

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko – správní

Využití systémového přístupu při analýze potřeb v oblasti dostupnosti
parkovacích míst v Pardubicích

Diplomová práce

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Leona Pelikánová**
Osobní číslo: **E23883**
Studijní program: **N0488A050008 Řízení rozvoje obcí a regionů**
Téma práce: **Využití systémového přístupu při analýze potřeb v oblasti dostupnosti parkovacích míst v Pardubicích**
Zadávací katedra: **Ústav ekonomických věd**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je zmapovat současnou situaci v Pardubicích, zjistit nedostatky a navrhnout možná opatření pro zlepšení současného stavu.

Osnova:

- Základní pojmy a definice
- Analýza současného stavu parkovacího systému v Pardubicích
- Případová studie – možnosti řešení konkrétního problému
- Hodnocení a výběr výsledné varianty

Rozsah pracovní zprávy: **cca 50 stran**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

LITMAN, Todd, 2017. Parking Management Best Practices. 2nd edition. New York: Routledge. ISBN 9781932364040.

MILOSAVLJEVIC, Nada a Jelena SIMICEVIC, 2019. Sustainable parking management. Elsevier. ISBN 978-0-12-815800-5.

SHOUP, Donald, 2018. Parking and the city. New York: Routledge. ISBN 978-1-351-01966-8.

VALENTOVÁ, Michaela a kol., 2016. Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst. Brno: Centrum Dopravního Výzkumu. ISBN 978-80-88074-47-2.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Hana Kopáčková, Ph.D.**
Ústav systémového inženýrství a informatiky

Datum zadání diplomové práce: **1. září 2024**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2025**

L.S.

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Viktor Prokop, Ph.D.
garant studijního programu

V Pardubicích dne 1. září 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem

„Využití systémového přístupu při analýze potřeb v oblasti dostupnosti parkovacích míst v
Pardubicích“

jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 28.04. 2025

Leona Pelikánová v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala všem, kteří mě během přípravy této diplomové práce podporovali a poskytli mi cenné rady a odborné znalosti.

Nejdříve bych chtěla vyjádřit vděčnost své vedoucí práce, doc. Ing. Haně Kopáčkové, PhD. za její trpělivost, odborné vedení a užitečné připomínky, které výrazně přispěly ke kvalitě této práce. Mé poděkování patří také rodině a přátelům za jejich neustálou podporu, motivaci a pochopení v průběhu celé mé práce. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat všem, kdo mi, byť jen drobnou radou či povzbuzením pomohli na této cestě. Každá pomoc, podpora a slovo uznání pro mě měly nesmírnou hodnotu. Všem, kdo mě na této cestě podporovali, ještě jednou děkuji.

ANOTACE

Práce se zabývá mapováním současné situace v Pardubicích, zjišťuje nedostatky a navrhuje možná opatření pro zlepšení současného stavu. Teoretická část je zaměřena na definování systému parkování v Pardubicích a dává ho do souvislosti s městskou mobilitou. Analýza dat pro praktickou část bude prováděna na základě systémového přístupu, který vytvoří přehledný obraz politiky parkování v Pardubicích a vytvoří podklady pro následné vytváření opatření a vylepšení pro zvýšení dostupnosti parkování a eliminování negativního vlivu na obyvatele.

KLÍČOVÁ SLOVA

dostupnost parkování, parkovací místa, systém parkování, veřejná doprava, městská mobilita, Pardubice

TITLE

Using a system approach to analyse the needs in the area of parking space availability in Pardubice

ANNOTATION

The thesis deals with mapping the current situation in Pardubice, identifies shortcomings and proposes possible measures to improve the current situation. The theoretical part focuses on defining the parking system in Pardubice and puts it in the context of urban mobility. The data analysis for the practical part will be carried out on the basis of a systemic approach, which will create a clear picture of parking policy in Pardubice and create a basis for the subsequent creation of measures and improvements to increase the availability of parking and eliminate the negative impact on residents.

KEYWORDS

parking availability, parking spaces, parking system, public transport, urban mobility, Pardubice

OBSAH

SEZNAM ILUSTRACÍ	9
SEZNAM GRAFŮ	10
SEZNAM TABULEK	11
ÚVOD	12
1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY PARKOVÁNÍ VE MĚSTECH	14
1.1 VÝZNAM DOSTUPNOSTI PARKOVACÍCH MÍST V MĚSTSKÉ INFRASTRUKTUŘE.....	15
1.2 DOPADY NEDOSTATKU PARKOVACÍCH MÍST VE MĚSTĚ	16
1.2.1 Dopady na obyvatele	17
1.2.2 Dopady na ekonomiku	18
1.2.3 Dopady na životní prostředí.....	19
1.3 SROVNÁNÍ SITUACE V PARDUBICÍCH S JINÝMI MĚSTY OBDOBNÉ VELIKOSTI	20
1.3.1 Hradec Králové	23
1.3.2 Ústí nad Labem.....	24
1.3.3 Liberec	26
2 SYSTÉMOVÝ PŘÍSTUP V ANALÝZE MĚSTSKÝCH PROBLÉMŮ	28
2.1 VÝHODY A OMEZENÍ SYSTÉMOVÉHO PŘÍSTUPU PŘI ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ.....	28
2.2 VYUŽITÍ SYSTÉMOVÉHO PŘÍSTUPU V MĚSTSKÉM PLÁNOVÁNÍ A DOPRAVĚ	30
2.3 METODY SYSTÉMOVÉHO PŘÍSTUPU	31
3 SOUČASNÁ SITUACE V PARDUBICÍCH	35
3.1 CENY PARKOVACÍCH ZÓN	36
3.2 PROBLÉMY PARKOVACÍHO SYSTÉMU	40
3.3 OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST	43
3.3.1 Zóna A.....	44
3.3.2 Zóna B.....	50
3.3.3 Zóna C	55
4 PŘÍPADOVÁ STUDIE	60
4.1 ROZHODOVACÍ PROCESY	66
4.2 APLIKACE MULTIKRITERIÁLNÍHO ROZHODOVÁNÍ.....	67

ZÁVĚR	72
POUŽITÁ LITERATURA.....	75
PŘÍLOHY.....	78

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Mapa zón placeného stání v Pardubicích	43
Obrázek 2: Rozšířená zóna placeného stání v Pardubicích	50
Obrázek 3: Ilustrační návrh možné podoby parkovacího domu v areálu nemocnice	63

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně A.....	48
Graf 2: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně A.....	50
Graf 3: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně B.....	53
Graf 4: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně B.....	55
Graf 5: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně C.....	57
Graf 6: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně C.....	59

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita I.).....	36
Tabulka 2: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita II.)	37
Tabulka 3: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita III.).....	38
Tabulka 4: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita IV.)	38
Tabulka 5: Ceny dlouhodobého parkování v Pardubicích (Zóna A)	39
Tabulka 6: Ceny dlouhodobého parkování v Pardubicích (Zóny B a C).....	40
Tabulka 7: Přehled počtu parkovacích míst zóna A.....	45
Tabulka 8: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně A	47
Tabulka 9: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu v zóně A.....	49
Tabulka 10: Přehled počtu parkovacích míst zóna B.....	51
Tabulka 11: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně B.....	52
Tabulka 12: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu zóně B.....	54
Tabulka 13: Přehled počtu parkovacích míst zóna C.....	56
Tabulka 14: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně C	56
Tabulka 15: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu v zóně C.....	58
Tabulka 16: Multikriteriální analýza při posuzování rozšíření kapacity parkování	68
Tabulka 17: Multikriteriální analýza při posuzování cenové politiky parkování	69
Tabulka 18: Multikriteriální analýza při posuzování alternativních způsobů dopravy	69
Tabulka 19: Multikriteriální analýza při posuzování regulace a kontroly parkování	70

ÚVOD

S rostoucí mobilitou v městech se stává dostupnost parkovacích míst stále důležitější a zároveň složitější záležitostí. Počet obyvatel narůstá a technologický pokrok způsobuje zvýšení počtu vozidel, což vytváří tlak na rozšíření nabídky parkovacích míst, zejména v centrálních oblastech plných institucí a turistických atrakcí. S rostoucím počtem vozidel na domácnost ubývá parkovacích míst pro obyvatele měst a lidem žijícím mimo město chybí téměř jakékoli možnosti parkování. Dlouhé doby cestování a emise z vozidel negativně ovlivňují životní prostředí. Dostupnost parkování výrazně ovlivňuje rozhodnutí lidí ohledně přepravy; tudíž zvýšení počtu parkovacích míst by usnadnilo mobilitu a přitáhlo do města více turistů i nových obyvatel.

