dává dotazník poměrně ucelený pohled na všechny problematické otázky ohledně parkování ve vybrané oblasti, lze konstatovat, že tento dotazník je použitelný pro širší okolí města.

K diskusi bylo vybráno hl. m. Praha, které placené parkovací zóny zavedlo již v roce 1996, tedy v ČR užívá tento systém parkování nejdéle, a právě po jeho vzoru se do parkovacích zón pouštějí i jiná města, která řeší v parkovací politice stejný problém přeplněných parkovišť.

Další město je Hradec králové a bylo vybráno z důvodu, že zde funguje zakomponování parkovacích domů do zónového parkování poblíž centra města a využívá jej širší veřejnost.

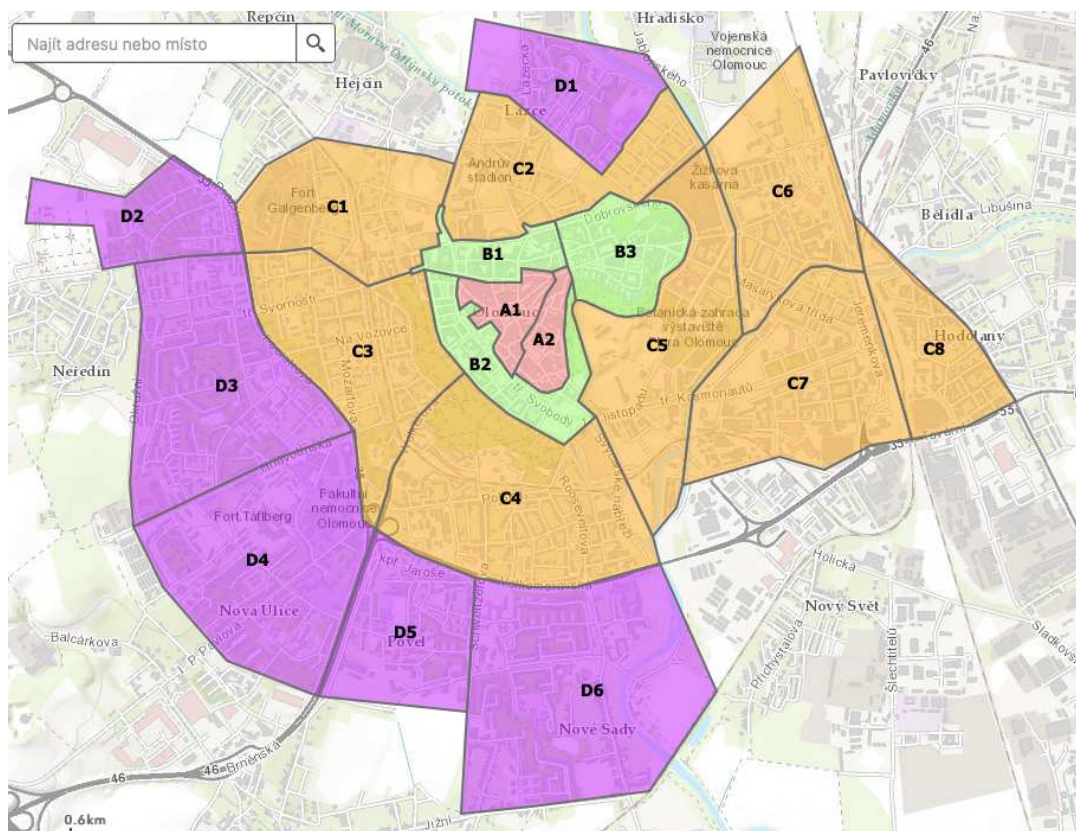
Poslední město, které bylo zvoleno pro porovnání do diskuze, je Brno. Bylo zvoleno z důvodu, že zónové parkování je zde poměrně nové, jedná se o příklad využití zónového parkování na Moravě a zóny se neustále rozrůstají podle potřeb a vyhodnocení vedení města.

3 Mobilita a statická doprava ve vybraném regionu

Vybraná oblast je vidět na obrázku 2.1 v předchozí kapitole. V rámci této kapitoly bylo provedeno průzkumné počítání dopravy v rámci několika vymezených týdnů.

3.1 Charakteristika mobility a statické dopravy ve vybraném regionu

Statutární město Olomouc aktuálně řeší parkovací politiku města především na okrajových sídlištích převážně proto, že tato sídliště byla hojně stavěna v 80 letech minulého století a byla uzpůsobena pro zcela odlišný stupeň automobility obyvatel. Historické centrum města Olomouce je svými parkovacími podmínkami také velmi specifické. Město si proto klade za cíl vytvořit moderní strategii, která řeší mobilitu ve města komplexně v návaznosti na potřeby obyvatel a návštěvníků města s cílem zlepšit kvalitu života ve městě. Pro účely této práce byla k šíření dotazníkového šetření zahrnuta fialová zóna, oblast D5 a D6. [24]



Obr. 3.1 - Vybrané parkovací zóny pro Olomouc

Zdroj: [25]

Zónové rozdělení je bráno podle písmen, kdy stávající zóna A je pro pěší zónu a historickou část města je zóna B. Nově jsou zřízeny zóny C a D, kdy zóna C je širší město a zóna D je pro sídlištní části za hranicí městské části. [25]

3.2 Parkovací politika v Olomouci

Statutární město Olomouc potřebuje novou parkovací politiku především kvůli nevyhovujícím kapacitám na sídlištích a velmi katastrofální situaci v ulicích poblíž centra, kde se na hranici stávající placené zóny a neplacené zóny hromadí auta řidičů, kteří nejsou ochotni za parkování ve městě platit. V obou případech pak je dlouhodobá nespokojenost především u rezidentů, proto je tedy klíčové téma parkování a udržitelné mobility v Olomouci řešeno jako priorita. Nový systém by měl přinést rozšíření města a sídliště do nových tarifů zpoplatnění či regulace času doby parkování. [25]

Nový parkovací systém podporuje především rezidenty, těm by se měla zvýšit pravděpodobnost zaparkování vozidla v okolí bydliště. Měla by proběhnout regulace dlouhodobého parkování vozidel se zvyšující se obrátkovostí před úřady, obchody a dalšími službami, kde si potřebují občané krátkodobě zaparkovat a vyřešit si potřebné záležitosti. Tímto systémem by se tedy měla zvýšit pravděpodobnost, že bude umožněno zaparkovat většímu množství lidí jak v okolí bydliště, tak i v místě cíle cesty. Tím by mělo být také docíleno lepších možností pro zaparkování jak pro cyklisty, tak pro automobily, snížit by se měl také počet odstavených aut v pěší zóně a bezprostřední blízkosti u ní, dále by mělo být upřednostněno parkování v parkovacích objektech a zajistit by se měla větší ekonomická udržitelnost, kdy město nebude vybírat peníze za parkování bezúčelně, ale peníze budou předány do fondu mobility pro další budoucí rozvoj. [25]

V současné situaci, kdy není placené stání rozděleno do jasně vymezených zón, bude podle nově připravované politiky rozděleno parkování na zóny jako rezidenční oblasti. Tyto oblasti budou mít funkci k omezení parkování z celé zóny na menší oblasti v místech bydlišť rezidentů a sídel abonentů. Toto opatření má za cíl dosáhnout vytvoření přirozených hranic městských celků a zároveň tím zredukovat zvýhodnění parkování, aby vlastníci dlouhodobých karet neměli volné parkování na velké části města. Omezení podle zón by mělo vypadat následovně, což je vidět v tabulce 3.1. [25]

Tab. 3.1 - Rozdělení zón a jejich regulace

Zóna	Název zóny	Rozdělení zóny	regulace
A	Pěší zóna	A1, A2	Po – pá, 08:00 - 18:00
B	Historické centrum	B1, B2, B3	Po – pá, 08:00 - 18:00
C	Širší město	C1 – C8	Po – pá, 08:00 - 18:00
D	Sídlště	D1 – D6	Po – pá, 17:00 – 06:00
K	Sv. Kopeček	K	Po – ne, 09:00 - 20:00

Zdroj: [25]

Aby bylo jasné, kdo jsou vlastně rezidenti, abonenti a návštěvníci, vypracovalo město přehlednou tabulku pro orientaci, kterou můžeme vidět na obrázku 3.2.

uživatel	subjekt	podmínka osoby pro oblast	podmínka vztahu k vozidlu	podmínka vozidla
rezident	fyzická osoba	trvalý pobyt, cizinec přechodný (vyjma osob s úřední adresou)	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání	motorové vozidlo do 3,5 tuny
abonent	fyzická osoba	vlastník nemovitosti (bez trvalého bydliště)	provozováno za účelem podnikání	
	podnikající fyzická nebo právnická osoba	sídlo nebo provozovna		
návštěvník	fyzická nebo právnická osoba	-	-	

Obr. 3.2 - Vysvětlení pojmů rezident, abonent a návštěvník

Zdroj: [26]

Co se přehledu nastavení cen týče, tak zpoplatnění ploch je nastaveno rozdílně pro návštěvníky (tabulka 3.2), rezidenty (tabulka 3.3) a abonenty (tabulka 3.4).

Tab. 3.2 - Ceník pro návštěvníky v jednotlivých zónách

Zóna	A	B	C	D	K
cena	100 Kč/hod	40 Kč /hod	20 Kč/den	10 Kč/hod	100 Kč /hod

Zdroj: [25]

Ceny pro zónu C a D jsou pro návštěvníky zpoplatněny až od 2. parkovací hodiny v daném dni.

Tab. 3.3 - Ceník zpoplatnění pro rezidenty

Zóna	A	B	C	D
Cena 1.	2 000 Kč/rok	2 000 Kč/rok	600 Kč/rok	100 Kč/rok
Cena 2. a další	16 000 Kč/rok	16 000 Kč/rok	12 000 Kč/rok	10 000 Kč/rok

Zdroj: [25]

Tab. 3.4 - Ceník zpoplatnění pro abonenty

Zóna	A	B	C	D
Cena 1.	12 000 Kč/rok	12 000 Kč/rok	12 000 Kč/rok	12 000 Kč/rok
Cena 2. a další	18 000 Kč/rok	18 000 Kč/rok	18 000 Kč/rok	18 000 Kč/rok

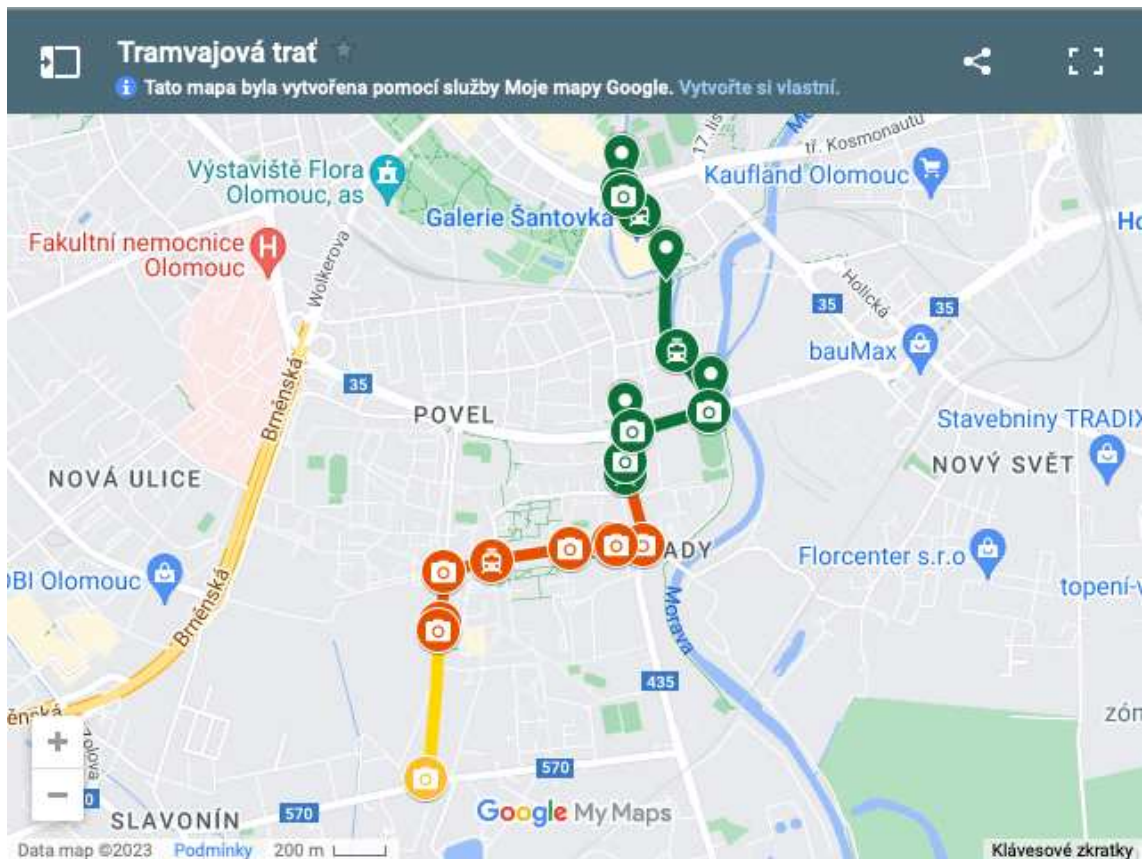
Zdroj: [25]

Parkovací kartu lze vyřídit elektronicky přes portál občana bez nutnosti návštěvy na úřadu, nebo osobně na příslušném úřadě. Všechny karty jak pro rezidenty, tak i pro abonenty, jsou nepřenositelné a slouží pouze pro jedno konkrétní vozidlo s danou SPZ.

Návštěvníci mají také možnost pořídit si nepřenositelnou parkovací kartu, to pouze do zóny C, kde je parkovací karta vyjde na 12 000 Kč/rok (na každé další auto pak 18 000 Kč/rok). Zaplatit za denní parkování mohou návštěvníci pomocí SMS, v parkomatu (hotovostí nebo nově na některých místech i kartou) či pomocí aplikací MPLA.IO či citymove: parkování a doprava. [26]

3.3 Statická doprava ve vybrané oblasti

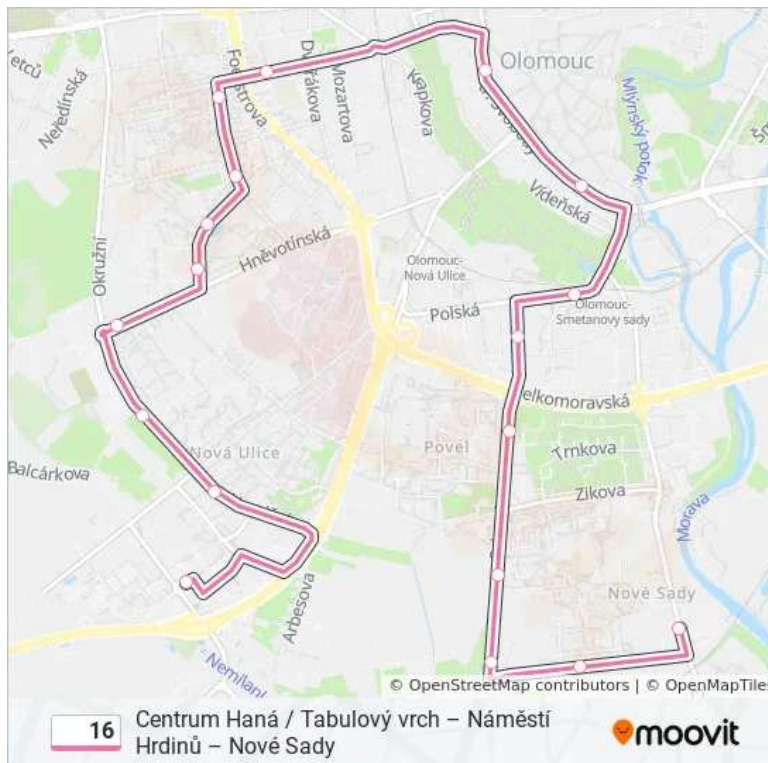
V dané oblasti je poměrně velmi dobře dostupná síť MHD. Aktuálně je na výběr ze dvou druhů dopravních prostředků hromadné veřejné dopravy, konkrétně autobusová přeprava, která obyvatele dokáže dostat do centra města v průměru přibližně za 12 minut a dále tramvajová přeprava. V listopadu roku 2022 byla dokončena nová etapa připravované tramvajové tratě, která nabízí tři nové zastávky, tuto etapu naznačuje oranžová část vyznačená na mapce z obrázku 3.3.