Nedostatek volných parkovacích míst, typický nejen pro Pardubice, vede ke zvýšenému počtu vozidel neustále hledajících místo v ulicích města. Tento jev přispívá k dopravním zácpám, které narušují plynulost dopravy ve městě, což zvyšuje koncentraci výfukových plynů a zhoršuje životní podmínky obyvatel i kvalitu ovzduší. Kromě toho nedostatek parkovacích míst vede k frustraci řidičů, která často vyústí v porušování pravidel, jako je nelegální parkování v zakázaných zónách nebo bezohledné hledání parkování bez ohledu na vzdálenosti. Kulturní akce, jako je bruslení, situaci v Pardubicích dále komplikují přílivem automobilů, které parkují kdekoliv je to možné.

Tato diplomová práce se zaměřuje na analýzu dostupnosti parkovacích míst v Pardubicích a nabízí možná řešení skrze systémový přístup. Cílem analýzy je představit parkování v Pardubicích jako systém s jasně identifikovanými hlavními důvody nedostupnosti a oblastmi s největším zatížením, čímž vzniknou podklady pro návrhy na zlepšení současné situace. Analýza zohlední demografické faktory a dopravní infrastrukturu v Pardubicích i konkrétní potřebu parkovacích míst v jednotlivých oblastech. Součástí práce bude hodnocení opatření již přijatých, včetně analýzy jejich účinnosti a změn oproti minulému stavu.

První důležitou fází tohoto výzkumu je podrobná analýza současné situace, zahrnující zpracování všech dostupných dat a informací. Pokud to bude vhodné, využijeme i výsledky existujících studií k lepšímu porozumění konkrétním problémům ve zkoumané oblasti. Na tuto část naváže analýza demografických faktorů na základě dostupných dat a posouzení jejich vlivu na zkoumané jevy. V závěrečné fázi se zaměříme na vytvoření komplexního pohledu na parkování v Pardubicích jako důležitou součást dopravní infrastruktury. Tento přístup umožní porozumět nejen současnému fungování infrastruktury, ale také poskytne náhled na řešení problémových oblastí v rámci parkovacího systému města.

Diplomová práce bude sestávat ze tří hlavních částí. První část se zaměří na teoretický přístup a představí definice a zkoumání problematiky parkování na základě odborné literatury a existujících výzkumů, s přihlédnutím k vlivu městské mobility. Druhá část se bude věnovat analytickému rozboru konkrétní situace parkování v Pardubicích, zahrnujícímu tamní parkovací systém a problémy s ním spojené. Výsledky analýzy poslouží jako základ pro třetí část práce, která navrhne možná řešení a zlepšení současné situace.

1 Úvod do problematiky parkování ve městech

S rozvojem technologických postupů a dostupností moderních technologií se parkování ve městech stává klíčovým prvkem městské infrastruktury, který zásadně ovlivňuje každodenní život obyvatel. Parkování je rovněž významným aspektem městské ekonomiky a má výrazný dopad na životní prostředí v městských aglomeracích. Největší problém spočívá v tom, že průměrný automobil je odstaven až 23 hodin denně, což vyžaduje existenci prostorů pro parkování. Přičemž se může stát, že jedno vozidlo využívá dvě až pět různých parkovacích míst během jednoho dne, což vede k trvalému zatížení parkovacích kapacit v městské infrastruktuře (Valentová a kol., 2016, str. 7). Pokud hodnotíme prostor, který zaujímá osobní automobil, jedná se o plochu přibližně 8–10 m² veřejného prostoru, do níž není zahrnuta manipulační plocha kolem vozidla. V případě parkovacího stání pro jeden automobil se pak rozměr této plochy pohybuje kolem 12,5 m². Největší podíl prostoru náleží automobilu v hromadné garáži, přičemž je nutné zohlednit i vnitřní komunikace a rampy, které jsou nezbytné pro obsluhu parkovacího místa (Hubáček, 2016, str. 41). Silniční doprava představuje v současné době v ekonomicky rozvinutých státech dominantní formu dopravy. Vzhledem k vysokému stupni rozvoje dopravní sítě je automobilová doprava široce využívána, což ji činí pro všechny uživatele nejdostupnější a rovněž nejrychlejší variantou (Peltrám a kol., 2003, str. 15). S rostoucím počtem obyvatel dochází k nárůstu automobilizace, a pokud zohledníme zvyšující se nároky na prostor ve městech, dostupnost volných parkovacích míst se stává stále naléhavějším problémem, s nímž se snaží město Pardubice rovněž vyrovnat. Nejvíce zatížené oblasti zahrnují místa, kde lidé dojíždějí za prací, na nákupy, za kulturou nebo do škol. Nalezení adekvátního pracovního místa, zvláště s rostoucími požadavky na kvalifikaci a plat, se na venkově a v menších městech stává čím dál obtížnějším, což vytváří tlak na dojíždění do větších měst. Z těchto důvodů čelí města značnému tlaku na vytváření nových parkovacích míst a rozšíření dostupného prostoru pro parkování. Tvorba nových parkovacích kapacit se v současné době stává stále nákladnější. Města se proto snaží efektivně využívat stávající volné prostory, aby byly schopny vytvořit nová parkovací místa či optimalizovat ta existující tak, aby pokryly co největší území. Avšak dostupné plochy ve městech se ztenčují a nová místa je obtížné nalézt, což často přispívá k zhoršující se dopravní situaci v městských oblastech v důsledku nedostatečné dostupnosti parkovacích míst. V důsledku toho jsou obyvatelé nuceni hledat volná parkovací místa i v odlehlejších lokalitách, což následně vyvolává zdlouhavé dopravní zácpy. Podle studia Todda Litmana, uvedeného v publikaci „Parking Management Best Practices“, je efektivní správa parkování klíčovým nástrojem pro zlepšení dopravní

dostupnosti, snížení dopravních kongescí a podporu udržitelné městské mobility. Litman poukazuje na to, že tradiční přístup, který klade důraz na výstavbu co největšího počtu parkovacích míst, často způsobuje neefektivní využití prostoru, vysoké náklady a další nežádoucí dopady, jakými jsou zvýšení dopravní zátěže. V rámci města Pardubice, které se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích kapacit v centrálních oblastech, by bylo vhodné aplikovat principy moderního řízení parkování, jak je Litman popisuje. Mezi tyto principy se řadí například sdílení parkovacích míst mezi různými subjekty, dynamická cenotvorba na základě aktuální obsazenosti, či zavádění záchytných parkovišť typu P+R na okraji města. Taková opatření by mohla podstatně přispět ke zlepšení dostupnosti parkování, aniž by bylo potřeba plošně rozšiřovat parkovací plochy, a zároveň podpořit využívání alternativních způsobů dopravy, jako je veřejná doprava nebo cyklistika (Litman, 2020, str. 97–118, 138, 161–165). Rozhodla jsem se zaměřit na toto konkrétní téma, jelikož problematika nedostupnosti parkovacích míst je mi velmi blízká. Je proto nezbytné pracovat na různých řešeních, která by měla přispět k zmírnění tohoto problému a tím ulehčit městské dopravě jako celku.

1.1 Význam dostupnosti parkovacích míst v městské infrastruktuře

Problematika parkování a parkovišť je předmětem zkoumání systému dopravy v klidu, který je rovněž označován jako „statická doprava“. Tato terminologie odkazuje na stav dopravy, kdy dopravní prostředky jsou umístěny v klidovém režimu, tedy zaparkovány nebo odstaveny. Téma dopravy v klidu je tudíž nesmírně významné v kontextu zvyšující se motorizace. (Hubáček, 2016, str. 40). Dostupnost parkovacích míst hraje zásadní roli ve vývoji městské infrastruktury, která významně ovlivňuje kvalitu a atraktivitu městského života, stejně jako plynulost a spolehlivost městské dopravy. S rostoucím počtem automobilů dochází k intenzivnějšímu vypouštění škodlivin do ovzduší, což přispívá k jeho znečištění. V porovnání s městskou hromadnou dopravou představuje cestování vlastním vozidlem mnohem rychlejší a pohodlnější variantu, avšak toto chování má za následek pokles počtu cestujících využívajících městskou hromadnou dopravu, což vede k redukci spojů v rámci snahy o minimalizaci provozních ztrát spojených s nízkým užíváním této dopravy. Tento trend nadále posiluje závislost na osobních automobilech i u obyvatel města, kteří osobní automobil nezbytně nepotřebují (Sperat, 2017).

Jedním z možných řešení této problematiky, které uvádí profesor Hermann Knoflacher z Ústavu plánování dopravy a dopravního inženýrství na Technické univerzitě ve Vídni je názor, že většina problémů souvisejících s dopravou pramení ze špatné organizace parkování.

V rámci své teorie ekvidistance zastávek městské hromadné dopravy a parkovišť doporučuje, aby garáže přidružené k obytným domům byly umístěny ve vzdálenosti shodné s nejbližší zastávkou městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“). Totéž platí pro rodinné domy, kdy by centrální garáže měly být umístěny ve stejné vzdálenosti (Hubáček, 2006).

Obyvatelé jsou zvyklí na komfort cestování automobilem, neboť mají okamžitý přístup k vozidlu přímo před svým domem. Pokud by však měli dojít na zastávku MHD vzdálenější než zaparkované auto, jde o dodatečný čas, který pro většinu lidí činí tento způsob dopravy méně komfortním. Na tuto problematiku lze aplikovat teorii ekvidistance, umožňující konstatovat, že pokud bude zastávka MHD umístěna stejně daleko jako místo pro parkování, nebo dokonce dále, lidé si pečlivěji rozmyslí, zda je pro ně výhodnější využít osobní automobil nebo městskou hromadnou dopravu. Tímto způsobem se městská hromadná doprava stává konkurenceschopnější a vede to k jejímu vyššímu využívání.

Kromě toho, optimalizace parkovacích míst může vést k identifikaci oblastí, kde již parkování nebude možné, nebo nebude nezbytné. Tento prostor pak může být využit pro alternativní účely, jako například cyklostezky či výstavbu veřejných parků, což přispěje k návratu zeleně do městského prostředí a tím k zvýšení atraktivity a spokojenosti místních obyvatel.

1.2 Dopady nedostatku parkovacích míst ve městě

Nedostatek parkovacích míst má vliv nejen na místní obyvatele, ale i na celkovou dopravní situaci ve městě, což v konečném důsledku přispívá ke znečištění ovzduší a snižování kvality života obyvatel, stejně jako na atraktivitu městského prostředí. Problematika negativních a pozitivních vlivů se značně liší v závislosti na prostředí, ve kterém se nacházíme, a to zejména mezi městem a venkovem. Vzhledem k dopravní situaci lze posuzovat pozitivní aspekty, neboť doprava zajišťuje potřeby obyvatel. Na venkově tak obvykle hodnotíme tento jev jako pozitivní. Nicméně v našem případě se zaměříme na hodnocení dopravní situace z negativního úhlu pohledu, neboť se nacházíme v městském prostředí, kde mobilita a doprava nejsou nijak omezovány, což má za následek negativní vlivy na obyvatelstvo. „*Negativní vliv dopravního systému na prostředí je vnášení takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí*“ (Švagr, 2010, str. 114).

V problematice parkování lze hovořit o několika typech parkovišť a parkovacích prostor. Mezi nimi se nacházejí parkoviště v obytných čtvrtích, jež jsou vyčleněna pro rezidenty, kteří je využívají pro každodenní dojíždění do zaměstnání. Nicméně, efektivita těchto

parkovacích míst je omezená a nezlepšuje stávající situaci v oblasti parkování. Dalším typem parkovišť jsou parkovací prostory určené pro firmy a jejich zaměstnance. Tyto prostory by měly být kapacitně navrženy tak, aby reflektovaly střídání pracovních směn a zohlednily počet zaměstnanců, což zajistí dostatečnou dostupnost parkovacích míst. Mezi další kategorie patří veřejně dostupná parkoviště před budovami, jež obyvatelé běžně využívají pro návštěvy různých institucí, jako jsou úřady. V neposlední řadě existují záchytná parkoviště, především určená pro turisty a návštěvníky, kteří se do města dopravují. Je důležité, aby byla tato parkoviště strategicky umístěna v blízkosti centra města a byla dostatečně obsluhována městskou hromadnou dopravou (Voženílek a Strakoš, 2009, str. 68).

Z praktického hlediska není realizovatelné vybudovat parkovací místo pro každý osobní automobil. Je však možné zavést systém parkování, který by motivoval řidiče osobních automobilů k úvaze o alternativních formách dopravy do města a po městě, což by vedlo k eliminaci poptávky po parkovacích místech. Firmy mohou využít svá volná prostranství v areálu pro uskladnění svých zaměstnanců, případně, pokud nebudou ochotny tato volná místa poskytovat zdarma, by je mohly nabídnout k pronájmu. Takovýto přístup by mohl vytvořit výhodu jak pro firmy samotné, tak pro jednotlivce, kteří si parkovací místo pronajmou, a zároveň by přispěl ke zjednodušení a zrychlení procesu hledání volných parkovacích míst v městské zástavbě.

1.2.1 Dopady na obyvatele

Jedním z hlavních dopadů nedostatku parkovacích míst pociťují především obyvatelé daného města, stejně jako dojíždějící pracovníci. Pro místní obyvatele, kteří se snaží včas odjet do zaměstnání, představuje situace, kdy se běžná pěti minutová cesta prodlužuje na dvacet minut, značné obtíže. Každodenní dojíždění do práce se tak stává nejen časově náročným pro ty, kteří cestují z okolních vesnic, ale v mnoha případech je i stresující. Dlouhodobé vyhledávání parkovacích míst vytváří nátlak na řidiče, což může vést k frustraci a následně ovlivnit jejich kvalitu života a atraktivitu bydlení v dané lokalitě.

Taktéž čas, který je stráven hledáním parkovacího místa, by mohl být využit efektivněji nebo příjemněji, například ve formě trávení času s rodinou, věnování se koníčkům či jiným volnočasovým aktivitám. V důsledku nedostatku parkovacích míst dochází ke zvýšené frekvenci parkování na místech, kde to není povoleno, či na cizích pozemcích, což následně zvyšuje počet vydaných pokut řidičům. To vede k nárůstu jejich nákladů, které jsou spojeny s placeným parkováním, což může být pro řidiče finančně zatěžující ve srovnání s obvyklými parkovacími místy v okolí jejich cílové destinace.

Nedostatek parkovacích míst může rovněž vést k omezení mobility obyvatel. Mobilita představuje každodenní činnost, která neodmyslitelně patří k životu všech jednotlivců. Průměrně trávíme na cestování 60 až 80 minut denně. S ohledem na neustálý technický pokrok je pravděpodobné, že uvedené hodnoty se nebudou zlepšovat. Lze tedy konstatovat, že tato problematika je a bude významnou součástí řešení otázek týkajících se dopravy a mobility obecně (Kohlová Braun, 2012, str. 14). Osoby, které žijí v odlehlejších částech města nebo na jeho okraji a spoléhají se na vlastní dopravu, mohou být znevýhodněny očekáváním, že volné parkovací místo nebude k dispozici. Tento problém může mít negativní dopad nejen na samotné obyvatele, ale i na místní podniky, které se nacházejí ve městě a které tyto lidé navštěvují. Nedostatek jistoty ohledně nalezení parkovacího místa může mít za následek sníženou mobilitu občanů a tím i pokles návštěvnosti podniků, obchodů a dalších zařízení, což může vést k újmě na jejich zisku.

1.2.2 Dopady na ekonomiku

Dopady na obyvatelstvo jsou úzce propojeny s ekonomickými aspekty, které rovněž ovlivňují život obyvatel města. Ekonomické ztráty spojené s časem stráveným neefektivně v automobilu jsou značné. Tento problém zahrnuje časové ztráty způsobené přeplněným dopravním tokem (tzv. "dopravní zácpa") či při zbytečném ježdění za účelem nalezení parkovacího místa, a to jak na ulicích, tak i v hromadných garážích (Hubáček, 2016, str. 12). Mezi hlavními následky lze identifikovat rostoucí ceny, ať už se jedná o nemovitosti, nebo o parkovací místa. Zásadním problémem mnoha měst, včetně Pardubic, jsou povinné požadavky na minimální počet parkovacích míst u nových staveb. Tato pravidla přispívají ke zvyšování cen bydlení a služeb k expanzi zástavby na úkor zeleně a mají za následky rostoucí závislost obyvatel na automobilové dopravě. Zkušenosti měst, jako jsou Buffalo a San Francisco, naznačují, že zrušení těchto požadavků může přispět k vytvoření živějších čtvrtí, usnadnění výstavby nových bytů a k zvýšení rozmanitosti služeb (Shoup, 2018, str. 17–19). V současnosti většina obyvatel disponuje osobním vozidlem, což činí otázku dostupnosti parkování u nemovitostí zásadní. Absence parkovacích míst vede ke snížení jejich tržní hodnoty, jelikož nemovitosti postrádající parkovací možnosti nebo vhodné okolí nejsou pro kupce dostatečně atraktivní a vyžadují dodatečné úsilí v podobě hledání parkovacích míst, což odrazuje od ochoty platit vyšší cenu. Tímto způsobem se rovněž cena parkovacích míst promítá do celkových nákladů na nemovitost, neboť prostor pro parkování přichází s dalšími výdaji.

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, nedostatek parkovacích míst má vliv na dojíždění do měst a míst podnikání. V případě jakéhokoliv omezení dopravní situace, parkování

či omezení přístupu do daného území, nebo v případě zákazu konkrétních aktivit, dochází k negativnímu ovlivnění těch, kteří do těchto lokalit dojíždějí. Tímto způsobem dochází k degradaci daného území, které, ačkoli může zachovávat svoji kvalitu, ztrácí pro jednotlivce svou hodnotu (Drahotský a kol., 2009). Dalším ekonomickým důsledkem je pokles tržeb podniků, které tímto způsobem přicházejí o zákazníky a následně i o příjmy. Aby se podniky mohly bránit tomuto negativnímu dopadu, mají možnost investovat do vybudování vlastních parkovacích míst v blízkosti svých provozoven, což však vyžaduje značné finanční prostředky a nemusí se jim v konečném důsledku vyplatit.