Obr. 3.3 - Tramvajová trať 2. etapa

Zdroj:[27]

Dostat se ze sídliště Nové sady na Novou ulici, kde je sídlo Fakultní nemocnice je oproti všem výhodám velmi komplikované. Do Fakultní nemocnice nejezdí žádné autobusové spojení. Stejně tak do části Nová ulice vede jen pouze přímá cesta pěšky nebo pomocí automobilu, jelikož i přes hustou síť zastávek, toto pokryto není. Jediná linka, kterou jsou obyvatelé schopni se dostat do části Nová ulice, je spoj č. 16, který jednou za hodinu (dny pracovního klidu i pracovní dny) a ve špičce dvakrát za hodinu (pouze pracovní dny), jede celou svou trasu (počínaje zastávkou Nové Sady) až na zastávku Centrum Haná. Tento autobus vás doveze na tuto zastávku zhruba po 30 minutách za předpokladu, že nastoupíte na první zastávce z okruhu a nejsou ve městě žádná zdržení. Celá trasa této linky je zaznačena v obrázku 3.4.



Obr. 3.4 - Trasa linky autobusu č.16

Zdroj:[28]

Dalším problémem v této lokalitě je spíše nedostatečné pokrytí západní části Nových sadů. Do této oblasti jezdí pouze okružní jízdou linka č. 16, která má v dané lokalitě pouze jedinou zastávku, a tou je ulice Peškova (zastávka má název Slavonínská). Naproti tomu na zastávku Nové Sady jezdí linky 14 a 16 a na zastávku Jižní jezdí linka 16, 17 a příměstská autobusová doprava, která sváží občany z blízkého okolí Olomouce. Problematické také je pokoušet se cestovat z lokality Povel či Nové sady dostat do části Neředín, kde je ústřední hřbitov města Olomouce. Opět je třeba přestupovat. S protažením tramvajové trati byla slíbena linka, která pojedje alespoň jednou za hodinu do zmíněné lokality. To se ovšem nestalo, takže pokud se chcete dostat do Neředína, musíte nastoupit na autobus či tramvaj, dojet na zastávky Tržnice nebo náměstí Hrdinů a odsud se teprve pomocí tramvajových linek č. 2 a 7 dostat až do Neředína.

3.4 Vlastní průzkum parkovacích kapacit ve vybrané oblasti

V rámci vlastního pozorování bylo spočítáno celkové množství parkovacích ploch a následně zhodnocení parkování podle předpisů. Parkovací plochy, kde byl průzkum prováděn, můžete vidět na obrázku 2.1 v předchozí kapitole.

Během průzkumu došlo v první řadě k řádnému přepočítání parkovacích míst, kdy bylo vyčleněno, kolik je zde míst pro držitele ZTP karet, dále kolik vozidel na této trase parkuje na zakázaných místech, kolik míst je zde s rezervací a také kolik v daném období zde parkovalo nejvíce firemních dodávek. Tento průzkum je shrnut v tabulce 3.1.

Tab. 3.5 - Celkové počty míst ke stání

	Počet míst celkem (Σ)	Místa pro ZTP (⊙)	Rezidenti (R)	Parkování – zákaz (Z)	Dodávky (D)
Počty parkovacích míst	1627	32	93	53	71

Zdroj: vlastní

Jak je patrné z tabulky 3.5 tak celkové množství parkovacích míst (nejsou do tohoto počtu započítána místa, kde parkují občané v rozporu s předpisy), je poněkud velkorysé, ale problém je ten, že v rámci nové zástavby nejsou místa pro nové bytové jednotky a domy dostačující. Místa pro osoby s průkazem ZTP se mohou zdát na první pohled dosti zanedbaná, ale tato místa nejsou potřeba u všech domů, ne v každém době je osoba s průkazem ZTP nebo má dokonce vozidlo. Dalším důvodem malého počtu je také obsazenost takových míst v rámci průzkumu, který je vidět v tabulce 3.6 na následující straně. Místa pro držitele ZTP jsou primárně vytvářena na parkovištích k novým zástavbám, kde je obvykle 2 – 6 takových míst nebo jsou vytvořena v rámci revitalizace sídlištních parkovacích ploch. Dvě taková místa vznikla během revitalizace parkovací plochy ve vnitrobloku ulice Jeremiášova v roce 2013, kdy byla tato dvě místa umístěna naproti vchodu do domu Jeremiášova 2. Je nutno říci, že tato místa jsou vždy prázdná, tedy nevyužitá.

Parkování pro rezidenty je parkování, které vytvořil konkrétní developer v rámci výstavby bytového komplexu a poté jej prodal vlastníkům bytových jednotek. Takto vytvořená parkovací místa si vlastníci odkupují a jsou na nich buď přidělané zámky nebo mají svou značku s SPZ vozidla, které má povolení na tomto místě stát. Někdy bývá i označené celé parkoviště a jednotlivá parkovací místa jsou očíslována, kdy každé jedno číslo patří k jedné bytové jednotce. Výskyt těchto míst je především v oblastech kolem nově postavených obytných domů a obsazenost je poměrně konstantní. Nutno podotknout, že některé bytové domy mají své vlastní parkovací garáže místo

sklepních prostor, ale ani tyto garáže nejsou bohužel schopny plně pokrýt potřeby parkování obyvatel domů.

Dodávky byly započítány do celkového objemu zaparkovaných vozidel. Z pozorování během zpracovávání průzkumu, ale i z pozorování v jiných městech a jinými subjekty, bylo zjištěno, že dodávky zabírají více místa pro parkování. Z tohoto důvodu dochází na mnohých místech k zákazu parkování takových vozidel na sídlištích (zatím se jedná pouze o hodinové omezení například od 22:00 do 6:00 následujícího dne). K podobnému kroku se již v Olomouci rozhodli v lokalitě Tabulový vrch a další části budou brzy následovat. K omezení dochází tedy pro vozidla nad 2,1 tuny a delších jak 5 m. [29,30,31]

Porušování předpisů parkování, které byly vyjmenovány výše, bylo napočítáno během celého průzkumu v 53 případech. Pouze 10 těchto případů bylo řešeno MPO po následném anonymním udání.

Tab. 3.6 – Průzkum parkování ve vybrané oblasti

počítání parkování	Σ	⊙	R	Z	D	Σ	⊙	R	Z	D	Σ	⊙	R	Z	D	Σ	⊙	R	Z	D	Σ	⊙	R	Z	D	Σ	⊙	R	Z	D					
28.11.-4.12.2022	po					út					st					čt					pá					so					ne				
7:30	1560	10	65	45	50	1603	15	76	35	66	1622	20	87	51	68	1618	25	75	49	66	1467	15	87	39	67	1207	12	54	24	45	798	6	32	24	38
14:00	650	0	20	2	25	704	4	15	0	27	564	7	24	10	30	681	14	12	30	29	425	0	16	12	14	324	3	16	15	2	254	0	5	2	5
19:00	1602	7	87	48	67	1546	6	72	50	59	1465	29	86	45	61	1587	31	76	49	52	1258	9	54	34	46	980	4	15	46	33	875	2	12	1	70
19.-25.12.2022	po					út					st					čt					pá					so					ne				
7:30	1622	20	87	51	60	1467	15	87	39	70	1560	10	65	45	65	1534	24	76	34	54	1546	15	76	35	57	1255	8	12	34	42	956	10	56	21	45
14:00	564	7	24	10	20	425	0	16	13	45	650	0	20	2	36	394	3	9	12	42	704	4	15	0	20	434	6	10	12	10	567	3	12	21	10
19:00	1465	29	86	45	40	1258	9	54	34	68	1602	7	87	48	54	1178	5	63	25	31	1173	6	12	50	48	989	8	45	1	65	1348	25	76	43	69
26.12.2022 - 1.1.2023	po					út					st					čt					pá					so					ne				
7:30	1603	15	76	35	45	1534	24	76	34	45	1618	25	75	49	52	1622	20	87	51	49	1458	25	75	49	36	956	10	56	21	44	798	6	32	24	41
14:00	704	4	15	0	12	394	3	9	12	10	681	14	12	30	30	564	7	24	10	20	681	14	12	30	2	567	3	12	21	9	254	0	5	2	9
19:00	1546	6	12	50	56	1178	5	63	25	52	1587	31	76	49	42	1465	29	86	45	57	1198	31	76	49	40	1348	25	76	43	58	875	2	12	1	58
30.1.-5.2.2023	po					út					st					čt					pá					so					ne				
7:30	1618	25	75	49	70	1622	20	87	51	69	1467	15	87	39	67	1560	10	65	45	71	1534	24	76	45	69	1255	8	12	34	51	1207	12	54	24	49
14:00	681	14	12	30	15	564	7	24	10	8	425	0	16	13	16	650	0	20	2	9	394	3	9	2	13	434	6	10	12	21	324	3	16	15	8
19:00	1587	31	76	49	65	1465	29	86	45	39	1258	9	54	34	59	1602	7	87	48	65	1178	5	63	48	57	989	8	45	1	58	980	4	15	46	64

Zdroj: vlastní

Cílem tohoto průzkumu bylo vypořádat chování lidí při parkování, jakým způsobem jsou místa zaplněna a jak často dochází k úplnému „vyliďnění“ parkovacích ploch a kdy je naopak problém někde zaparkovat. Jako největší problém se ukázalo ranní a večerní parkování. Ráno nebylo příliš parkovacích míst k dispozici, jelikož spousta rezidentů opouští domovy až po osmé hodině ranní. Nejmenší nápor na parkovacích plochách byl pozorovatelný přibližně od 11:00 do cca 15:30, ačkoli počítání zaparkovaných vozidel probíhalo vždy ve 14:00, přesto se dalo pouhým pohledem z okna vysledovat, že parkovací plochy jsou poloprázdné.

Největší nápor na parkování byl viděn přibližně mezi 17 a 18 hodinou a při následném počítání v 19 hodin už byly parkovací plochy téměř vždy obsazeny na maximální kapacitu s výjimkou ZTP, případně rezidentů, kteří mají svá parkovací místa vždy jistá.

Nejvíce problémové se však ukázalo parkování v rozporu s dopravními předpisy. V momentě potřeby by mohlo být i jediné vozidlo, zaparkované v rozporu s předpisy, ohrozit spoluobčany na životě, pokud by se k nim nemohli včas dostat složky IZS.

3.5 Diskuze

V rámci kapitoly Diskuze zde budou přehledně porovnány parkovací systémy z jiných měst, která zasáhla a upravila vlastní parkovací politiku dříve než Olomouc, a to konkrétně Praha, Brno a Hradec Králové.

3.5.1 Systém hlavního města Prahy

Již od roku 1996 se postupně zřizují zóny placeného parkování, které jsou rozděleny na modré zóny, které slouží pro parkování rezidentů s dlouhodobou parkovací kartou. Poté jsou zde ještě zavedeny oranžové a zelené zóny, které jsou určeny pro krátkodobé parkování, které je splatné pomocí parkovacích automatů, kdy oranžová zóna je určená pro parkování do dvou hodin a zelená zóna poté pro parkování do šesti hodin.

Mezi léty 1996 a 2008 byly jednotlivé oblasti v moci různých správců, od roku 2016 je pak uzavřena smlouva se společností Eltodo a.s., která postupně převzala do správy jak nové, tak i stávající oblasti, aby byl zaveden nový systém, který je založen na elektronických platbách. Tyto elektronické platby nahradily stávající systém placený osobně za parkovací karty a také různé krátkodobé parkování.

Parkovací zóny jsou rozděleny barevnými pruhy namalovanými přímo na silnici nebo na dodatkové tabulce pod svislou dopravní značkou, která označuje parkoviště:

- Modrá zóna – pro rezidenty a abonenty
- Oranžová zóna – krátkodobé stání (max. 2 hodiny), platba pomocí parkovacích automatů
- Zelená zóna – krátkodobé stání (max. 6 hodin), platba pomocí parkovacích automatů
- Vyhrazené stání – pro invalidy, kteří se vyznačují na základě nároku, pro jiné subjekty zpravidla na základě povolení zvláštního užívání pozemní komunikace, v případě komerčních subjektů je výrazně zpoplatněno.

Od podzimu 2014 měl být systém parkovacích zón poněkud pozměněn a přibyla zde nová zóna, která umožňovala parkování všech, dále došlo ke změně v zelené zóně, která měla zvýhodnit jistou skupinu automobilů:

- Smíšená zóna (fialová barva) – přes den, kdy předběžně nastaveno je mezi 8 a 20 hodinou, zde za poplatek mohou parkovat i jiné skupiny než jsou rezidenti a abonenti
- Návštěvnická zóna (oranžová) – placené stání s dobou omezenou na dvě hodiny, navrženo bylo ke zdravotním střediskům a úřadům
- Rezidentní zóna (modrá)
- Ekologická zóna (zelená) – pouze pro ekologické vozy a vozy carsharingu.

Kontrola parkování v zónách registrovaným vozidlům, nebo vozidlům, kdy si majitelé zaplatili dočasné, jednorázové stání, probíhá ve spolupráci se společností Eltodo, která kvůli těmto účelům nakoupila automobily Toyota Yaris s hybridním pohonem, které jsou vybaveny kamerami, které snímají vozidla podél cesty a dokážou přes centrální systém vyhodnotit, jestli je zde vozidlo zaparkované oprávněně nebo nikoli. Za tuto službu zaplatí město ročně 40 mil. korun a tyto automobily denně odhalí přibližně dva tisíce přestupků. [32]

Jaké ceny parkování jsou pro rezidenty, si můžeme prohlédnout v tabulce 4.16.

Tab. 3.7 - Ceny parkovacího oprávnění pro rezidenty a abonenty

	Roční	Pololetní	Čtvrtletní
Rezidenti	1 200 Kč	600 Kč	300 Kč
Rezidenti starší 65 let a rezidenti se ZTP	360 Kč	180 Kč	90 Kč
abonenti	7 000 Kč	3 500 Kč	1 750 Kč

Zdroj: [33]

Za každý druhý vůz pak rezidenti zaplatí ročně 7 000 Kč, výše poplatků je stejná pro všechny městské části. Za třetí a každé další auto zaplatí pak rezident od 24 000 Kč až 36 000 Kč, záleží podle cenového pásma jeho městské části.

Ceny za parkování v placených zónách jako je fialová a oranžová jsou pevné podle místa. Jedná o 40 Kč, 60 Kč nebo 80 Kč za hodinu, na mnoha místech je ale možno zaparkovat za 20 Kč na hodinu. Ve státních svátcích se pak lze setkat s cenovým zvýhodněním ale to pouze v úsecích, které nejsou v celotýdenním provozu. [32]

3.5.2 Systém města Brna

Přibližně někdy ve druhé polovině roku 2019 se v Brně začal také uplatňovat parkovací systém podle barevných zón. Hlavním úkolem bylo zabezpečení dostatku parkovacích míst pro obyvatele, tedy rezidenty, nebo i pro abonenty, který mají v Brně svoji provozovnu. [34]

Vedení Brna se rozhodlo jít na zpoplatnění parkování trochu jinak a zavedlo systém, kterému se říká „květinka“. To spočívá v tom, že rezidentům a abonentům je umožněno parkování nejen v oblasti, kde mají své trvalé bydliště či provozovnu (pomyslný střed květinčky), ale také v přilehlých oblastech (pomyslné okvětní lístky). Nezáleží tedy ani tak na tom, v jaké zóně se tato přilehlá oblast nachází, ale mimo historickou zónu A (zde smějí parkovat pouze rezidenti a abonenti s oprávněním do této zóny), mohou uživatelé parkovat prakticky kdekoliv, kolik se jim toto parkovací místo vleze do radiusu „květinčky“. [34]

Parkovací zóny jsou rozděleny na tři části. Zóna A, jak již bylo řečeno výše, je historické centrum města a zde mohou parkovat pouze abonenti a rezidenti s platným oprávněním. Pokud zde bude chtít zastavit návštěvník města, pak zde platí zákaz vjezdu. Platí

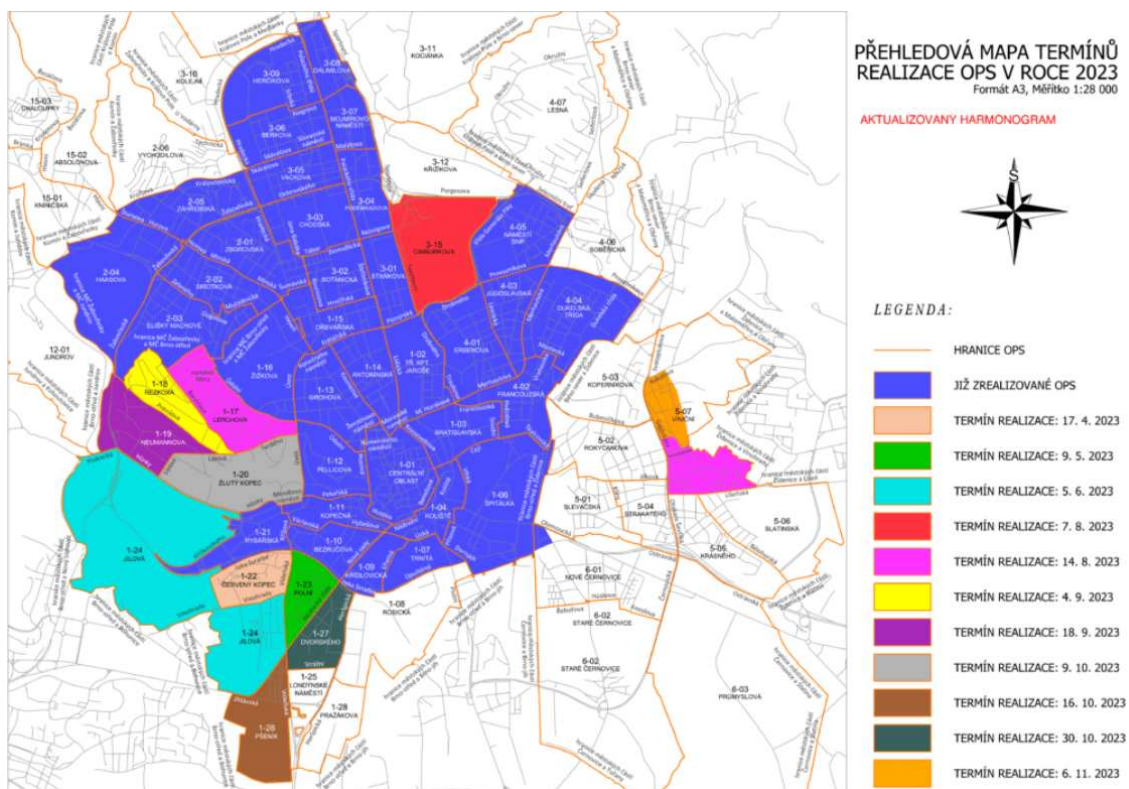
zde také regulace parkování celých 24 hodin a prvních 30 minut je zdarma a poté je třeba zaplatit za každou započatou hodinu 40 Kč.

V zóně B pak okruh historického centra nebo také tzv. prstenec. V tomto okruhu je umožněno parkovat všem bez rozdílu. První hodina parkování je zcela zdarma, poté zaplatí návštěvník za každou započatou hodinu 30 Kč, regulace platí 24 hodin denně a platba probíhá pomocí parkovacího automatu nebo mobilní aplikace, dále také online parkovacím automatem nebo pomocí SMS. [34]

Zóna C je zřízena pro zbytek všech městských částí, kterých se zpoplatnění parkování týká (v současnosti není ještě celé Brno pod zónou C, ale každý rok se nějaká problémovější část bude nucena přidat do systému). První hodina parkování je zde zdarma, každá další je pro návštěvníky zpoplatněna 20 Kč na hodinu a tato regulace platí pouze přes noc, tedy od 17:00 do 6:00 a to pouze ve všední dny, o víkendech a státních svátcích je pak parkování možné zcela zdarma. Platba je možná stejnými prostředky, jako je tomu tak v zóně B.

Dále byla zavedena v letošním roce zóna E, která je zřízena u nabíjecích stanic pro elektromobily. Osoby s oprávněním, zde mohou parkovat v různých variantách délky parkování (6, 12, 18 nebo 24 hodin podle doby dobíjení elektromobilu). V době nabíjení je parkování zcela zdarma, ale je nutná registrace přes aplikaci ParkSimple nebo online parkovací automat. Tuto registraci je nutné provést i v případě, že chcete využít parkovací doby, kterou město nabízí zdarma. [34]

Jak se již psáno výše, každý rok se rozšiřují zóny C. Letos je v plánu přidat celkem 11 městských částí do tohoto systému. Jak je vidět z mapky na obrázku 2.1, tak tmavě modré plochy jsou již realizované pro zónu C. Ostatní barevné oblasti budou přidávány průběžně během roku 2023.



Obr. 3.5 - Mapa stávajících a plánovaných zón C

Zdroj: [35]

V Brně jsou ceny pro rezidenty trochu jiné jak v Praze. Platba probíhá pouze jako roční a dělení je jen na abonenty a rezidenty. Na ceny se můžeme podívat v tabulce 2.4:

Tab. 3.8 - Ceny za parkovací oprávnění pro rezidenty a abonenty

Počet aut	Rezident	Abonent
1. Auto	200 Kč	4 000 Kč
2. Auto	8 000 Kč	18 000 Kč
3. a další auto	12 000 Kč	18 000 Kč

Zdroj: [35]

3.5.3 Systém města Hradec Králové

Město Hradec Králové má svůj parkovací systém, který zavedlo od roku 2007 ve spolupráci se společností ISP Hradec Králové a.s., která byla vybrána pomocí veřejného výběrového řízení a uzavřela s městem smlouvu na 30 let, která má za cíl pomoci městu s rozšířením a lepším využitím parkovací politikou.

Cílem tohoto projektu, do kterého se pustilo město Hradec Králové ve spolupráci s firmou ISP, je přinést nová parkovací místa a hlavně díky regulačním metodám omezit narůstající počet vozidel, která proudí do centra města. [36]

Je zde snaha o vytvoření systému, kde je zajištěna potřebná kapacita volných stání, snížení přetíženosti jednotlivých a uličních prostorů parkujícími vozidly, regulační nástroje na podpoření zlepšení životního prostředí ve městě, ale také regulace počtu vozidel, která vjíždějí do centra města.

Vznikl tím projekt ISP HK, nebo také integrovaní systém parkování v Hradci Králové, ten byl budován na základě podpisu koncesní smlouvy. Díky této smlouvě se město zavazuje předat společnosti ISP do správy na období 30 let parkovací místa v oblasti ISP v plném rozsahu cca 7 700 parkovacích míst. Oproti tomu se společnosti ISP zavazuje, že získané prostředky, které získá výběrem parkovného, použijí výhradně k provozu těchto parkovacích míst. [36]

Hlavní důvod, proč vznikl tento systém, bylo zjištění chybějících cca 3 000 parkovacích míst v centru Hradce Králové a to jak pro rezidenty, tak pro hosty. Společnost ISP se také zavázala snížit počet chybějících míst a to o rovnou 1 000.

Na obrázku 2.2 je vidět, jak jsou ve městě rozděleny všechny placené zóny. Centrum města je vymezeno II. Městským okruhem a pak dále obchodně administrativní zónou Pražského předměstí. [36]

„V rámci ISP jsou vytvořeny následující zóny:

Zóna městské památkové rezervace (Z1) – tato zóna je tvořena parkovacími místy vyhrazenými formou P-reservé pro rezidenty a abonenty s možností parkování hostů pod parkomaty na Velkém náměstí a v PD Regionu.

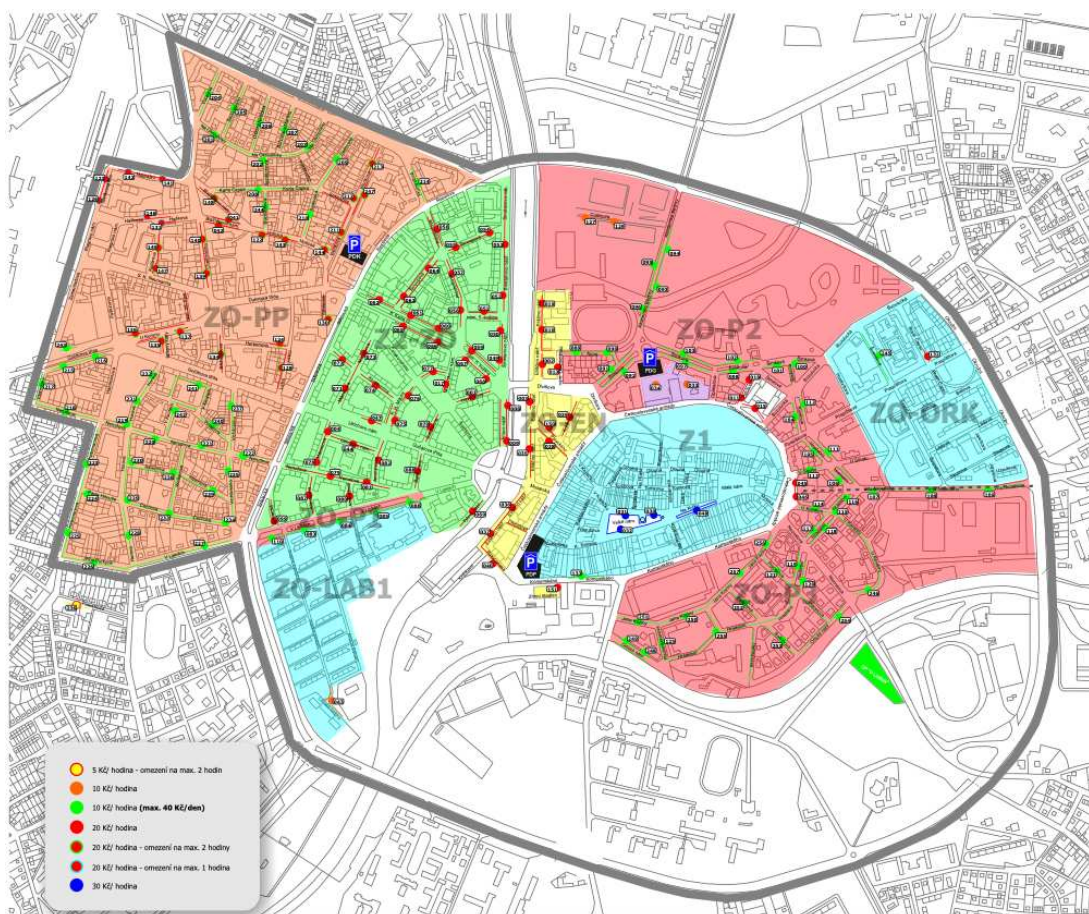
Žlutá zóna (ZO-EN) – další zónou je oblast mezi historickým centrem a řekou Labe, jedná se o smíšenou zónu, která umožňuje parkování na všech parkovacích místech jak rezidentům a abonentům, tak i hostům se zaplacenými parkovacími poplatky.

Zelená zóna (Z2-ZO) – moderní centrum HK, jedná se opět o smíšenou zónu, která umožňuje parkování na všech parkovacích místech jak rezidentům a abonentům, tak i hostům se zaplacenými parkovacími poplatky.

Modré rezidenční zóny (ZO-LAB1, ZO-ORK) – Labská kotlina a Orlická kotlina, toto jsou chráněné zóny určené pouze pro parkování obyvatel těchto oblastí s platnou parkovací kartou.

Červené zóny střednědobého stání (ZO-P1, P2, P3) – jsou to zóny kolem historického centra směrem na sever, jih a východ, opět se jedná o smíšenou oblast, která umožňuje parkování na všech parkovacích místech jak rezidentům a abonentům, tak i hostům se zaplacenými parkovacími poplatky, kdy parkovací poplatek je nastaven na maximální hodnotu 40 Kč/den.

Oranžová zóna (ZO-PP) – Pražské předměstí, opět se jedná o smíšenou oblast, která umožňuje parkování na všech parkovacích místech jak rezidentům a abonentům, tak i hostům se zaplacenými parkovacími poplatky, výjimku tvoří ulice Haškova, Sladkovského a Nádražní, kde je parkování omezeno pouze na hodinu a nelze zde použít oranžové parkovací karty.“ [36]



Obr. 3.6 - Zpoplatněné oblasti

Zdroj: [37]

Dále je zde k dispozici ceník parkovacích karet pro abonenty i rezidenty, který je ke shlédnutí v tabulkách 3.9 a 3.10. Dále je zde možnost pro návštěvníky těchto lokalit získání takzvaných „karet ISP GOLD“. Ceny těchto karet jsou na jméno, jsou pro vozidla přenosné a cena takové karty je v případě první 20 000 Kč, druhá na to stejné jméno je za 25 000 Kč a každá další poté bude stát 30 000 Kč.

Hosta ISP definuje jako všechny uživatele příslušné zóny oblasti ISP HK, kteří nemají pro zónu ISP HK vystavenou rezidentní nebo abonentní kartu. Rezidenti i abonenti jsou mimo svou domácí zónu také hosty.

Rezidenty si ISP definuje jako občany, kteří trvale bydlí v příslušné zóně ISP HK a jsou uživateli motorového vozidla s platnou STK.

Abonenty si ISP definuje zase jako právnické subjekty či fyzické osoby nebo vlastníky nemovitosti, které mají sídlo, provozovnu, místo podnikání či nemovitost v příslušné zóně ISP HK a jsou uživateli motorového vozidla s platnou STK. [<https://www.isphk.cz>]

Tab. 3.9 - Rezidentní tarify sídliště

Lokalita/Zóna	Označení	1. karta	2. a každá další karta
Velké náměstí	Z1	6 000 Kč	9 000 Kč
Komenského ulice	Z1 – KOM	4 000 Kč	6 000 Kč
Žlutá zóna (Eliščino nábřeží)	ZO-EU	1 200 Kč	3 000 Kč
Zelená zóna	Z2-ZO	1 200 Kč	3 000 Kč
Červená zóna	ZO-P1,P2,P3	1 200 Kč	2 500 Kč
Pražské předměstí	ZO-PP	1 200 Kč	3 000 Kč
Labská kotlina 1	ZO-LAB1	1 000 Kč	3 000 Kč
Orlická kotlina	ZO-ORK	1 000 Kč	3 000 Kč
Okružní ulice	ZP-OU	1 200 Kč	2 500 Kč

Zdroj: [36]

Tab. 3.10 - Abonentní tarify sídliště

Lokalita/Zóna	Označení	1. karta	2. a každá další karta
Velké náměstí	Z1	20 000 Kč	30 000 Kč
Komenského ulice	Z1 – KOM	12 000 Kč	15 000 Kč
Žlutá zóna (Eliščino nábřeží)	ZO-EU	9 000 Kč	15 000 Kč
Zelená zóna	Z2-ZO	9 000 Kč	15 000 Kč
Červená zóna	ZO-P1,P2,P3	7 200 Kč	9 500 Kč
Pražské předměstí	ZO-PP	9 000 Kč	9 500 Kč
Gayerova kasárna	ZO-GK	7 200 Kč	10 800 Kč
Labská kotlina I	ZO-LAB1	7 200 Kč	10 800 Kč
Orlická kotlina	ZO-ORK	7 200 Kč	10 800 Kč
Okružní ulice	ZP-OU	7 200 Kč	10 800 Kč

Zdroj: [36]

Ještě je nutno dodat, že v rámci parkovacího systému ISP HK mohou občané využívat k parkování také parkovací domy, které jsou zpoplatněny ale jinou sazbou. Parkování v těchto domech opravňuje rezidenty i abonenty na základě karet, které si mohou také zakoupit, stejně jako klasické parkovací karty na sídliště. Rozdíl v kartách do parkovacích domů je ten, že tyto jsou opatřeny čipem, kterým se prokazují při vjezdu do parkovacího domu.

Tab. 3.11 - Rezidentní tarify parkovací domy

Parkovací dům	Označení	1. karta	2. a každá další karta
PD RegioCentrum	PDP	3 600 Kč	5 000 Kč
PK Katschnerka	PDK	2 400 Kč	2 400 Kč
PD Jana Gayere	PDG	3 000 Kč	3 000 Kč

Zdroj: [36]

Tab. 3.12 - Abonentní tarify parkovací domy

Parkovací dům	Označení	1. karta	2. a každá další karta
PD RegioCentrum	PDP	12 000 Kč	15 000 Kč
PK Katschnerka	PDK	6 000 Kč	6 000 Kč
PD Jana Gayere	PDG	9 000 Kč	9 000 Kč

Zdroj: [36]

3.6 Průzkum UPOL

Podobný průzkum byl proveden na podzim roku 2020. Průzkum zadalo přímo vedení města Olomouce katedře Geoinformatiky z Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého. V tomto průzkumu se podařilo získat celkem 841 plně vyplněných dotazníků. Vybraný vzorek byl omezen pouze věkem, odpovídat směli jen osoby starší 18 let. Odpovědi od občanů žijících přímo na území města bylo celkem 746 respondentů a 95 respondentů mělo bydliště mimo Olomouc, ale do Olomouce dojížděli kvůli pracovním povinnostem.