V důsledku těchto negativních dopadů jsou řidiči nuceni hledat parkovací místa i mimo vymezené oblasti. Dochází tak často k neoprávněnému obsazení veřejného prostoru, včetně rozlehlých zelených ploch, kde lidé improvizovaně parkují. Tímto způsobem však omezují využití těchto prostor pro jiné účely, které by mohly obohatit kvalitu života obyvatel ve městě.

1.2.3 Dopady na životní prostředí

„Environmentální zátěže, jejichž zdrojem je odvětví dopravy, závisí na třech hlavních faktorech: počtu a délce jízd, druhu použité dopravy – protože některé druhy dopravy jsou k životnímu prostředí šetrnější než jiné, a na technologii využívanou konkrétním dopravním prostředkem“ (Sánchez Vicente, 2015). V současné době jsou převládajícími zdroji pohonu automobilů spalovací motory, které se významně podílejí na znečišťování ovzduší. Ačkoliv se v poslední době zvyšuje využívání elektrických vozidel, spalovací motory stále dominují.

S narůstajícím počtem automobilů na silnicích dochází k nezbytnému zvyšování emisí skleníkových plynů. Množství těchto emisí vypouštěných do ovzduší je úzce spojeno s objemem spáleného paliva. V situacích, kdy je nedostatek parkovacích míst, musí řidiči trávit více času hledáním místa k parkování, což vede k vyšší spotřebě paliva a následně k většímu uvolňování emisí (Multimediální ročenka životního prostředí, 2013). Vyšší spotřeba paliva také souvisí s rostoucí závislostí na fosilních palivech, což ohrožuje neobnovitelné zdroje energie. Znečištění ovzduší není jediným důsledkem, který automobily přinášejí do městského prostředí. Je nezbytné zaměřit se na udržitelnou městskou dopravu, jež zahrnuje podporu cyklistiky. Příkladem aplikace tohoto přístupu v Pardubicích jsou sdílená kola a koloběžky, které obyvatelé mohou hojně využívat po celém městě. S podporou cyklistiky rovněž úzce souvisí vybudování úschoven pro jízdní kola, které zajistí uživatelům zvýšenou jistotu v ochraně jejich prostředků a dále sníží riziko odcizení.

Kromě znečištění ovzduší představuje zvýšená hluková zátěž další problém, jenž má negativní dopad na lidské zdraví. *„V Evropské unii žije asi 13 milionů lidí, kteří mají spánek*

narušený hlukem převážně z dopravy“ (Mašková, 2020). Zvýšená koncentrace automobilů v městských oblastech vede k nárůstu hlukové zátěže, která má negativní dopad na lidské zdraví. Tímto tématem se zabývali kolegové z Oxfordu, kteří podrobně popsali nepříznivé účinky na zdraví jednotlivců. „Hluk působí na centrální nervovou soustavu jako podnět a tento podnět uvolňuje určité hormony, které zvyšují riziko hypertenze, a hypertenze je spojena s mnoha dalšími kardiovaskulárními (a) cerebrovaskulárními chorobami, jako jsou infarkt a mrtvice“. Pan doktor Rojas na konferenci „Zelený týden“, konané v Bruselu, zdůraznil, že lidský mozek má sklon adaptovat se na okolní hluk, což vede k jeho vytěsnění a nevnímání tohoto zvuku jako závažného. Avšak to neznamená, že by hluk neměl vliv na naše zdraví (Akademie městské mobility, 2023).

Dalším významným aspektem, který souvisí se životním prostředím, je omezená plocha parků a zeleně obecně. Nelegální či neoprávněná parkovací místa v městské zástavbě způsobují poškození městské zeleně, nebo zaberou prostor, který by mohl být využit pro obnovu vegetace. Vzhledem k omezené dostupnosti odstavných míst se situace rozděluje následovně: přibližně 25 % vozidel je odstaveno v garážích, dalších 50 % na mimo uličních a legálně využívaných plochách a zbývajících 25 % se nachází v ulicích nebo na místech, která nejsou v souladu s předpisy (Kovářová a kol., 2018, str. 94).

1.3 Srovnání situace v Pardubicích s jinými městy obdobné velikosti

Pardubice je město s téměř 93 000 obyvateli. Mezi obdobně velká města, jako jsou Pardubice, patří například Hradec Králové, Ústí nad Labem či Liberec. V současné době se v Pardubicích využívají různé formy placeného parkování, a to následujícími způsoby:

- Krátkodobé (návštěvnické)
- Dlouhodobé (rezidentní, abonentní)

Na webových stránkách Chytřejší parkování je k dispozici mapa parkovacích míst, zahrnující jejich kapacitu a aktuální obsazenost. Dále je zde možné nalézt informace o umístění parkovacích automatů a informačních tabulí, které zobrazují dostupná parkovací místa. V rámci města se nachází několik parkovacích automatů, ve kterých lze provádět platbu za parkování; ovšem není zaručeno, že se automat bude nacházet v těsné blízkosti vozidla. Z tohoto důvodu město podporuje možnost placení parkovného prostřednictvím SMS zpráv nebo prostřednictvím parkovacích aplikací, které jsou v současné době velmi rozšířené a lze je využívat v několika městech. Řidiči tedy nemusí instalovat aplikaci výhradně pro Pardubice, což představuje významnou výhodu. V případě dlouhodobého parkování město nabízí možnost

zakoupení parkovacích karet pro rezidenty (obyvatele s trvalým bydlištěm v Pardubicích) a abonenty (firmy se sídlem nebo provozovnou v Pardubicích).

V souvislosti s typy parkovišť se analyzuje jejich provedení a rozměry, přičemž se zohledňuje dostupný prostor pro jejich výstavbu. Často se tedy volí varianta vícepatrových budov, které mohou na omezené ploše poskytnout výrazně větší počet parkovacích míst než jednopatrové konstrukce. „*Parkovištěm se rozumí plocha mimo pozemní komunikaci, určená k parkování vozidel s vyznačenými jednotlivými stáními. Parkoviště lze podle jednotlivých kritérií dělit na veřejná a soukromá, placená a neplacená, hlídaná a nehlídaná, zastřešená a nezastřešená*“ (Hubáček, 2016, str. 90). Město Pardubice se snaží zlepšit situaci v oblasti parkování, zejména v nejméně vytižených lokalitách, které jsou zatíženy v době konání kulturních akcí či hokejových zápasů. V této souvislosti byla realizována výstavba nového parkovacího domu Arena parking, umístěného za stávajícím zimním stadionem Enteria arena. Tento nový parkovací dům byl otevřen dne 1. února 2025 a poskytuje místa nejen pro krátkodobé parkování, ale také pro rezidenty a abonenty, kteří si zakoupí parkovací kartu. V rámci krátkodobého parkování jsou nabízeny následující ceny:

- Prvních 15 minut zdarma, po překročení je započtena hodinová sazba
- Pondělí – pátek od 7:00 do 19:00 hodin:
 - Každá hodina 20 Kč/hodina
 - Maximální denní poplatek 120 Kč
- Pondělí – pátek od 19:00 do 7:00 hodin:
 - Každá hodina 10 Kč/hodina
 - Maximální noční poplatek 60 Kč
- Víkendové parkování včetně státních svátků (pátek 19:00 – pondělí 7:00)
 - Každá hodina 10 Kč/hodina
 - Maximální poplatek za 24 h 60 Kč

Problémem spojeným s výstavbou nových parkovacích domů je likvidace stávající zeleně a prostorů, které jsou pro tuto výstavbu nezbytné. Město Pardubice v této souvislosti usilovalo o zachování zelených ploch, a proto je nový parkovací dům obklopen zahradními a okrasnými květináči, jež přispívají k udržení zeleně ve městě (Rozvojový fond Pardubice, 2025).

V porovnání starší stavbou je parkovací dům Grand, jehož veřejné otevření proběhlo dne 4. září 2024. Tento objekt usnadňuje parkování nejen místním obyvatelům, ale především

turistům, kteří přijíždějí do města za kulturními zážitky. Pro krátkodobé parkování jsou k dispozici následující cenové možnosti:

- Pondělí – pátek od 5:00 do 23:00 hodin:
 - Každá hodina 30 Kč/hodina
- Pondělí – pátek od 23:00 do 5:00 hodin:
 - Každá hodina 20 Kč/hodina
- Sobota – neděle:
 - Každá hodina 20 Kč/hodina

Parkovací dům se nachází v těsné blízkosti Pernštýnského náměstí a Východočeského zámku, který je oblíbenou turistickou atrakcí (Parkovací dům Grand, 2024). Tyto dvě novostavby představují významný pokrok v oblasti parkování a výrazně přispívají ke zlepšení situace s parkováním v Pardubicích.

Problematika parkování se nevztahuje pouze na město samotné, ale i na oblasti v okolí univerzity a pardubické nemocnice. Pardubická univerzita nabízí neplacené parkování přímo v areálu kampusu, přičemž část parkovacích míst, zejména ta nacházející se v blízkosti Fakulty ekonomicko-správní a Fakulty filozofické, je vyhrazena výhradně pro studenty a zaměstnance univerzity. Vjezd na tyto parkovací plochy je regulován pomocí studentských karet. V blízkosti univerzity se rovněž nachází další parkovací místa s neplaceným parkováním, která nejsou omezena pouze na studenty a zaměstnance, ale jsou dostupná pro veřejnost. S ohledem na to, že na pardubické univerzitě v dané lokalitě fungují čtyři fakulty, není možné v této oblasti zaručit dostatečné množství parkovacích míst. Z toho důvodu se často vyskytují potíže s nalezením volného parkovacího místa, což nutí návštěvníky parkovat na vzdálenějších lokalitách od univerzity.

Podobnou situaci pociťuje také pardubická nemocnice, která dlouhodobě čelí nedostatku parkovacích kapacit. U spodní vrátnice nemocnice bylo k dispozici neplacené parkoviště, které mohli využívat návštěvníci, zaměstnanci i lékaři od 5:00 do 22:00 a o víkendech od 7:00 do 22:00. Teď je již dostupné pouze pro personál nemocnice s platným parkovacím oprávněním. Tento krok byl proveden z důvodu uvolnění parkovacích míst v areálu nemocnice pro její návštěvníky a vytvoření parkovacích míst pro zaměstnance mimo areál nemocnice (Nemocnice pardubického kraje, 2020). Vzhledem k nedostatku parkovacích míst se doporučuje návštěvníkům nemocnice využívat městskou hromadnou dopravu, která má zastávku přímo u vstupu do areálu nemocnice, čímž dochází k omezení automobilového provozu v okolí, což přispívá ke zjednodušení dopravy.

1.3.1 Hradec Králové

Hradec Králové disponuje specifickým systémem parkování, neboť správa parkovacích míst není vykonávána přímo městem, ale byla na základě koncesní smlouvy delegována společnosti ISP Hradec Králové, a. s. Hlavním cílem integrovaného systému parkování je prostřednictvím cenové politiky a dostupnosti parkovacích míst regulovat chování řidičů, což má za následek omezení počtu automobilů vjíždějících do města a zároveň vytvoření volných parkovacích míst pro rezidenty a abonenty. Finanční prostředky vybrané tímto systémem jsou následně reinvestovány do jeho dalšího vylepšení, což přispívá k atraktivnosti situace v Hradci Králové (ISP Hradec Králové, ©2024).

Na rozdíl od přístupu v Pardubicích vybudoval Hradec Králové tři veřejně placené parkovací domy v blízkosti centra města, aby usnadnil možnosti parkování. Mezi těmito zařízeními se nachází parkovací dům Jana Gayera, situovaný v areálu bývalých kasáren, který byl pro veřejnost otevřen v roce 2019. Dalšími dvěma parkovacími domy jsou parkovací dům Katschnerka a třetí parkovací dům umístěný v obchodním centru Aupark. Všechny tři parkovací domy se vyznačují nízkými cenami za parkování. Parkovací dům Jana Gayera navíc nabízí rezidentní a abonentní karty, které si mohou řidiči zakoupit. V případě, že řidiči nesplňují podmínky pro tyto kategorie, parkovací dům poskytuje následující cenové kategorie za parkování:

- Denní tarif od 6:00 do 18:00 hodin:
 - První hodina 10 Kč/hodina
 - Druhá hodina 10 Kč/hodina
 - Třetí a každá další hodina 2 Kč/hodina
- Noční tarif od 18:00 do 6:00 hodin:
 - Jednorázový poplatek 20 Kč

Parkovací dům Katschnerka, stejně jako parkovací dům Jana Gayera, nabízí rezidentní a abonentní karty. Pro zakoupení jednorázového parkování jsou k dispozici následující cenové kategorie:

- Pondělí – pátek od 6:00 do 18:00 hodin:
 - První hodina 10 Kč/hodina
 - Druhá hodina 3 Kč/hodina
 - Třetí a každá další hodina 1 Kč/hodina
- V době mimo výše zmíněné:
 - Každá započatá hodina 5 Kč/hodina

V obou parkovacích domech je kromě rezidentního, abonentního a jednorázového parkování rovněž možnost zakoupit parkovací kartu ISP Gold. Tato karta je vydávána na období jednoho kalendářního roku a platí v celé zóně Integrovaného systému parkování, kde je parkování regulováno parkovacími automaty nebo v parkovacích domech (ISP Hradec Králové, ©2024).

Třetím parkovacím domem je parkovací dům umístěný v obchodním centru Aupark, který je otevřen 24 hodin denně, 7 dní v týdnu. První čtyři hodiny parkování jsou poskytovány zdarma; každá další započatá hodina je zpoplatněna částkou 30 Kč/hodinu. V případě opakovaného vjezdu do tohoto parkovacího domu během dne se doba parkování počítá, přičemž kontroly průjezdu jsou prováděny na základě poznávacích značek vozidel. Pro řidiče, kteří nepatří do kategorií rezidentů nebo abonentů, je k dispozici možnost zakoupit dobíjecí parkovací kartu, u níž se parkovné počítá od první hodiny a činí 10 Kč/hodinu (Aupark, ©2025).

1.3.2 Ústí nad Labem

Město Ústí nad Labem se dlouhodobě potýká s problematikou parkování, a to nejen v centru, ale také v blízkosti univerzity a nemocnice. Tyto problémy jsou obdobně známy i v Pardubicích, kde se parkování u univerzity a pardubické nemocnice potýká s obdobnými obtížemi. V mnoha lokalitách byla parkovací místa dostupná bezplatně; nicméně, vzhledem k situaci, kdy řidiči parkovali svá vozidla na těchto neplacených místech, došlo k jejich zpoplatnění. Toto opatření zejména nahrává těm, kdo do města dojíždějí za prací a musí za parkování svých vozidel platit (Drienová, 2024).

V okolí nemocnice a jejích dalších budov existuje značný nedostatek parkovacích míst, což se Ústí nad Labem snaží řešit výstavbou parkovacího domu. Tento projekt má za cíl zlepšit dostupnost parkovacích kapacit nejen pro zaměstnance, ale také pro návštěvníky nemocnice. Plánovaná dostavba je stanovena na rok 2027 (Drienová, 2024). Dostupnost parkovacích míst v blízkosti nemocnice hraje klíčovou roli nejen v Ústí nad Labem, ale také v jiných zdravotnických zařízeních, neboť mnozí pacienti mají omezenou mobilitu a ocení možnost parkovat přímo u nemocnice. Alternativou pro dopravu do nemocničního areálu je městská hromadná doprava, která částečně řeší problém s parkováním.

Podobně jako v okolních městech, i Ústí nad Labem se snaží ulehčit dopravní situaci prostřednictvím výstavby parkovacích domů, které koncentrují osobní automobily na jednom místě a tím eliminují dopravní zácpy spojené s hledáním volných parkovacích míst. Jedním z hlavních parkovacích domů je zařízení nacházející se v těsné blízkosti hlavního nádraží, které nabízí volná parkovací místa cestujícím využívajícím vlakovou dopravu a tím přispívá

k ulehčení dopravní situace v centru města. V případě parkování je tento parkovací dům k dispozici 24 hodin denně a nabízí následující ceny za parkování:

- Denní tarif od 8:00 do 16:00 hodin:
 - První dvě hodiny 5 Kč/2 hodiny
 - Třetí hodina 50 Kč/hodina
 - Každá další hodina 100 Kč/hodina
- Noční tarif od 16:00 do 8:00 hodin:
 - Každá započatá hodina 5 Kč/hodina

Parkovací dům disponuje téměř 100 parkovacími místy a významně přispěl k řešení parkovací situace, a to jak pro samotné cestující, tak i pro řidiče, kteří čekají na příjezdy vlakem a potřebují například naložit zavazadla (Ústí nad Labem, 2011).

Dalším neméně významným parkovacím domem jsou Mariánské garáže, které významně ulehčují dopravu v centru města, neboť se nacházejí v jeho těsné blízkosti. Tyto garáže mohou využívat nejen dojíždějící pracovníci, ale i návštěvníci města v rámci kulturních aktivit. Parkovací dům nabízí následující cenové kategorie:

- Denní tarif od 6:00 do 18:00 hodin:
 - První hodina zdarma
 - Každá další hodina 10 Kč/hodina
 - Maximální poplatek 50 Kč
- Noční sazba od 18:00 do 6:00 hodin:
 - První hodina zdarma
 - Každá další hodina 5 Kč/hodina
 - Maximální poplatek 30 Kč

Kromě usnadnění dopravy tento parkovací dům přispěl k omezení parkování v centru města a na jeho ulicích (Bezpečné parkování.cz, ©2011).