Průzkum byl zaměřen na způsob dopravy, který nejčastěji respondenti využívají k přepravě po Olomouci, dále zda respondenti vlastní vozidlo, případně kolik a jestli jsou všechna vozidla soukromá či se v domácnosti vyskytuje i vozidlo firemní. Vyšlo najevo, že problémy s parkováním jsou obecně v celé Olomouci, nejčastější problémy mají obyvatelé spadající pod oblasti A (historické centrum) a D (sídlíště), nejmenší problémy s nalezením parkovacího místa jsou v oblasti C.

V neposlední řadě se byl také výzkum zaměřen na finanční zatížení způsobené zpoplatnění parkování, kdy respondenti sice byli ochotni za možnost parkování platit, ale nelíbilo se jim, že by měli platit za větší počet vozidel v domácnosti vyšší částku.

V závěrečné sekci dotazníku, se mohli pak respondenti vyjádřit, co jim přijde jako další problém s dopravou a parkováním v Olomouci. Nejčastěji se zde objevovali odpovědi jako problematické parkování firemních dodávek, obavy ze zavedení zónového parkování na základě negativních zkušeností občanů po zavedení v jiných městech, či výzvy ke zkvalitnění infrastruktury pro cyklisty, aj. [38]

4. Výsledky a vyhodnocení průzkumu

4.1 Výsledky dotazníku

1. Kolik vlastníte automobilů na domácnost (započítávají se i zapůjčené firemní automobily)?

Tab. 4.1 - Kolik vlastníte automobilů na domácnost?

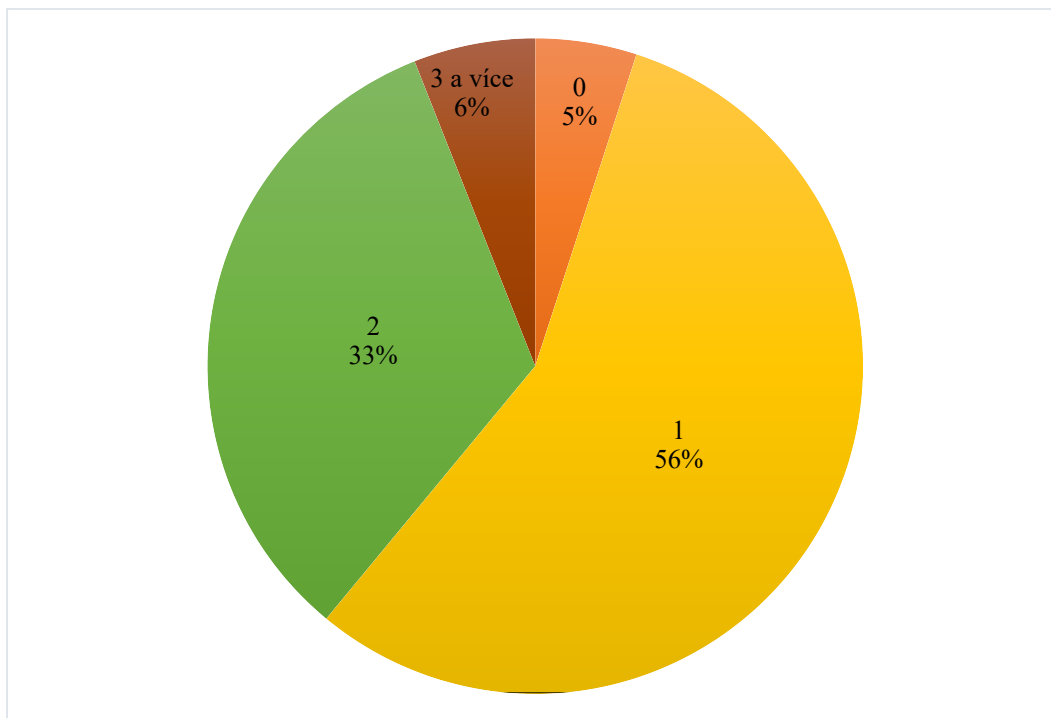
Odpovědi	0	1	2	3 a více
Respondenti	5	56	33	6

Zdroj: vlastní

V rámci vybraného vzorku respondentů jich pouze 5 nevlastní soukromé vozidlo, 56 respondentů vlastní jedno soukromé či firemní vozidlo, 33 respondentů vlastní dvě soukromá či firemní vozidla a pouze 6 respondentů odpovědělo, že vlastní 3 a více soukromých či firemních vozidel.

Cílem této otázky bylo zjistit, kolik vozidel se nebude v tomto vzorku respondentů přibližně pohybovat.

Graf 4.1 - Kolik vlastníte automobilů na domácnost?



Zdroj: Tab. 4.1

2. Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?

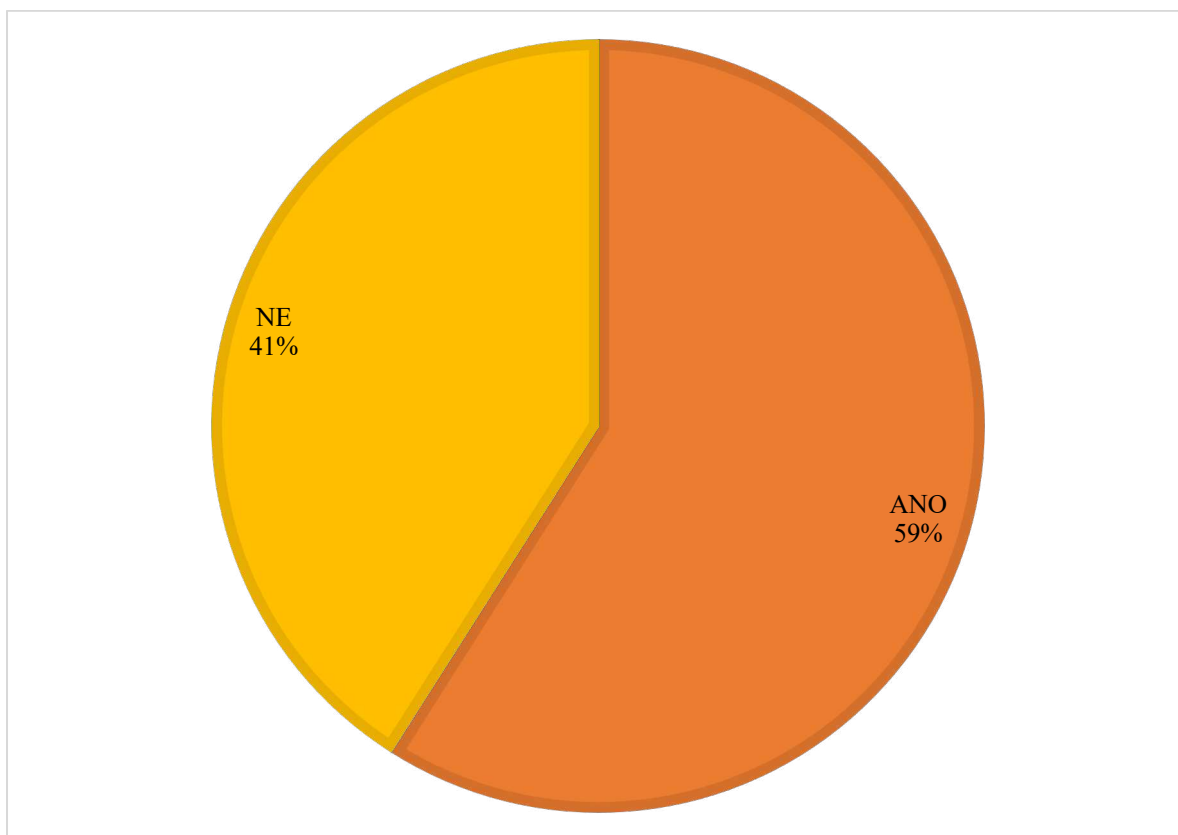
Tab. 4.2 - Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?

Odpovědi	ANO	NE
Respondenti	59	41

Zdroj: vlastní

Jak je zřejmé z tabulky 4.2, občané Olomouce, kteří tento dotazník vyplnili, se o téma parkování a především o téma zónového parkování zajímají a chtějí znát zkušenosti obyvatel z jiných měst.

Graf 4.2 - Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?



Zdroje: Tab. 4.2

3. Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?

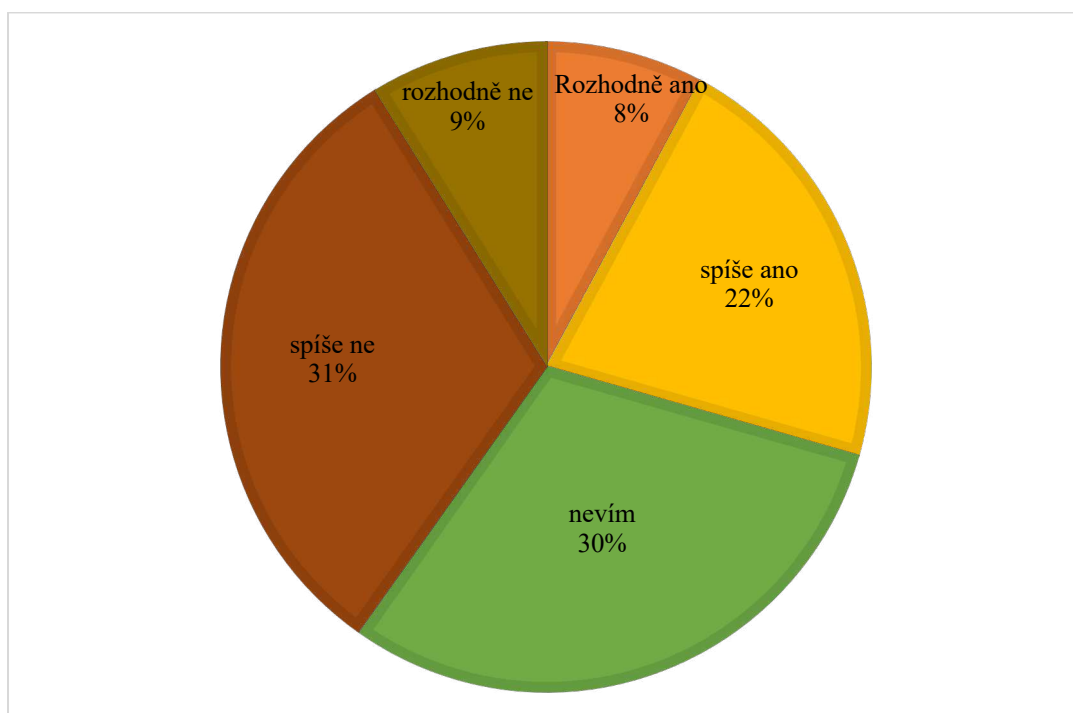
Tab. 4.3 - Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	8	22	30	31	9

Zdroj: vlastní

Z výsledků z odpovědí sesbíraných na otázku 3 jasně vyplývá, že relativně větší část respondentů si myslí, že zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty ani abonenty v podstatě nic nevyřešila v jiných městech, ale nelze opomenout fakt, že téměř třetina dotazovaných neumí tuto otázku jednoznačně zodpovědět a proto zvolila ve 30 % možnost nevím.

Graf 4.3 - Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?



Zdroj: Tab. 4.3

Cílem otázek 2 a 3 bylo zjištění informovanosti obyvatel, jak dalece se o problematiku parkování zajímají a zda je pro ně důležité srovnávat parkovací politiku Olomouce s jinými městy v ČR.

4. Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?

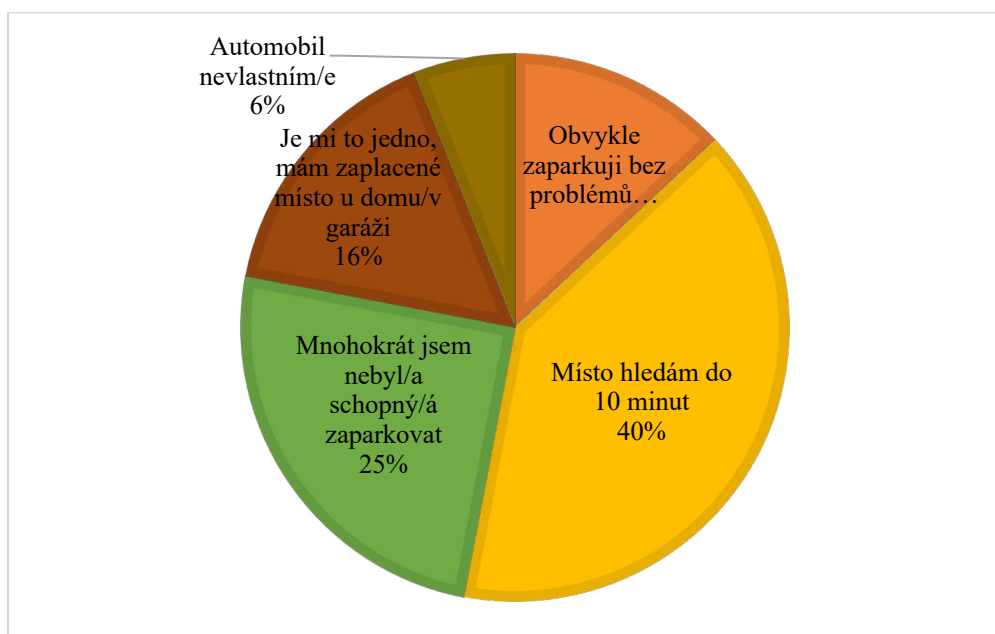
Tab. 4.4 - Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?

Odpovědi	Automobil nevlastním/e	Je mi to jedno, mám zaplacené místo u domu/v garáži	Obvykle zaparkuji bez problémů	Hledám místo do 10 minut	Mnohokrát jsem nebyl/a schopný/á zaparkovat
Respondenti	6	16	13	40	25

Zdroj: vlastní

Doba, kterou stráví respondenti, kteří nevlastní parkovací místa nebo garáže jsou různé, ale z tabulky 4.4 jasně vyplývá, že pouze 13 % respondentů nemá problém zaparkovat, pokud přijede k domovu v pozdně odpoledních nebo večerních hodinách, ovšem 40 % dotázaných hledá místo přibližně do 10 minut a celých 25 % nebylo mnohdy schopných zaparkovat v místě svého bydliště.

Graf 4.4 - Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?



Zdroj: Tab. 4.4

5. Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně?

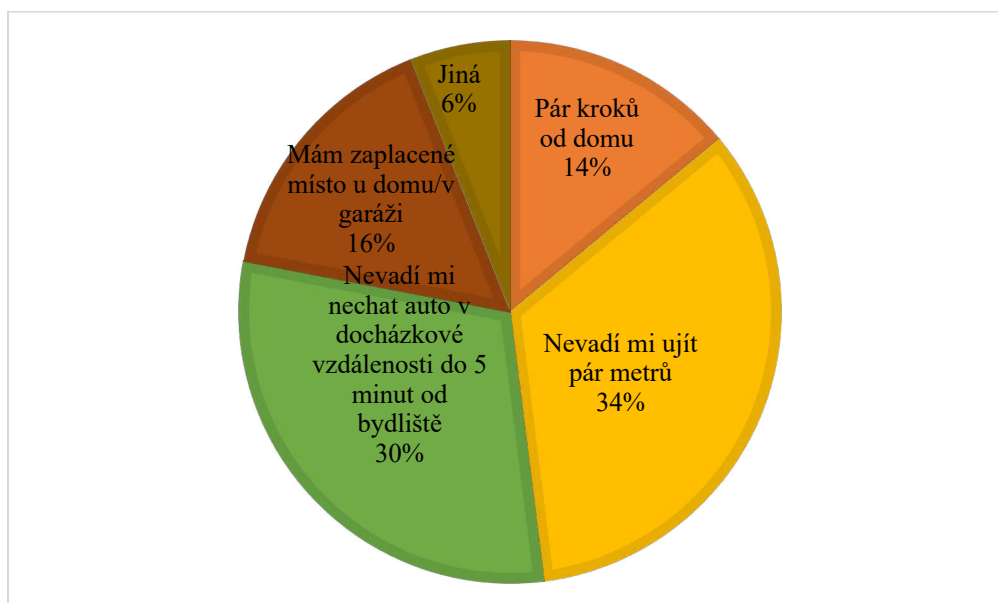
Tab. 4.5 - Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně?