Třetím významným parkovacím domem je parkovací dům nacházející se v obchodním centru Forum. Tento objekt výrazně zvyšuje dostupnost nákupních středisek a zábavních zařízení v centru města a současně přispívá k omezení parkování na ulicích, jak tomu bylo i v případě předchozího parkovacího domu. Parkovací dům nabízí střešní a kryté parkoviště, přičemž jeho cenové nabídky jsou následující:

- Pondělí – pátek podzemní parkoviště od 8:00 do 21:30 hodin:
 - Prvních 90 minut zdarma
 - Každá další půlhodina 30 Kč/hodina

- Sobota – neděle podzemní parkoviště od 8:00 do 21:30 hodin:
 - První 3 hodiny zdarma
 - Každá další půlhodina 30 Kč/hodina
- Pondělí – pátek střešní parkoviště 24 h denně:
 - Prvních 90 minut zdarma
 - Každá další půlhodina 30 Kč/hodina
- Sobota – neděle střešní parkoviště 24 h denně:
 - První 3 hodiny zdarma
 - Každá další půlhodina 30 Kč/hodina

V případě, že dojde k opakovanému vjezdu do jedné hodiny, bude tento vjezd zpoplatněn dle aktuálního ceníku jako pokračující hodina. Pokud však opakovaný vjezd nastane po jedné hodině od opuštění parkoviště, bude řidiči započítána stanovená bezplatná doba a dále se postupuje v souladu s předchozími podmínkami (Forum Ústí nad Labem, ©2025).

1.3.3 Liberec

Hlavním problémem parkování v Liberci je nedostatek parkovacích míst na sídlištích, která jsou vystavena značnému zatížení. S rostoucím počtem automobilů a současným počtem parkovacích míst se tento problém stává naléhavým. Město Liberec se snaží tuto situaci řešit revizí dopravního značení, jejímž cílem je vytvořit nové parkovací plochy. K této revizi bude přidáno vyznačení kolmých stání, které jasně určují oblasti, kde mohou řidiči parkovat, čímž dojde k efektivnějšímu využití dostupných míst. Dalším souvisejícím problémem je rostoucí počet dodávek, které firmy používají a následně parkují na parkovištích v obytných zónách. Město se proto bude snažit tento problém řešit zavedením zákazu parkování těchto dodávek v nočních hodinách, což by mělo zajistit lepší možnosti pro rezidenty (Sůra, 2024).

Město Liberec, stejně jako ostatní města, čelí problematice parkování prostřednictvím výstavby parkovacích domů, které jsou zásadní pro snížení dopravní zátěže a umožňují zvýšení kapacity parkovacích míst na relativně omezeném prostoru. Jedním z významných projektů v této oblasti je parkovací dům u Krajského úřadu Libereckého kraje, jenž byl otevřen v roce 2024. Vzhledem k tomu, že se jedná o nově zprovozněný objekt, byla zavedena zkušební sazba ve výši 60 Kč, která se aplikuje bez rozdílu na parkování v délce jedné hodiny či jednoho dne. Přibližně polovina parkovacích míst je vyhrazena pro zaměstnance krajského úřadu, zatímco zbývající část je určena veřejnosti. Značnou výhodou této služby je možnost, že k zakoupenému parkování obdrží veřejnost jízdenku na městskou hromadnou dopravu, což má za cíl povzbudit

obyvatele k častějšímu využívání MHD namísto cestování osobním automobilem v rámci města (Pavličková, 2024).

Kromě tohoto parkovacího domu se v Liberci nacházejí parkovací vybavení navázaná na obchodní domy, která mají obdobný význam a přínosy, jako tomu bylo v Ústí nad Labem. Tato opatření přispívají k řešení složité dopravní situace ve městě.

2 Systémový přístup v analýze městských problémů

Systémový přístup k řešení problémů je úzce spjat se systémovým myšlením, které nám umožňuje efektivně komunikovat a percepčně zachytit realitu, čímž přispívá k hlubšímu porozumění samotnému systému. Je nezbytné osvojit si dovednosti potřebné k analýze a interpretaci systému, jakož i schopnost efektivně s ním pracovat. Tato dovednost nám může poskytnout cennou oporu při realizaci či analýze konkrétních situací (Kim, 1999). „*Systémový přístup jako způsob myšlení umožňuje na určitém objektu zkoumat pouze a jenom ty vlastnosti, které odpovídají našemu zájmu a účelu zkoumání.* (ČeV, 2015)“

„*V nejzákladnějším smyslu je systém jakákoliv skupina vzájemně se ovlivňujících, vzájemně propojených nebo vzájemně závislých částí, které tvoří komplexní a jednotný celek, který má specifický účel* (Kim, 1999, str. 2)“. Abychom mohli diskutovat o systému jako celku, je nezbytné, aby všechny jeho části byly vzájemně propojeny a závislé jedna na druhé.

Mezi základní principy systémového přístupu patří celistvost, která stanoví, že systém nelze hodnotit pouze na základě jednotlivých částí, ale je nezbytné hodnotit jej jakožto celek. Systém je uváděn do pohybu a formován vlivy okolního prostředí, které na něj působí. Avšak tato teorie je obousměrná, neboť samotný systém má rovněž schopnost ovlivnit své okolí. Je proto zásadní důkladně promyslet, jaký systém vytvořit, aby se předešlo negativním dopadům. V rámci dopravy hraje důležitou roli několik prvků, mezi které patří například nastavení řízení dopravy, jež úzce souvisí, ač se to na první pohled nemusí jevit, také se samotným parkováním. Kapacita parkovacích míst má totiž přímý vliv na čas strávený hledáním těchto míst, což následně přispívá ke zahuštění dopravy ve městech. Výhodou systému je jeho pružnost, což znamená, že je schopen efektivně reagovat na změny v okolí a přizpůsobit se jim, což může přinést prospěch (Vacek a Pešík, 2022, str. 3).

2.1 Výhody a omezení systémového přístupu při řešení problémů

Systémový přístup je široce uplatňován a má své nesporné výhody při analýze dané problematiky, avšak zároveň vykazuje i určitá omezení. Nejvýznamnější výhodou systémového přístupu je jeho schopnost vzájemně propojit složité vztahy na základě závislostí a interakcí, což umožňuje komplexně porozumět problematice městských systémů. Je třeba si uvědomit, že systém nikdy nebude zcela eliminovat negativní působení, avšak jeho optimální nastavení nám umožňuje vytvářet scénáře, které usnadňují predikci chování a v návaznosti na tyto situace reagovat tak, že budeme moci rozšiřovat nové oblasti systému nebo upravovat stávající tak, aby byly minimalizovány negativní dopady. Pokud budeme mít k dispozici adekvátní podklady pro pozorování příslušného systému, můžeme na základě jeho fungování identifikovat různé

aspekty, které mohou mít významný vliv na jeho efektivitu, anebo naopak oblasti, kde vliv není tak výrazný, a tudíž je nezbytné přijmout opatření k nápravě této situace. Pokud aplikujeme systémový přístup na problematiku parkování v Pardubicích, můžeme na základě analýzy a sledování různých přijatých opatření vyhodnotit jejich účinnost. Tato analýza nám následně napomůže k efektivnímu řízení a plánování dalších kroků pro zajištění správného fungování parkovacího systému.

Kromě zjevně pozitivních přínosů, které přispívají k vylepšení a efektivnímu řízení systému, existují i omezení, jež komplikují jeho zavedení a činí implementaci složitější. Zavedení systémového řízení dopravy nelze provést v krátkém časovém horizontu; je nezbytné mít k dispozici dostatečné množství podrobných dat, na jejichž základě můžeme počítat s definováním systému a realizací dalších kroků směrem k jeho zavedení. Pro tyto úkoly jsou nezbytné analytické nástroje, které usnadňují zpracování dat. Bez těchto dvou klíčových faktorů se implementace systému stává náročnou a v případě absence kvalitního systému se její realizace může značně protáhnout v závislosti na způsobu vyhodnocování dat. Pokud nebudeme schopni analyzovat situaci v co nejaktuálnějším časovém rámci, hrozí, že se data stanou zastaralými, což může mít za následek rozhodnutí, jež nemusí být relevantní a nemusí přispět k efektivnímu nastavení systému. Dále se problematika sběru dat nezaměřuje pouze na jejich shromažďování, jelikož se můžeme v rámci sběru setkat s různorodými oblastmi, do nichž je možné data zařazovat, což rozšiřuje spektrum oborů, jímž bychom měli rozumět, abychom byli schopni správně identifikovat systém. V praxi ovšem není možné, aby každý jednotlivý subjekt měl znalosti ze všech oblastí, což představuje další problém, který může být v konečném důsledku nákladný a časově náročný. V případě Pardubic se problematika neomezuje pouze na nedostatek parkovacích míst, ale celý systém parkování má vliv nejen na dopravu, ale i na chování řidičů a obyvatel tohoto města. Dostupnost parkovacích míst může významným způsobem ovlivnit sociální chování mnoha osob. V současnosti, kdy je většina procesů digitalizována, jsou i systémy usnadňující například placení parkování řešeny odborníky v oboru IT, kterým běžný úředník nemusí vždy rozumět. Proto je zásadní zohlednit všechny související oblasti a snažit se zapojit co nejširší okruh odborníků, kteří mohou přispět k optimálnímu nastavení systému. Dalším omezením jsou potenciální negativní důsledky, které mohou nastat, pokud nebude systém správně nastaven a pokud se přehlédnou oblasti, které nám nejsou dostatečně známé. Může se lehce stát, že uděláme správné rozhodnutí v jedné oblasti, které však negativně ovlivní jinou, jejíž dopady bychom nemuseli být schopni okamžitě předvídat. V této souvislosti se stává monitoring systému nezbytným nástrojem. Je to omezení v tom smyslu, že systémy se neustále vyvíjejí a my musíme být schopni sledovat tyto změny

a reagovat na ně v dostatečně rychlém časovém rámci. Je však důležité nahlížet na monitoring systému i jako na pozitivní aspekt, neboť nám umožňuje mít přehled o aktuálním dění a upravovat systém tak, aby reagoval na současné trendy, jež napomohou efektivnímu řešení problematiky.

2.2 Využití systémového přístupu v městském plánování a dopravě

Jednou z klíčových oblastí, v níž lze aplikovat systémový přístup, je plánování udržitelné městské mobility. „*Plán udržitelné městské mobility můžeme definovat jako strategický dokument určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace* (Jordová a kol., 2015, str. 4)“. Systém udržitelné městské mobility (dále jen „SUMP“) se nezaměřuje pouze na problematiku dopravy, ale usiluje o implementaci řešení, která mají pozitivní dopad na životní prostředí, přispívají ke zlepšení kvality života a zároveň snižují negativní vlivy dopravy na zdraví obyvatel. Příkladem efektivního zavedení tohoto systému je město Vídeň, které se snaží snížit svou závislost na automobilové dopravě. Hlavním cílem Vídně je umožnit mobilitu bez nutnosti vlastnit osobní vozidlo, což je realizováno prostřednictvím výstavby prostorů, které nabízejí dostatek místa pro cyklisty a chodce, a zároveň zajišťují efektivní přístup k veřejné dopravě. Klíčovým aspektem úspěšného fungování tohoto systému je adekvátní obslužnost a efektivně fungující veřejná doprava, kterou mohou obyvatelé města využívat jako alternativu svých osobních vozidel (Akademie městské mobility, ©2025).

Výše popsaný systém úzce souvisí se skutečností, že veškeré plánování dopravy by mělo být integrováno do územního plánování. V podstatě to znamená, že všechny plány, které jsou součástí územního plánování, by měly brát v úvahu dopravní aspekty a posoudit, jak mohou ovlivnit budoucí vývoj dopravy. Jedním z problémů současného plánování dopravy je, že se v něm nezohledňují další městské strategie, které mohou vzájemně interagovat. Příkladem může být situace ve Vídni, kde se snažili integrovat více strategií současně, jako jsou městská mobilita, podpora veřejné dopravy a ochrana životního prostředí prostřednictvím přijaté strategie. Je zásadní zaměřit se na budoucnost a zohlednit aspekt rozšiřování měst a výstavby nových čtvrtí, jelikož v rámci tohoto procesu bude klíčové myslet také na zabezpečení dostatečné obslužnosti. Praktickým příkladem této problematiky je město Kodaň, které se zabývá kvalitou života svých obyvatel prostřednictvím projektu „*Copenhagen Solutions*“, jenž podporuje pěší a cyklistickou dopravu na úkor osobních automobilů. Tímto přístupem se nejen zlepšuje životní prostředí, ale také se zvyšuje atraktivita města pro jeho obyvatele, což přispívá

k eliminaci dopravních zácp, které Kodaň rovněž sužovaly. Počet pěších zón v Kodani se významně zvýšil, což vedlo k nárůstu aktivity obyvatel a souvisejících změnách jejich životního stylu (Akademie městské mobility, ©2025).

Abychom mohli hodnotit vliv opatření, ať již pozitivní, či negativní, je nutné stanovit měřitelné indikátory, které nám poskytnou potřebné nástroje pro analýzu a hodnocení. Mezi tyto indikátory lze zařadit následující:

- Dopravní zácpy a zpoždění, jež mohou být sledovány v rámci veřejné dopravy, přičemž je možné analyzovat rozdíl mezi plánovaným a skutečným odjezdem městské hromadné dopravy ze zastávek.
- Emise skleníkových plynů, které je možno měřit například v tunách CO₂ na osobu za rok.
- Dostupnost služeb v oblasti mobility, kde lze zjistit podíl obyvatel, kteří mají zastávku městské hromadné dopravy v těsné blízkosti, a naopak podíl obyvatel, kteří tuto zastávku nemají, což je může omezovat.
- Bezpečnost dopravy, při které lze sledovat počet úmrtí v městských oblastech způsobených městskou dopravou.

Indikátory by měly být vybírány tak, aby co nejlépe vyhovovaly našim potřebám a byly relevantní pro naši analýzu. Výše zmíněné indikátory vycházejí z Evropského souboru indikátorů pro udržitelnou městskou mobilitu a z mezinárodních standardů (Akademie městské mobility, ©2025).

2.3 Metody systémového přístupu

Abychom vybrali optimální metodu vhodnou pro analýzu, je nezbytné zvolit a přesně definovat adekvátní metodologii. Základní metodou, která nám poskytne fundamentální rámec, je „*Metoda identifikace systému*“ (Havlová, 2017, str. 7). Tato metoda nám umožňuje identifikovat klíčové prvky systému, které jsou vzájemně propojené, a v kontextu parkování v Pardubicích nám umožňuje identifikovat jednotlivé oblasti parkovacího systému a vztahy mezi těmito oblastmi a dopravní infrastrukturou města. Je zásadní rozpoznat různé druhy parkování v Pardubicích, přičemž je důležité zjistit, zda je k dispozici rezidentní parkování, parkování park and ride (dále jen „P+R“) či parkování kiss and ride (dále jen „K+R“), a jaký režim je aplikován na provoz veřejného parkování. V závislosti na rozmístění parkovacích míst je možné identifikovat zastávky městské hromadné dopravy, cyklistické trasy a pěší stezky, které ovlivňují obsazenost těchto parkovacích míst, a naopak indikují lokace, kde parkovací místa chybí. Na základě těchto faktorů můžeme dále analyzovat poptávku po parkovacích

místech, která se mění v závislosti na různých časových obdobích a specifických dnech, případně se vyhodnocuje vliv konání různých kulturních akcí, jako jsou například hokejové zápasy v Pardubicích.

Další vybranou metodou, kterou je možné aplikovat, je „*Analýza struktury parkovacího systému*“ (Havlová, 2017, str. 7). Tato analýza využívá již identifikované klíčové oblasti a zaměřuje se na vzájemné propojení těchto oblastí a efektivitu celého systému. V rámci města Pardubice lze tuto analýzu využít k identifikaci dopravních toků. Dostupnost parkovacích míst v tomto kontextu ovlivňuje chování řidičů, kteří v lokalitách s nedostatkem parkovacích kapacit hledají alternativní místa pro parkování. Tímto způsobem se formují dopravní toky, které vedou specifickými trasami v závislosti na cílové destinaci řidičů. Na základě těchto informací je možné sledovat směr dopravních toků a v návaznosti na to reagovat na případné problémy, přičemž cílem je nalézt řešení pro zlepšení plynulosti dopravy. V souvislosti s touto problematikou lze rovněž identifikovat rozmístění zastávek městské hromadné dopravy a parkovacích míst, a analyzovat chování obyvatelstva, zda upřednostní využití vlastního dopravního prostředku, či se rozhodnou pro využití MHD, pokud se zastávky nacházejí blíže k jejich bydlišti než potenciální místa pro odstavení osobního automobilu. Tím lze efektivně identifikovat problematické oblasti, na které je možné adekvátně reagovat.