Odpovědi	Pár kroků od domu	Nevadí mi ujít pár metrů	Nevadí mi nechat auto v docházkové vzdálenosti do 5 minut od bydliště	Mám zaplacené místo u domu/v garáži	Jiné
Respondenti	14	34	30	16	6

Zdroj: vlastní

Na otázku číslo pět odpověděla téměř polovina respondentů, že nejraději parkuje v bezprostřední vzdálenosti svého bydliště v maximální docházkové vzdálenosti několika metrů. V možnosti s názvem „jiné“ odpovídali respondenti, kteří nevládní vozidlo. Samozřejmostí je, že otázkami 4., 5., 6. a 7. se prolíná skutečnost, že celkem 16 respondentů ze všech sesbíraných dotazníků, kteří tento problém řešit nemusí, protože jsou buď vlastníci garáže, či placeného nebo rezidenčního stání v blízkosti bydliště.

Graf 4.5 - Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně?



Zdroj: Tab. 4.5

6. Byli byste ochotni, za předpokladu, že BUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?

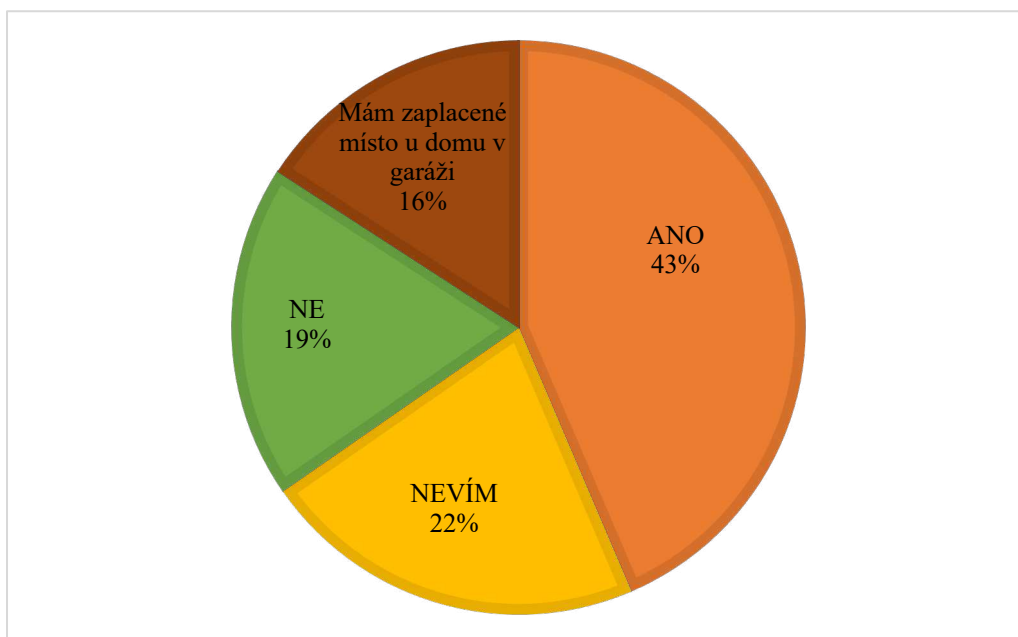
Tab. 4.6 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že BUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?

Odpovědi	ANO	NE	Nevím	Mám placené místo u domu/v garáží
Respondenti	43	19	22	16

Zdroj: vlastní

Jestliže by respondenti měli možnost parkovat v místě bydliště, pokud by si platili za možnost parkovat v blízkosti bydliště na sídlišti v rámci chystaných změn v parkovací politice, tak tak rozhodně učinili a to rovnou ve 43 % případů.

Graf 4.6 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že BUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?



Zdroj: Tab. 4.6

7. Byli byste ochotni, za předpokladu, že NEBUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?

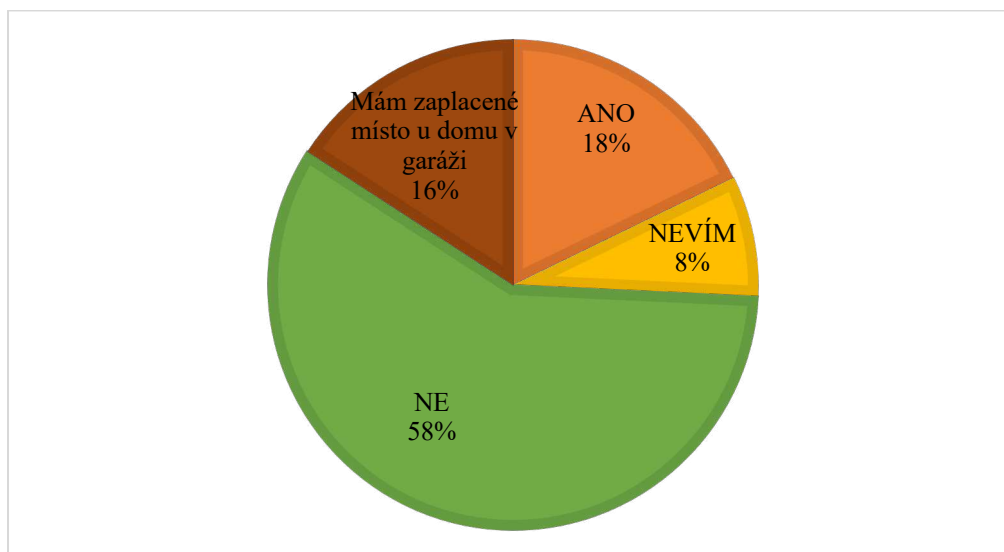
Tab. 4.7 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že NEBUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?

Odpovědi	ANO	NE	Nevím	Mám zaplacené místo u domu/v garáži
Respondenti	18	58	8	16

Zdroj: vlastní

Jestliže by respondenti neměli možnost parkovat v místě bydliště, pokud by si platili za možnost parkovat v blízkosti bydliště na sídlišti v rámci chystaných změn v parkovací politice, pak by v 58 % případů rozhodně nebyli ochotni platit za parkovné.

Graf 4.7 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že NEBUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?



Zdroj: Tab. 4.7

Otázky 4.-7. se zabývaly průměrnou dobou parkování a ochotou obyvatel platit za možnost parkování v místě bydliště. Respondentům nečiní problém nechat vozidlo klidně i ve větší vzdálenosti od domu, ale za to se často stává, že parkují poměrně dlouho, protože nemohou najít volné parkovací místo. Dále pokud by měli zajištěno, že vždy zaparkují u domu, jsou ochotni platit za možnost parkování v místě bydliště, pokud by tomu bylo naopak, ochota by prudce klesla.

8. Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?

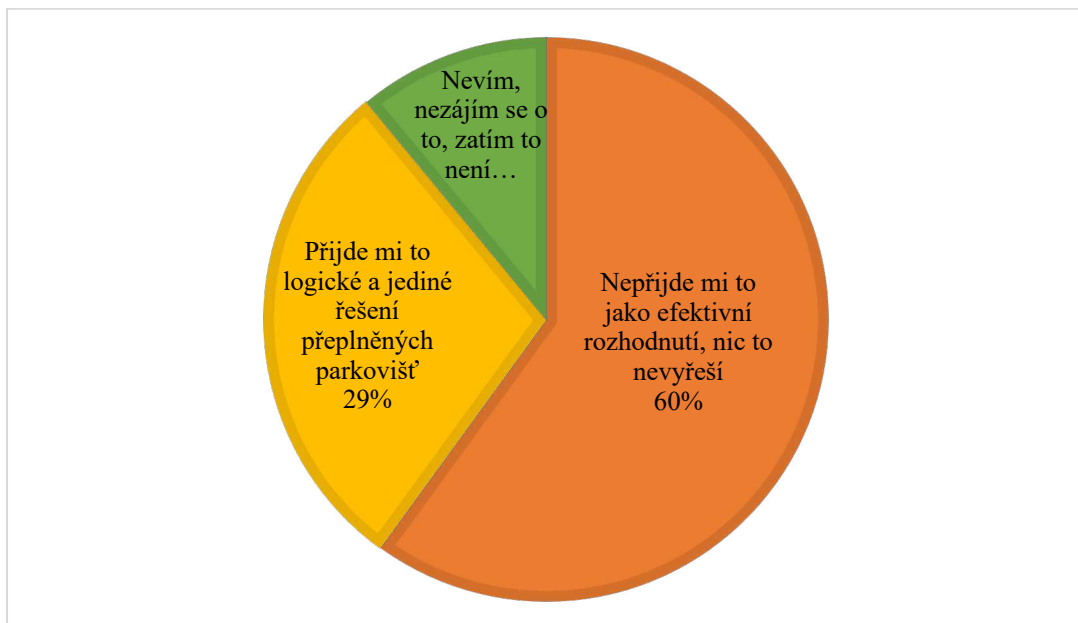
Tab. 4.8 - Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?

Odpovědi	Přijde mi to logické a jediné řešení přeplněných parkovišť	Nepřijde mi to jako efektivní rozhodnutí, nic to nevyřeší	Nevím, nezajímám se o to, zatím to není aktuální
Respondenti	29	60	11

Zdroj: vlastní

Více tři pětiny respondentů nepovažují chystané zpoplatnění parkování na sídlištích pro rezidenty a abonenty za efektivní řešení. 11 % respondentů se rozhodlo toto téma neřešit, dokud nebude aktuální a celých 29 % je pro tento návrh a myslí si, že tímto řešením se vyřeší otázka přeplněných parkovacích ploch.

Graf 4.8 - Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?



Zdroj: Tab. 4.8

V této otázce mají respondenti poměrně jasný názor. 60 % dotázaných se shodlo na tom, že zpoplatnění parkování pro rezidenty nic neřeší.

9. Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?

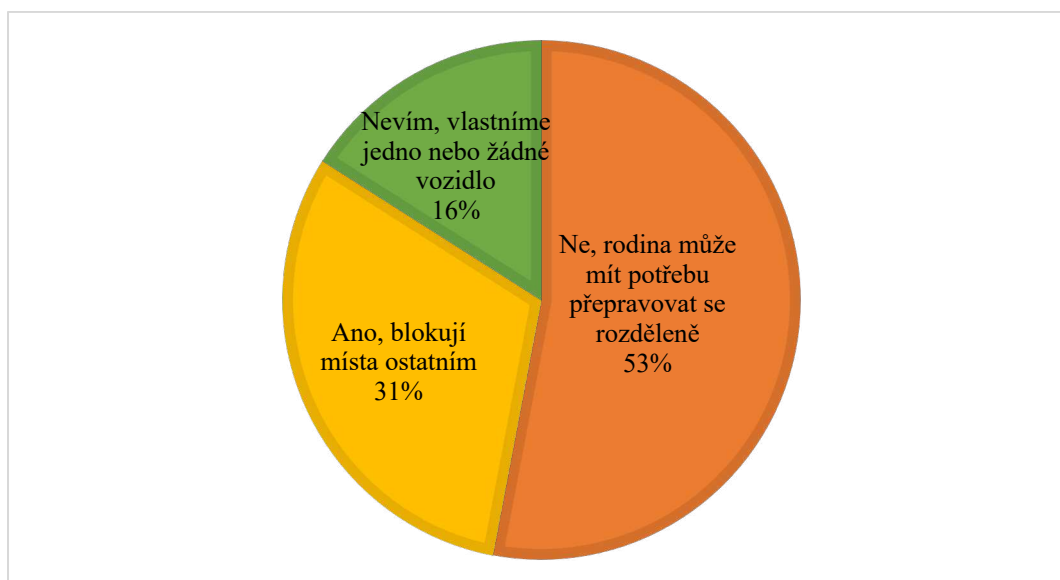
Tab. 4.9 - Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?

Odpovědi	Ano, blokují místa ostatním	Ne, rodina může mít potřebu přepravovat se rozděleně	Nevím, vlastníme jedno nebo žádné vozidlo
Respondenti	31	53	16

Zdroj: vlastní

V otázce vyššího zpoplatnění každého dalšího vozidla v domácnosti či bytové jednotce, s tímto rozhodnutím nesouhlasí 53 % respondentů, kteří chápou potřeby rodin či jsou seznámeni s problematikou ohledně vlastnictví vozidel jestliže, je majitel vozidla OSVČ. Celých 31 % respondentů si myslí, že to je oprávněné řešení a 16 % respondentů tuto otázku nesleduje, protože buď nevlastní více vozidel, nebo dokonce žádné.

Graf 4.9 - Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?



Zdroj: Tab. 4.9

Z uvedeného grafu vyplývá, že většina dotazovaných nevidí důvod k vyššímu zpoplatnění více vozidel v domácnosti.

10. Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?

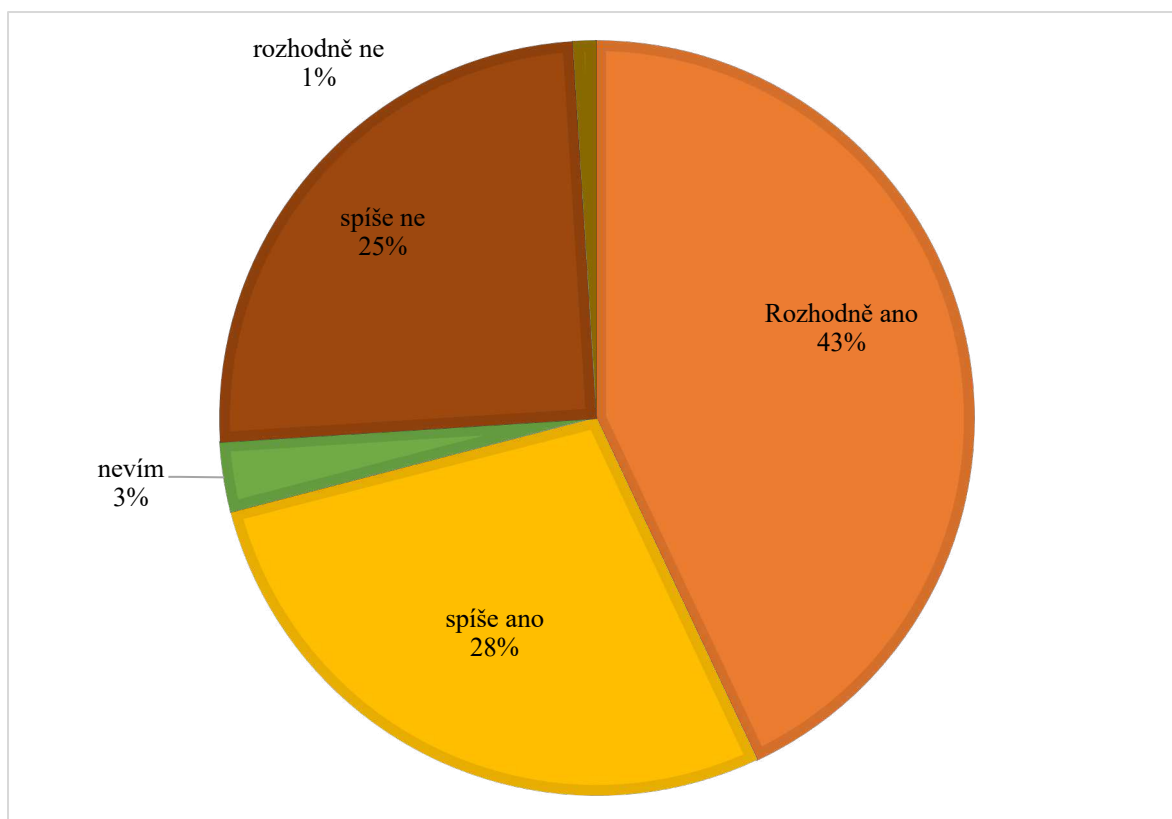
Tab. 4.10 - Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	43	28	3	24	1

Zdroj: vlastní

Automobily parkující v rozpor s předpisy považuje téměř třičtvrtě respondentů za problém, čtvrtina respondentů si myslí, že toto nepředstavuje žádný problém nebo snad riziko pro obyvatele sídlišť.

Graf 4.10 - Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?



Zdroj: Tab. 4.10

Parkování v rozporu s předpisy je opravdu velký problém především, především z hlediska bezpečnosti. Překvapivě to vidí respondenti stejně, ovšem profesní slepota MPO je pro mnoho obyvatel velmi výhodná, bohužel na úkor bezpečnosti ostatních.

11. Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?

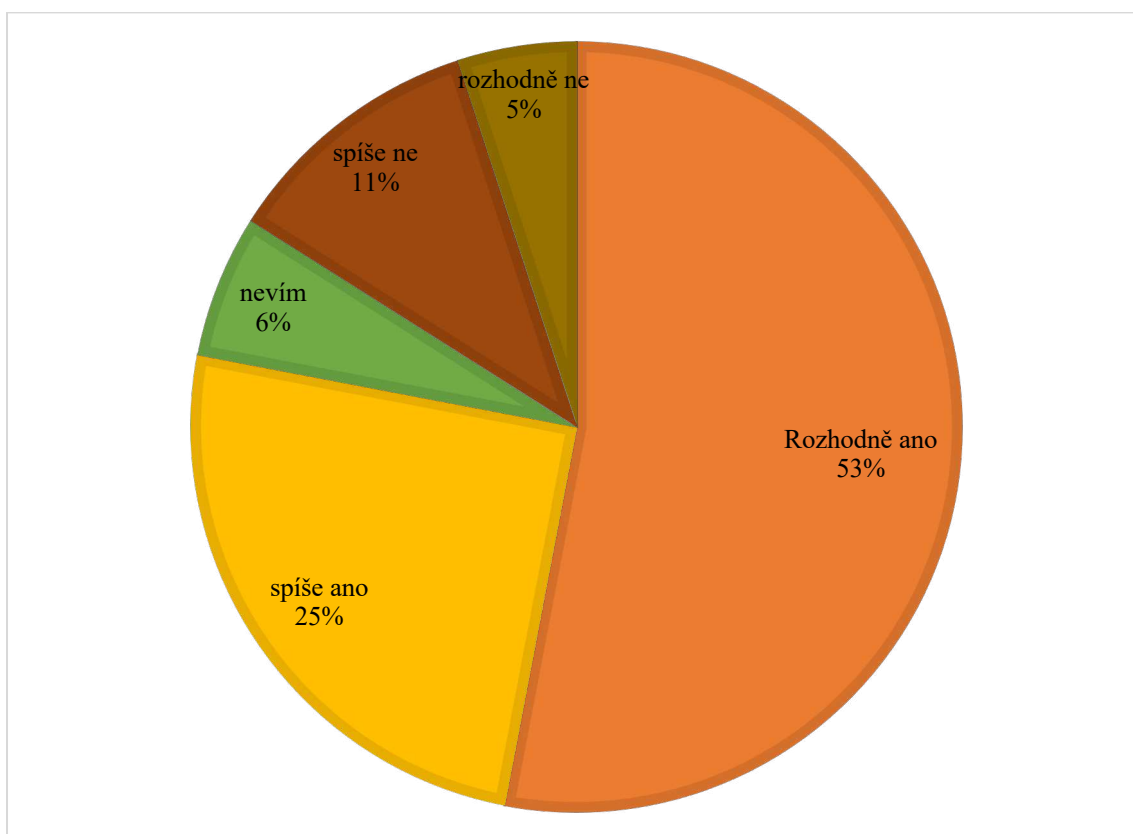
Tab. 4.11 - Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	53	25	6	11	5

Zdroj: vlastní

53 % respondentů považuje zaparkované firemní dodávky na ulicích za poměrně velký problém, dalších 25 % dotazovaných se kloní ke stejnému názoru. Jen necelá čtvrtina tuto skutečnost, která je naprosto běžná na sídlištích, nepovažuje za problém, nebo na tuto otázku nemá vyhraněný názor.

Graf 4.11 - Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?



Zdroj: Tab. 4.11

12. Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?

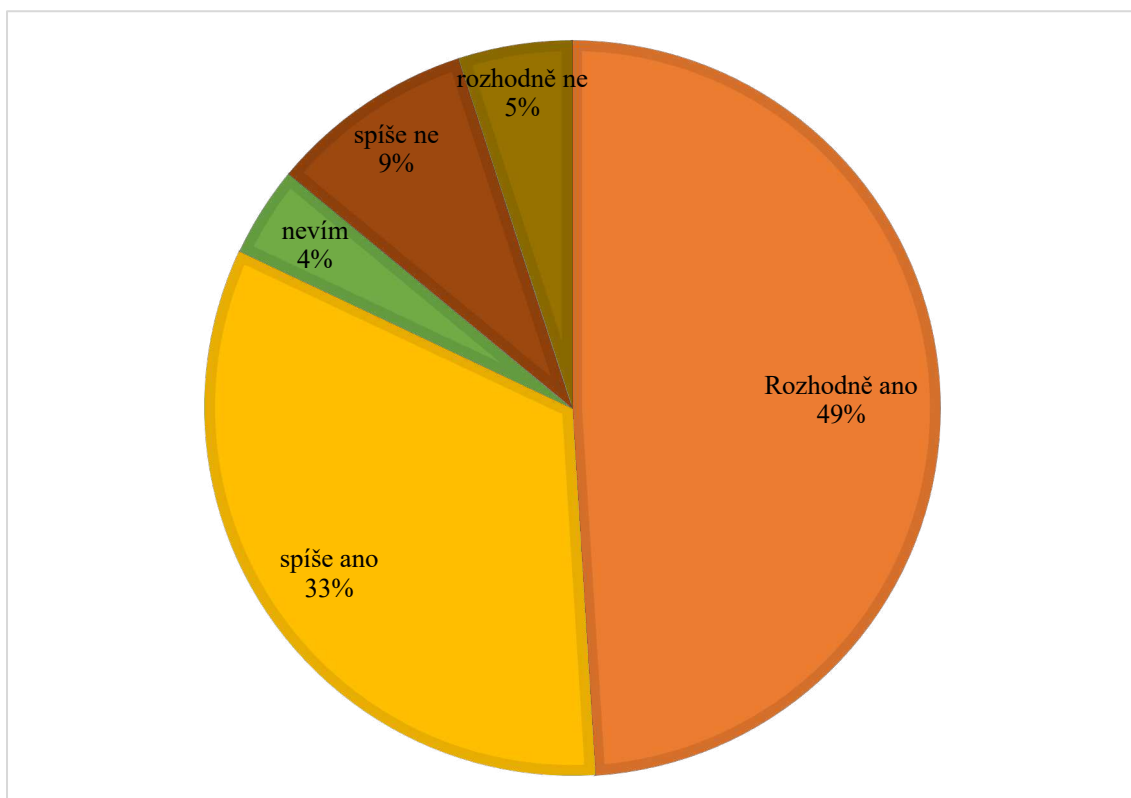
Tab. 4.12 - Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	49	33	4	9	5

Zdroj: vlastní

V otázce, zda by nebylo vlastně lepším mít tyto vozidla ze sídlištních prostor pryč, na nějakém místě, jako by bylo třeba záchytné parkoviště, zde mělo více než třičtvrtě dotazovaných jasno, že by to tak mělo být, stejně tak druhá část otázky, za by bylo vhodné, aby si tyto vozidla nebrali zaměstnanci domů.

Graf 4.12 - Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?



Zdroj: Tab. 4.12

V otázce parkování firemních dodávek jsou občané také poměrně jednotní v názoru, že by neměly parkovat na sídlištích, ale mělo by být pro ně vyhrazené příslušné parkoviště.

Nejvíce se začalo o možnosti zbudování odstavného parkoviště pro firemní dodávky, ovšem na náklady města mluvit v období, kdy bylo firemním dodávkám zakázáno v březnu 2021 parkovat v jistých lokalitách v městské části Tabulový vrch. Tam se sice problém pro rezidenty vyřešil, ale přesunul se bohužel do jiné lokality. Nejen, že zde byly dodávky parkovány přes noc provozovateli, kteří ani nebyli obyvatelé městské části, ale zároveň zde stála vozidla, které byla trvale odstavena.

Tento problém se zdá být tedy neřešitelný. Jediné možné řešení, které by mohlo pomoci je tedy odstavné parkoviště. Jakmile by se našla vhodná lokalita a finance na jeho zbudování, rozhodně by to vyřešilo nejvíce problémů pro občany. Problémem zde ale je fakt, že se obyvatelům Olomouce se tato konkrétní část připravovaného návrhu parkovací politiky města příliš nezamlouvá a nesouhlasí s tím, aby bylo budování parkoviště pouze na náklady města.

13. Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?

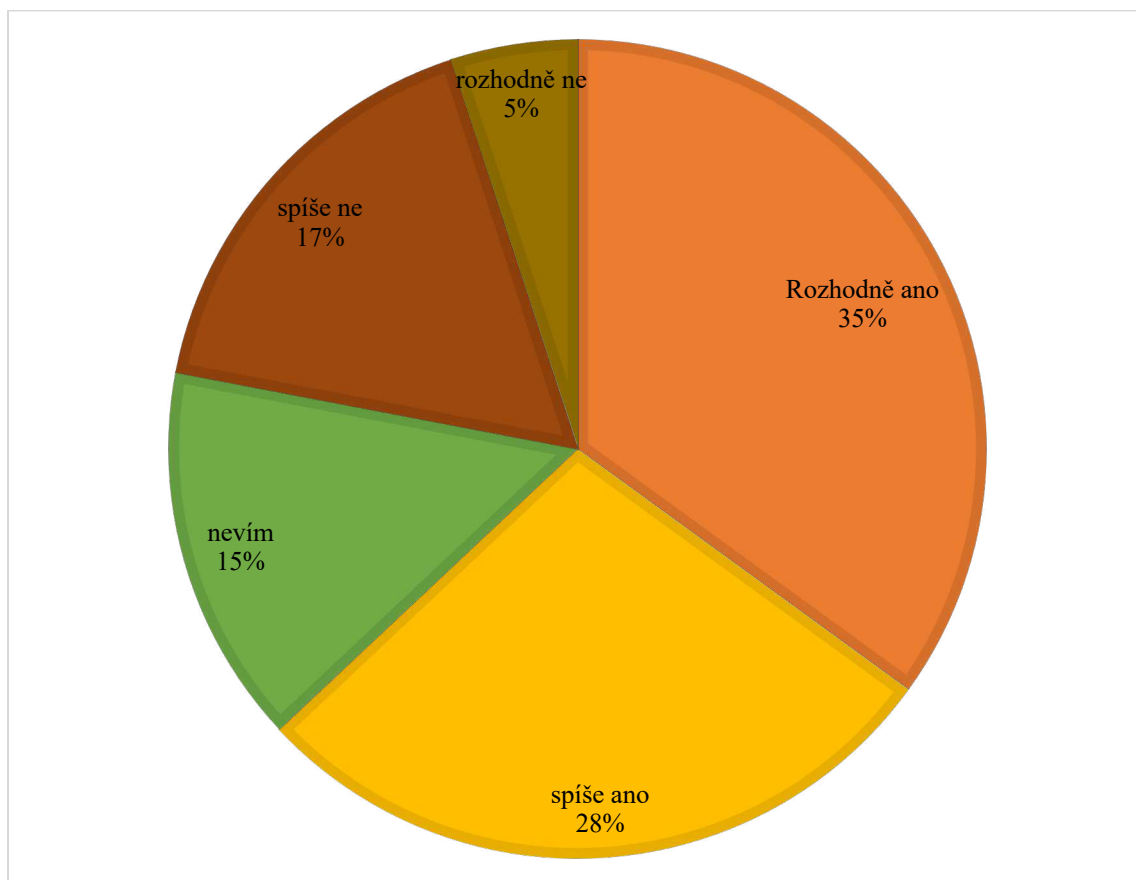
Tab. 4.13 - Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	35	28	15	17	5

Zdroj: vlastní

V otázce pokrytí sídlištních parkovacích ploch vyhrazeným parkováním pro držitele karet ZTP, mělo 35 % respondentů jasno a celých 28 % si myslí, že nejspíš těchto míst je dostatek. 15 % dotazovaných se neumí objektivně rozhodnout a rovných 5 % je názoru, že takových míst je stále málo a bylo by potřeba míst přidat. Zbýlých 17 % respondentů si není zcela jisto, ale kloní se spíše k variantě, že míst je málo.

Graf 4.13 - Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?



Zdroj: Tab. 4.13

14. Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům, pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?

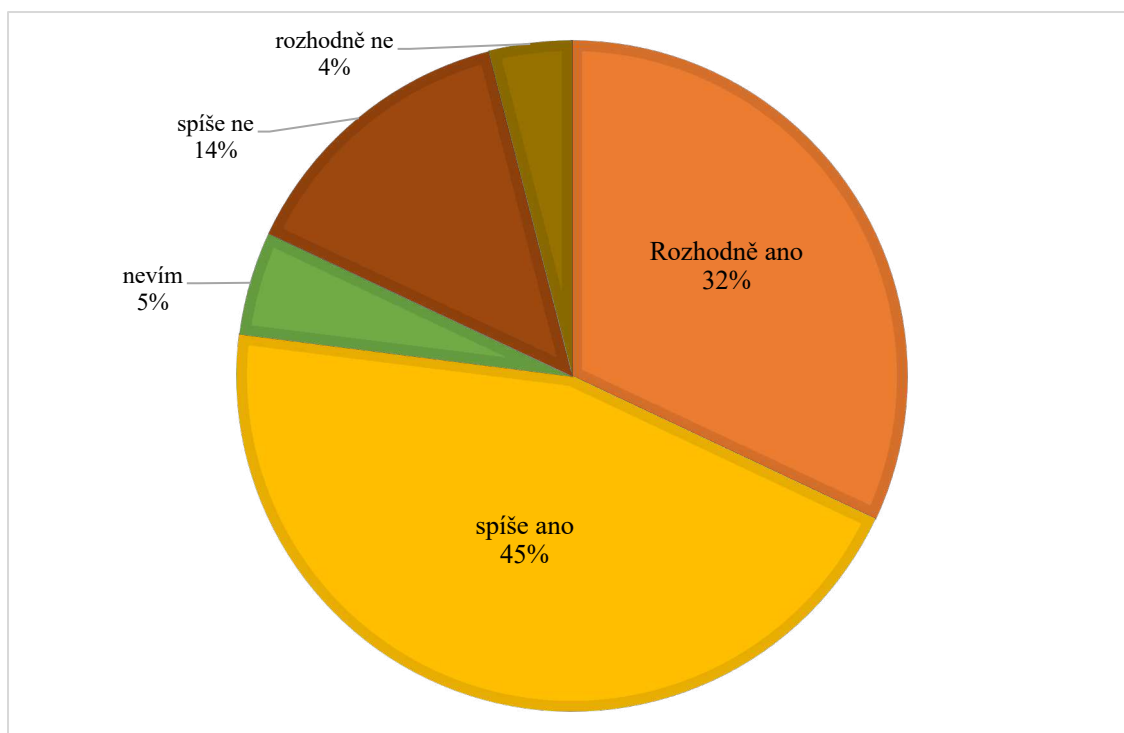
Tab. 4.14 - Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům, pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?

Odpovědi	Rozhodně ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Rozhodně ne
Respondenti	32	45	5	14	4

Zdroj: vlastní

V otázce parkovacích domů, by bylo více než třičtvrtě respondentů ochotno nechávat svá vozidla zaparkovaná v těch domech i za předpokladu, že k bydlišti by to měli přibližně 5 minut chůze.

Graf 4.14 - Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům, pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?



Zdroj: Tab. 4.14

Respondenti by tedy byli ochotni tento dům užívat a v plánech města je jeden takový naplánovaný v městské části Nové Sady na hranici ulic Trnkova a Zikova. V rozpočtu na něj bohužel zatím chybí finance.

15. Ve které městské části bydlíte?

Tab. 4.15 - Ve které městské části bydlíte?

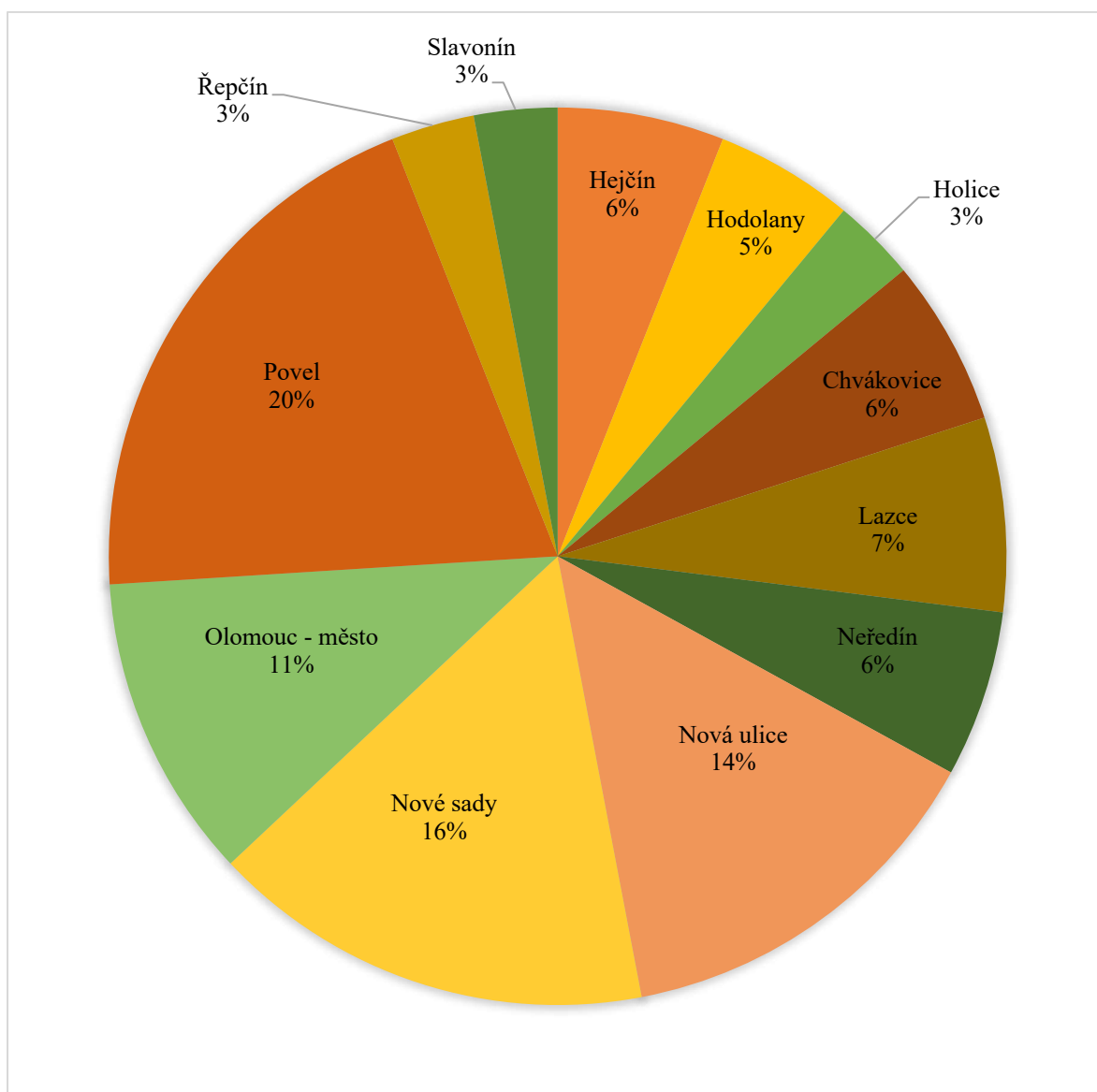
Oblast	Respondenti
Hejčín	6
Hodolany	5
Holice	3
Chválkovice	6
Lazce	7
Neředín	6
Nová ulice	14
Nové sady	16
Olomouc – město	11
Povel	20
Řepčín	3
Slavonín	3

Zdroj: vlastní

Vzorek respondentů byl vybrán přednostně pro oblasti Nové sady a Povel, následně byl rozeslán širšímu okolí. Nejvíce dotazníků bylo tedy vyplněno z referovaných částí, následně následovala část Nová ulice, která v podstatě navazuje na městskou část Povel. Dále byla větší část výsledků posbírána z centra města. Ostatní sesbírané odpovědi jsou z různých částí města.

K tabulce 4.15 byl doplněn i graf 4.15, aby bylo vidět i z grafického hlediska, jak byli respondenti rozmístěni.

Graf 4.15 - Ve které městské části bydlíte?



Zdroj: Tab. 4.15

4.2 Zodpovězení cílů

Jaké komplikace jsou v současné době spojené s parkováním ve vybraných městských částech Olomouce?

Nejčastější komplikace pro řidiče na základě výsledků dotazníků je parkování v pozdně odpoledních a večerních hodinách. Parkovací kapacity jsou nedostačující a obyvatelé vybraných lokalit by si přáli zlepšení situace. Ačkoli se může z tabulky 3.6 zdát, že parkovací kapacity nejsou vždy plně obsazeny, opak je pravdou. Je nutno si uvědomit, že sčítání zaparkovaných vozů probíhal v době kolem 19 hodiny, kdy ještě spousta obyvatel

vybrané části nebyla zpět z práce, či svých volnočasových aktivit. Situace se navíc těžko posuzuje, pokud se vezme v potaz, že obyvatelé nacházejí stále nové způsoby, jak parkovat na zakázaných místech a stále platí, že MPO pokud nedostane anonymní udání, na tyto nebezpečně zaparkované vozy nijak nereaguje.

Jaký je postoj respondentů k otázce placení za parkování ve vybraných městských částech Olomouce?

Respondenti jsou ochotni platit za možnost parkování před bytovým domem, dokonce by snad byli i ochotni zaplatit za druhé vozidlo v domácnosti vyšší částku, ale za předpokladu, že budou moci zaparkovat vždy a nebudou muset řešit stále stejný problém s parkováním jako je tomu teď.

Jaký počet vozidel na jednu domácnost je pro respondenty přijatelný ve vybraných městských částech Olomouce?

Respondenti v dotazníku nejčastěji uváděli, že vlastní jedno vozidlo na jednu bytovou jednotku/domácnost. Ovšem v dotazníku byl respondentům položen dotaz, zda mají pocit, že je fér, aby bylo každé druhé vozidlo v domácnosti zpoplatněno vyšším poplatkem, odpověděla více než polovina respondentům, že nikoli. Z toho je možné konstatovat, že pro obyvatele vybraných městských částí je přijatelné maximálně mít dvě vozidla na jednu bytovou jednotku. Navíc rezidenti nevidí absolutně žádný důvod, proč by měli platit za další vozidlo v domácnosti výrazně vyšší sazbu a ani nejsou ochotni tak učinit.

Jaký názor mají respondenti na parkování firemních dodávek na sídlištích ve vybraných městských částech Olomouce?

Téměř polovina respondentů vnímá firemní dodávky jako velké problém na sídlištích a jsou názoru, že by se rozhodně mělo být buď nějaké záchytné místo pro parkování těchto vozidel, nebo by nemělo být umožněno zaměstnancům brát si tyto vozidla k soukromým účelům domů. Rozhodně by mělo dle názoru respondentů být na zodpovědnost zaměstnavatelů parkování těchto dodávek na k tomu určených parkovištích či odstavných plochách.

4.3 Srovnání systémů měst Praha, Hradec Králové a Brno

Praha:

Zónový parkovací systém se v Praze rozšiřuje již téměř do celého centra a obyvatelé města tak mají problémy s parkováním již na více místech než jen ve středu města. Problém není ani tak v tom, že by museli platit parkovací kartu, aby mohli v místě svého pobytu zaparkovat, opravdové trápení pro obyvatele je fakt, že někdy zde parkovat prostě nelze. I se zaplacenou parkovací kartou, mnohdy nejsou obyvatelé dané barevné části schopni zaparkovat ve své zóně. Často tak musí jet parkovat mimo tuto zónu a zde je bohužel pro ně povinnosti toto stání zaplatit a v takovém případě je stání zapláceno hned dvakrát. Pražský systém totiž nepočítá s tím, že by lidé byli nuceni jet zaparkovat do jiné části.

Brno:

Brněnský systém je tedy o něco přívětivější než systém hlavního města Prahy. Parkovací zóny jsou zde rozděleny do menších částí, které jsou ale vzájemně propojeny, takže pokud rezident či abonent není schopen najít místo ve své části, může jet bez jakéhokoliv dalšího poplatku do vedlejší zóny. Částečně to řeší problém parkování pro jednu oblast, ale může to také vytvářet problém pro přilehlou oblast, tím že by lidé ze svých částí parkovali vždy v přilehlé části. Mohlo by časem dojít k úplnému vytlačení rezidentů a nahrazení je rezidenty z následující části.

Hradec Králové:

Zónové parkování v Hradci Králové je řešeno v podstatě stejně jako v hlavní městě. Díky třem poměrně velkým parkovacím domům, které jsou rozmístěny na nejvíce vytížených místech, s parkováním problém sice přetrvává, ovšem rezidenti mají na výběr více možností, kde zaparkovat svá vozidla. Co ovšem opět rezidenti i abonenti hojně kritizují je fakt, že jim není umožněno vybrat si, kde budou parkovat. V případě, že by našli parkovací místo v blízkosti bydliště, bezplatně na kartu z parkovacího domu zde nezaparkují a naopak.

Shrnutí:

Ačkoli Praha vede tento systém nejdéle v naší zemi, jsou zde stále nedostatky, které i přes stížnosti občanů, vedení jednotlivých částí ani celého města neřeší. Nedořešené problémy s parkováním v jiných částech zóny, než je ta, pro kterou má občan zakoupenou parkovací kartu, a musí tak opět platit parkovné je pro obyvatele opravdu nevýhodné.

V Hradci Králové pak tento problém sice až tak není, ale stále je zde problém, především pro občany v historickém centru zaparkovat, pokud jsou rezidenti. Vzhledem k povolenému vjezdu nerezidentů do určitých částí kvůli vyřízení si úřadů a jiných záležitostí, nemají pak rezidenti mnohdy kde parkovat. Dále ani parkovací domy se zde obyvatelům nejeví jako pomoc při problémech s hledání, parkovacích míst.

Jediný brněnský systém je řešen trochu vlídněji pro obyvatele, problém je zde stále se rozrůstající části, kde se placené parkování zavádí a mnohdy je to i v případech, kdy to není zcela nezbytné. Místní mají pocit, že město se rozhodlo udělat z parkování výdělečnou činností, protože je naprosto logické a jasné, že obyvatelé sídlišť budou potřebovat zaparkovat svá vozidla někde u domu.

V konečném shrnutí je tedy jasné, že obyvatelé měst, kde jsou tyto zpoplatněné parkovací politiky zavedeny s tím moc nesouzní a nejsou za to rádi. Nemají pocit, že by se tím jejich problémy s kapacitou parkovacích míst nějak vyřešily, a naopak ještě mají další náklady na provoz vozidel, které dříve neměli.

4.4 Návrhy a doporučení

V současné době jsou největší komplikace parkování pro občany vybraných částí Olomouce spojeny především s kapacitou parkovacích ploch. Bohužel není možné do nekonečna stále stavět nové a nové parkovací plochy. To vše by se dělo na úkor zeleně, která už tak z měst poměrně neúprosně mizí na kvůli novým zástavbám bytových komplexů či satelitních městeček. Navrhovaným řešením tohoto problému s kapacitou parkovacích ploch je samozřejmě v nejjednodušším případě redukce vozidel na sídlištích, ale bohužel, tuto situaci moc dobře město neovlivní, protože obyvatelé budou mít stále potřebu se přemisťovat z místa na místo a nikdo jim v tom nemůže bránit ani jim zabránit v pořízení dalších vozidel. Nejlepším řešením této situace je výstavba slibovaných parkovacích domů, které by mohly ulevit poměrně značně nepříznivé situaci s parkovacími místy na sídlištích, ale i v centru města. Práce byla sice zaměřena jen

na určitou část města, ale jak vyplynulo i z dotazníku v poslední otázce, tak problémy s parkováním jsou po celém území města.

Postoj respondentů města k placení za parkování je docela jasný a přímočarý, pokud jim město zajistí, že v případě zakoupení parkovacích karet, budou obyvatelé schopni zaparkovat v místě svého bydliště, jsou ochotni za parkování platit a v tomto případě je nám jasné, že pro vybranou oblast, kdy mělo být parkování zpoplatněno tarifem D5 a D6, tedy v případě prvního auta 100,-/rok a v případě dalších vozidel 10 000,-/rok, by byli obyvatelé ochotni zaplatit i za jedno vozidlo vyšší sumu. Ovšem jen pod podmínkou, že budou mít nějaké své vyhrazené parkovací místo. To ovšem ale z kapacitních důvodů není proveditelné. V této situaci není lehké navrhnout jiné řešení. Vedení města by mělo nejprve vyřešit vozidla, která parkují proti předpisům nebo téma firemních dodávek na sídlištích. Dále je potřeba, aby z ulic byly odstraněny všechny vraky. Do průzkumu ohledně počtu vozidel zaparkovaných během dne na ulicích vybrané oblasti se tento údaj nezapisoval, ale jsou v této oblasti minimálně 4 autovraky, které blokují parkovací místa ostatním. Stávající parkovací místa by dále bylo vhodné revitalizovat, jelikož na některých místech jsou značně zašlá a značení na povrchu již někde není vůbec vidět, tím pádem vozidla stojí mnohdy úplně jinak, než by měla a mohou blokovat více parkovacích míst. Značení by bylo vhodné obtáhnout a znovu vyznačit i na sídlištích, kde jsou obyvatelé zvyklí parkovat podélně, aby se tak zabránilo zbytečným dohadům, kolik parkovacích míst je v dané lokalitě povoleno. V neposlední řadě, by mělo dojít k řádnému zpracování, kolik je opravdu potřeba parkovacích míst v každé jednotlivé oblasti pro držitele průkazu ZTP.

V předložené práci byla také nastíněna problematika parkování firemních dodávek na sídlištích. Firemní dodávky jsou vozidla, která by dle názoru mnohých měla podléhat vyhlášce o soukromém užívání nebo odstavování těchto vozidel ze sídliště. V této otázce zastupitelé mnoha dalších měst shodují na jedné konkrétní věci: firemní dodávky by měly mít zajištěné stání v areálu firmy, nebo by měla mít firma pronajaté vlastní parkovací kapacity v areálech skladů či jinde a tam svá vozidla na noc nechávat odstavená. Město přišlo s nápadem vybudování záchytného parkoviště na periferii, toto je poměrně dobrý nápad, jelikož ne všechny firmy mohou najít dostatečné parkovací kapacity. Pokud by město na své náklady vybuodovalo onu odstavnou plochu, bylo by nanejvýš vhodné, aby firmy, které zde budou svá vozidla nechávat odstavená za toto odstavení platily klasický nájem. Každá firma by si pronajímala počet míst přesně pro své firemní vozy

a vybrané nájemné by mohlo financovat správu a údržbu takového místa, a navíc by platilo náklady spojené s vybudováním této plochy.

Na konec této kapitoly je potřeba zhodnotit, že splnění cíle této diplomové práce se povedlo. Zpoplatnění parkování by obyvatelům za jistých podmínek rozhodně zkvalitnilo parkovací možnosti, ale bylo by třeba nejprve vytvořit opravdu příznivé podmínky pro obyvatele města.

Závěr

Předložená diplomová práce se zabývala velmi aktuálním tématem, a to problematice parkování ve vybraných částech města Olomouce. Hlavním cílem práce bylo ověřit, zda by obyvatelé vybrané městské části Olomouce změnili svůj přístup k parkování, pokud by došlo k jeho zpoplatnění. Na základě dotazníkového šetření a realizovaného pozorování a sčítání parkujících vozidel ve vybrané lokalitě je možno konstatovat, že by se toto chování pravděpodobně mohlo změnit, ale toliko v návaznosti na předložené parkovací možnosti od zastupitelů města Olomouce občanům konkrétních městských částí Olomouce, kterých by se případné zpoplatnění parkovacích míst přímo týkalo. Dotazníkového šetření se účastnilo po vyčištění původních dat a po odstranění nekompletně vyplněných dotazníků účastnilo celkem 100 respondentů, což je poměrně malý vzorek, na jehož základě nelze zjištěné informace generalizovat. Tato skutečnost je jedním z hlavních omezení dotazníkového šetření této diplomové práce, nicméně i tento vzorek je možno považovat za možnost pro zúčastněné občany vyjádřit názor, byť se nejedná o názor naprosté většiny. Na základě uvedeného je dále možno uvést, že pokud by zpoplatnění parkovacích ploch na sídlišťích městských částí Povel a Nové Sady přineslo obyvatelům těchto částí možnost jakéhosi přednostního zaparkování svých vozidel, neměl by nikdo ze zúčastněných respondentů nejmenší problém s provedením platby za vozidla, která potřebují k běžným úkonům jako jsou nákupy, volnočasové aktivity ale i cesty do práce. Pokud by ale tento systém nepřinesl možnost přednostního parkování, zvedla by se pravděpodobně vlna nevole. Současně je velmi nepravděpodobné očekávat, že rodiny s více, než jedním vozidlem na domácnost by byly ochotny nebo schopny se dalšího vozidla vzdát ve prospěch parkování všech, byť by toto řešení mohlo být zdánlivě vhodné a prospěšné na mnoha úrovních života na sídlišti, ekonomikou počínaje a možnostmi ekologických výhod konče. V konečném důsledku se dá spíše očekávat, že chování respondentů se nikterak nezmění, v lepším případě by mohlo dojít pouze k redukci nežádoucího parkování na místech, kde mohou vznikat ohrožující situace v případě potřeby zásahu IZS nebo k redukci firemních dodávek, které by dostaly absolutní zákaz parkování na těchto místech.

Další otázka, která by stála za nové prozkoumání je otázka elektromobility. V této práci již bohužel pro tuto část není prostor, ale bylo by zajímavé se ponořit do řešení nastávající situace, kdy od roku 2035 nebude možno v zemích EU prodávat osobní automobily

s klasickými spalovacími motory a budou zde k dostání pouze automobily s elektromotory. Rozhodně je toto téma k zamyšlení a bližšímu zpracování v rámci jiné, možná navazující práce.

Seznam zdrojů

- [1] GROS, Ivan et al. *Velká kniha logistiky*. Praha: VŠCHT, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5. Dostupné z: https://vydavatelstvi.vscht.cz/katalog/publikace?uid=uid_isbn-978-80-7080-952-5
- [2] HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. Praha: C.H.Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-006-5.
- [3] PAVELKA, Tomáš. *Makroekonomie*. 3. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2010. ISBN 978-20-7400-006-5.
- [4] ČESKO. *Zákon 13/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích*. In: Sbíрка zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 1997, 3/1997, číslo 13.
- [5] ČESKO. *Zákon 565/1990 Sb., o místních poplatcích*. In: Sbíрка zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 1990, 10/1997, číslo 565.
- [6] VEJDOCHOVSKÁ, Eliška. *Ekonomie a politika městského životního prostředí*. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1241-9.
- [7] ČSN 73 6056. Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel březen 2011
- [8] SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. 1. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7.
- [9] Parkovací stání a rozměry - šířka, velikost a výpočet. *Portál řidiče* [online]. 2021, 16.11.2021 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.portalridice.cz/clanek/parkovaci-stani-a-rozmary-sirka-velikost-a-vypocet>
- [10] Přestupky při parkování. *Správné parkování* [online]. 2010 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.spravneparkovani.cz/prestupky/>
- [11] MINGARDO, Giuliano, Bert van WEE a Tom RYE. Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2015, (74), 268-281
- [12] LITMAN, T. *Parking Management Best Practices*. [s.l.]: APA Planners Press, 2006. ISBN 1932364056
- [13] KUTÁČEK, Stanislav. *Aplikace teorie externalit na vybraný segment odvětví dopravy: Dizertační práce*, [online]. s. 168 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/dvnpp/DIZERTACE_Kutacek_velka-obhajoba.pdf

- [14] RŮŽIČKA, J. Komunální dopravní politika a územní plánování. Urbanismus a územní rozvoj, 1999. Ročník 2, č. 1
- [15] BULC, Violeta a Hernik HOLOLEI. Transport in the European Union: Current Trends and Issues. European Commission: Mobility and Transport [online]. 2019. [cit. 2023. 04. 22] Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>
- [16] DAMERI, Renata Paola. Smart city implementation: creating economic and public value in innovative Urban systems. Cham: Springer, 2017. Progress in IS. ISBN 978-3-319-45765-9
- [17] VALENTOVÁ, Michaela, BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana a Zbyněk SPERAT. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2016. ISBN 978-80-88074-47-2
- [18] MACEJKA, P. *Statická doprava*. UDIMO spol. s r. o. [online]. 2010. [cit. 2023-04-22] Dostupné z: http://www.udimo.cz/staticka_doprava.html
- [19] RŮŽIČKA, Jiří. Cesty k udržitelné dopravě ve městech. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. ISBN 80-901339-1-6.
- [20] PRINC, V. Management parkování. VŠE [online]. Praha, 2010. 89 s. [cit. 2023.04.22] Dostupné z: http://www.vse.cz/vskp/23742_management_parkovani
- [21] BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.
- [22] Zelená dohoda pro Evropu. *Evropská komise* [online]. 2021, 16.11.2021 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs
- [23] KOZEL R. Moderní marketingový výzkum. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-0966-6.
- [24] Olomouc - Mapy Google. *Google mapy* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/place/Olomouc/@49.5780654,17.2507177,16.54z/data=!4m6!3m5!1s0x47124e8311181853:0x400af0f66159470!8m2!3d49.593778!4d17.2508787!16zL20vMGZzXzg>
- [25] Parkování jasně a snadno. *Spokojená Olomouc* [online]. 2021 [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://spokojena.olomouc.eu/wp-content/uploads/2021/08/parkovani-v-olomouci.pdf>

- [26] Parkování v Olomouci. *Olomouc.eu* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://parkovani.olomouc.eu>
- [27] Tramvajová trať na Nové Sady. *DPMO* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/blog/detail/?id=84>
- [28] 16 trasa: jízdní řády, zastávky a mapy - Olomouc, Centrum Haná (Aktualizováno). *MOOVIT* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://moovitapp.com/index/cs/veřejná_doprava-line-16-Olomouc-6187-3295415-95011209-0
- [29] Města zakazují dodávkám parkovat v noci na sídlištích, zabírají moc místa. *IDnes* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/otrokovice-zakaz-parkovani-dodavky-nakladni-auta-blokuji.A230120_703442_zlin-zpravy_ppr
- [30] Z Tabuláku a dalších částí navečer zmizí firemní dodávky. *SpOLEčně* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://hnutispolecne.cz/blog/z-tabulaku-dalsich-casti-na-vecer-zmizi-firemni-dodavky>
- [31] V Olomouci přibudou zóny s "třicítkou" a omezení pro dodávky. *Olomoucký deník.cz* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/v-olomouci-pribudou-dalsi-zony-s-tricitkou.html
- [32] Možnosti parkování. *Parking.prague.eu* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://parking.praha.eu/cs/moznosti-parkovani-v-praze/>
- [33] Parkování v Praze 2023. *Skrblík.cz* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.skrblík.cz/cestovani/cestovani-autem/parkovani-v-praze-kde-parkovat-zdarma-modra-a-oranzova-zona-pr-parkoviste/>
- [34] Nové parkování v Brně. *Parkování v Brně* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.parkovanivbrne.cz/> <https://www.finance.cz/542305-parkovani-v-brne-zdarma-zony/>
- [35] Parkování v Brně pro místní i návštěvníky. *AutoTrip* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/parkovani-v-brne/#5-parkovac%C3%AD-zóny>
- [36] ISP Hradec Králové, a.s. *ISP Hradec Králové* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://www.isphk.cz>
- [37] ISP Hradec Králové, a.s. *ISP Hradec Králové* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: <https://isphk.cz/vymezeni-oblasti.php>

- [38] Parkovací politika města - dotazníkové šetření. *Spokojení Olomouc* [online]. [cit. 2023-04-22]. Dostupné z: https://spokojena.olomouc.eu/wp-content/uploads/2020/11/dopravni_pruzkum_2020.pdf
- [39] PECÁKOVÁ, Iva, NOVÁK, Ilja a Jan HERZMANN. Pořizování a vyhodnocování dat ve výzkumech veřejného mínění. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0753-6.
- [40] SLABÝ, P. a JIRAVA, P. Dopravní inženýrství. 1. vydání Praha: Ediční středisko ČVUT, 1990, ISBN 80-01-00213-6.
- [41] The Dimensions Of Parking. 4th edition. Washington, D.C. : Urban Land Institute and National Parking Association, 2000. 170 s. ISBN 0-87420-827-0
- [42] ŘÍHA, K. Studie zlepšení parkování a obsluhy sídliště Jiho - Východ v Hodoníně. Praha, 2005. 82 s. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, fakulta dopravní.
- [43] SVÍTEK, Miroslav a Michal POSTRÁNECKÝ. *Města budoucnosti*. Praha: Nadatur, 2018. ISBN 978-80-7270-058-5
- [44] PŘIBYL, Pavel. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03648-8.

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků:

Obr. 1.1 - Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu	17
Obr. 1.2 - Pozitivní dopady individuální automobilové dopavy	22
Obr. 2.1 - Vybraná oblast pro počítání parkovacího stání	40
Obr. 3.1 - Vybrané parkovací zóny pro Olomouc	43
Obr. 3.2 - Vysvětlení pojmů rezident, abonent a návštěvník.....	45
Obr. 3.3 - Tramvajová trať 2. etapa	47
Obr. 3.4 - Trasa linky autobusu č.16.....	48
Obr. 3.5 - Mapa stávajících a plánovaných zón C	56
Obr. 3.6 - Zpoplatněné oblasti	58

Seznam tabulek:

Tab. 1.1 - Typy regulace parkování	27
Tab. 1.2 - Strategie parkování.....	30
Tab. 3.1 - Rozdělení zón a jejich regulace.....	45
Tab. 3.2 - Ceník pro návštěvníky v jednotlivých zónách	45
Tab. 3.3 - Ceník zpoplatnění pro rezidenty	46
Tab. 3.4 - Ceník zpoplatnění pro abonenty.....	46
Tab. 3.5 - Celkové počty míst ke stání	49
Tab. 3.6 – Průzkum parkování ve vybrané oblasti	51
Tab. 3.7 - Ceny parkovacího oprávnění pro rezidenty a abonenty	54
Tab. 3.8 - Ceny za parkovací oprávnění pro rezidenty a abonenty	56
Tab. 3.9 - Rezidentní tarify sídliště.....	59
Tab. 3.10 - Abonentní tarify sídliště	60
Tab. 3.11 - Rezidentní tarify parkovací domy	60
Tab. 3.12 - Abonentní tarify parkovací domy	61
Tab. 4.1 - Kolik vlastníte automobilů na domácnost?	62
Tab. 4.2 - Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?	63

Tab. 4.3 - Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?	64
Tab. 4.4 - Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?.....	65
Tab. 4.5 - Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně?	66
Tab. 4.6 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že BUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?	67
Tab. 4.7 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že NEBUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?.....	68
Tab. 4.8 - Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?	69
Tab. 4.9 - Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?.....	70
Tab. 4.10 - Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?.....	71
Tab. 4.11 - Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?..	72
Tab. 4.12 - Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?.....	73
Tab. 4.13 - Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?.....	75
Tab. 4.14 - Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům, pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?.....	76
Tab. 4.15 - Ve které městské části bydlíte?	77

Seznam grafů:

Graf 4.1 - Kolik vlastníte automobilů na domácnost?.....	62
Graf 4.2 - Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?	63
Graf 4.3 - Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?	64
Graf 4.4 - Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?	65

Graf 4.5 - Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně?	66
Graf 4.6 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že BUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?	67
Graf 4.7 - Byli byste ochotni, za předpokladu, že NEBUDETE mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?.....	68
Graf 4.8 - Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?	69
Graf 4.9 - Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?.....	70
Graf 4.10 - Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?.....	71
Graf 4.11 - Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?..	72
Graf 4.12 - Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?.....	73
Graf 4.13 - Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?.....	75
Graf 4.14 - Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům, pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?.....	76
Graf 4.15 - Ve které městské části bydlíte?	78

Seznam zkratek

ČR – Česká Republika

ISP HK – Integrovaný systém parkování Hradec Králové

IZS – Integrovaný záchranný systém

MHD – Městská hromadná doprava

MPO – Městská policie Olomouc

OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná

SPZ – státní poznávací značka

Seznam příloh

Příloha 1 - Dotazník.....	95
----------------------------------	-----------

Příloha 1 - Dotazník

1. Kolik vlastníte automobilů na domácnost (započítávají se i zapůjčené firemní automobily)
 - a. 0
 - b. 1
 - c. 2
 - d. 3 a více
2. Víte něco o systému zpoplatnění parkovacích míst pro rezidenty, které využívají např. města Praha, Brno a Hradec Králové?
 - a. Ano
 - b. Ne
3. Myslíte si, že tyto systémy zpoplatnění něco reálně vyřešily pro rezidenty a abonenty?
 - a. Rozhodně ano,
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně ne
4. Jak dlouho vám obvykle trvá najít parkovací místo v pozdně odpoledních a večerních hodinách?
 - a. Obvykle zaparkuji bez problému
 - b. Místo hledám do deseti minut
 - c. Mnohokrát jsem nebyl/a schopný/á zaparkovat
 - d. Je mi to jedno, mám zaplacené místo u domu/v garáži
5. Jaká vzdálenost od místa bydliště je pro vás přijatelná za předpokladu, že zaparkujete své vozidlo pohodlně
 - a. Pár kroků od domu
 - b. Nevadí mi ujít pár metrů (např. 3 vchody od mého domu nebo vejdlejší)
 - c. Nevadí mi nechat v docházkové vzdálenosti do 5 minut od bydliště
 - d. Mám zaplacené parkovací místo u domu/v garáži
 - e. (volná odpověď vzdálenosti v čase)
6. Byli byste ochotni, za předpokladu, že **budete** mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?
 - a. Ano
 - b. Ne
 - c. Nevím
 - d. Mám zaplacené parkovací místo u domu/v garáži
7. Byli byste ochotni, za předpokladu, že **nebudete** mít vždy možnost zaparkovat před domem, platit za možnost parkování vozidla?
 - a. Ano
 - b. Ne
 - c. Nevím
 - d. Mám zaplacené parkovací místo u domu/v garáži
8. Co si myslíte o zpoplatnění možnosti parkování na sídlišti pro rezidenty a abonenty?
 - a. Přijde mi to logické a jediné řešení přeplněných parkovišť
 - b. Nevím, nezajímám se o to, zatím to není aktuální
 - c. Přijde mi to jako nesprávné rozhodnutí

9. Myslíte si, že je správné, aby domácnosti s více automobily za každý další automobil platili vyšší částku, než za své první vozidlo?
 - a. Ano, blokují místa ostatním
 - b. Ne, rodina může mít potřebu se přepravovat rozděleně (práce, koníčky dětí, aj.)
 - c. Nevím, vlastníme jedno vozidlo a dostačuje nám to
10. Považujete za velký problém automobily, které parkují v rozporu s předpisy o parkování?
 - a. Rozhodně ANO
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně NE
11. Považujete parkování firemních dodávek na sídlišti jako velký problém?
 - a. Rozhodně ANO
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně NE
12. Myslíte si, že by firemní dodávky měly mít někde své záchytné/odstavné parkoviště v rámci firmy a neměly by si je zaměstnanci brát domů?
 - a. Rozhodně ANO
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně
13. Myslíte si, že je na sídlištích dostatečně pokrytý problém parkování pro držitele ZTP?
 - a. Rozhodně ANO
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně NE
14. Byli byste ochotni používat k parkování parkovací dům pokud by byl v rozumné docházkové vzdálenosti od vašeho bydliště (do 5 minut)?
 - a. Rozhodně ANO
 - b. Spíše ano
 - c. Nevím
 - d. Spíše ne
 - e. Rozhodně NE
15. Ve které městské části bydlíte:
(volné pole pro vyplnění)

Autorka	Bc. Kateřina Vašečková, DiS.
Název DP	Vliv zpoplatnění parkovacích ploch v obytných zónách na statickou dopravu ve vybrané oblasti
Studijní obor	Logistika
Rok obhajoby BP	2023
Počet stran	75
Počet příloh	1
Vedoucí BP	Ing. Julius Přenosil
Anotace	Diplomová práce se zabývá velmi aktuálním tématem statické dopravy se zaměřením na zpoplatnění parkování pomocí zónového systému ve statutárním městě Olomouc. Soustředuje se na vybranou konkrétní oblast na pomezí městských částí Olomouc-Povel a Olomouc-Nové sady, kde byla v nedávné době zbudována nová část tramvajové trati. Práce se snaží nastítnit, jak by se obyvatelé v této oblasti ale i širším okolí pravděpodobně chovali, pokud by došlo k zónovému zpoplatnění. Ke zjištění pravděpodobné reakce obyvatel konkrétních městských částí bylo využito průzkumného šetření za pomoci dotazníku.
Klíčová slova	statická doprava, parkování, parkovací zóny, zpoplatněné parkování, Olomouc
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	