Problematika dostupnosti parkovacích míst úzce souvisí s jejich kapacitou, která je v drtivé většině případů nedostatečná. V tomto kontextu lze využít „*Kapacitní analýzu parkovacího systému*“ (Havlová, 2017, str. 7). Jedním z inovativních přístupů k řízení parkování v městském prostředí je zavádění parkovacích navigačních a informačních systémů (PGI), které poskytují řidičům v reálném čase informace o obsazenosti parkovacích míst a aktivně je navádějí k volným kapacitám. Systémy PGI přispívají ke zkrácení doby potřebné k nalezení parkovacího místa, snižují dopravní zácpy a tím i emise z vozidel a hladinu hluku ve městě. Autoři Milosavljević a Simićević uvádějí, že tyto systémy využívají kombinaci senzorů, řídicích jednotek a zobrazovacích zařízení, přičemž nejčastěji se setkáváme s proměnlivými dopravními značkami (VMS), mobilními aplikacemi nebo navigacemi integrovanými v automobilech. Díky těmto pokročilým technologiím mohou řidiči včas upravit svou trasu nebo zvážit alternativní způsoby dopravy. Praktické zkušenosti, jak ukazují příklady z německého Frankfurtu, naznačují, že systémy PGI vedly k poklesu nelegálního parkování, efektivnějšímu využívání veřejných i soukromých parkovacích ploch a k častějším návštěvám centra města. Tento systém rovněž podporuje regionální revitalizaci, neboť zlepšení dostupnosti parkování může motivovat jak místní obyvatele, tak návštěvníky k návratu do dříve méně atraktivních částí města (Milosavljevic a Simicevic, 2019, str. 251–264). V Pardubicích jsou

v rámci zón placeného stání implementovány dopravní senzory, nazývané „puky“, které monitorují, zda je konkrétní parkovací místo obsazené vozidlem. Tyto senzory jsou propojeny s informačními tabulemi strategicky rozmístěnými po městě, které poskytují řidičům aktuální informace o obsazenosti jednotlivých parkovacích míst. Na základě shromážděných statistik je možné analyzovat míru obsazenosti těchto parkovacích míst, přičemž je relevantní posuzovat, zda závisí na lokalitě nebo na časových špičkách, kdy je obsazenost nejvyšší či naopak nejnižší. V oblastech města, zejména v těch mimo centrum, se nacházejí parkoviště, která nejsou plně využívána, což znamená, že jejich provoz není efektivní. Abychom motivovali řidiče k využívání méně obsazených parkovišť, lze zvažovat zvýšení cen parkování na nejvíce zatížených místech a sledovat, jak se tímto způsobem změní chování řidičů. Dále je možné zavádět různá opatření, jejichž cílem by bylo rovnoměrnější rozložení využívání parkovacích míst, a vyhodnocovat jejich dopad na chování řidičů. V současné době se v Pardubicích nachází několik zón, které dosud nejsou zpoplatněny, avšak jejich zpoplatnění je již plánováno. Týká se to oblastí jako jsou Polabiny a Dubina. V těchto lokalitách jsou obyvatelé ochotni parkovat, ačkoliv jejich bydliště se nachází dále od těchto zón. Pro řidiče je to výhodné, neboť nemusí hradit poplatek za parkování. Je tedy možné sledovat postupné chování řidičů a obsazenost parkovacích míst v okamžiku, kdy budou v rámci těchto oblastí zavedeny zóny placeného stání.

Dostupnost parkovacích míst má značný vliv na chování řidičů, kteří jsou tímto faktorem negativně ovlivňováni. Při zhodnocení chování řidičů je možné využít metodu „Analýza chování řidičů v souvislosti s dostupností parkovacích míst“. Tato metoda umožňuje navázat na dříve zmíněné ceny parkování, které mají rovněž vliv na rozhodování řidičů. Je stále důležitější, aby si řidiči zvážili, zda využijí vlastní dopravní prostředek s náklady spojenými s drahým parkováním, nebo zda upřednostní veřejnou dopravu a zakoupí si výrazně levnější jízdenku na městskou hromadnou dopravu. Zvýšení cen parkování nepůsobí pouze na řidiče, kteří do města dojíždějí; má také ochrannou funkci pro rezidenty, kteří díky tomu budou mít k dispozici více volných parkovacích míst, pro něž si platí rezidentní parkovací karty. Avšak pokud se jedná čistě o rezidentní zónu, kterou návštěvníci nemohou využívat, dochází tím k dalšímu negativnímu vlivu na chování řidičů, což může vést k nedovolenému parkování a tím i ke zvýšení počtu pokut, a to v návaznosti na zvyklosti, na které byli řidiči zvyklí, a které nemusí nutně akceptovat v rámci těchto změn. Z tohoto důvodu se budují parkoviště P+R, jejichž nedostatek je v Pardubicích významný. Jedno z těchto parkovišť se nachází u hlavního vlakového a autobusového nádraží a disponuje jedenácti parkovacími místy určenými pro osoby, které přepravují cestující na vlak nebo autobus, případně je vyzvedávají. Dalším parkovištěm je K+R parkoviště u pardubického letiště, které je určeno pro cestující a jejich

doprovody. Nicméně, v této kapacitě nelze tato parkoviště považovat za ta, která by měla významně ulehčit dopravě.

V následujících kapitolách se podrobněji zaměřím na problematiku obsazenosti parkovacích míst a jejich dostupnosti. Tyto metody budu aplikovat při analýze parkovací situace v Pardubicích. Existují místa, která vykazují dlouhodobé problémy a je nezbytné se na ně soustředit, identifikovat jejich základní příčiny a usilovat o nalezení adekvátních řešení.

3 Současná situace v Pardubicích

Současný stav parkování v Pardubicích vykazuje nedostatečnost, což vyžaduje další řešení této problematiky. Parkovací systém v Pardubicích je tvořen vymezenými dopravními zónami, které určují cenovou strukturu parkování a jsou rozděleny na historické centrum města a jemu přilehlé části. S ohledem na aktuální situaci v Pardubicích je doporučeno využívat městskou hromadnou dopravu pro snazší cestování. Přesto mnoho občanů preferuje pohodlnější způsob dopravy, což představuje vlastním automobil. V Pardubicích jsou k dispozici dva typy placeného parkování, a to dlouhodobé a krátkodobé. Krátkodobé parkování lze zakoupit ve všech zónách placeného parkování, a to buď prostřednictvím parkovacích automatů, které jsou strategicky rozmístěny, nebo prostřednictvím platby parkování zasláním SMS zprávy z chytrého telefonu. Nejčastějším způsobem, jakým řidiči provádějí platbu za parkování, je však mobilní aplikace. S postupujícími moderními technologiemi se platba parkování prostřednictvím mobilních aplikací stává komfortnější, přičemž řidiči nejsou vázáni na fyzickou přítomnost u parkovacích automatů, kde by museli čekat a předpokládat požadovanou dobu parkování. Využití parkovacích aplikací nabízí značnou flexibilitu, neboť uživatelé mohou prodlužovat či ukončovat parkování přímo ze svého telefonu, aniž by museli být přítomní u svého vozidla nebo parkovacího automatu. V Pardubicích je k dispozici pět parkovacích aplikací: Pardubice Parking, EasyPark, ParkDots, ParkSimply a QRpark. Mezi výhody těchto aplikací patří jejich využitelnost i v dalších městech, kde je parkování zpoplatněno, což eliminuje potřebu uživatelů stahovat pro každé město jinou aplikaci. Oblasti určené pro krátkodobé parkování jsou označeny dopravními značkami, které mohou obsahovat dodatečné tabulky s informacemi jako „*Zákaz stání bez platného parkovacího poplatku*“ nebo „*Zákaz stání bez platné parkovací karty nebo parkovacího poplatku*“.

Další alternativou je dlouhodobé parkování, které mohou zakoupit rezidenti a abonenti. Tato parkovací oprávnění jsou dostupná pouze pro řidiče splňující předem stanovené podmínky, tudíž je nemůže získat každý zájemce. Rezydentem se rozumí fyzická osoba, která má v dané lokalitě trvalý pobyt; v případě cizinců může být touto podmínkou povolení k pobytu, vízum či udělený azyl. Tato kategorie zahrnuje rovněž majitele nemovitostí, kteří vlastní nemovitost v uvedené oblasti. Žadatel o parkovací oprávnění musí mít právní vztah k vozidlu, což vyplývá z ustanovení § 23, odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. Parkovací oprávnění je výhradně vázáno na konkrétní značku vozidla a může být využito pouze v zóně, kde má žadatel trvalý pobyt nebo kde je umístěna jeho nemovitost. Parkovací oprávnění pro abonenty je určeno pro podnikající fyzické osoby a právnické osoby,

kteří mají sídlo nebo provozovnu v dané zóně. Podmínky pro vydání oprávnění pro abonenty jsou shodné s těmi, které musí splnit rezidenti pro získání parkovacího oprávnění (Dopravní podnik města Pardubic a.s., 2023). Dlouhodobé parkování je na parkovištích označeno příslušnými značkami. Tyto značky mohou mít dodatkové tabulky, obsahující texty jako „Zákaz stání bez platné parkovací karty“ nebo „Zákaz stání bez platné parkovací karty nebo parkovacího poplatku“. V oblastech s placeným parkováním mohou být značky omezeny specifikovanou provozní dobou, nebo může být značení řešeno pomocí zónové dopravní značky.

3.1 Ceny parkovacích zón

Cena parkování je stanovena na základě vymezených oblastí, v nichž se řidiči snaží zaparkovat svá vozidla. Historické centrum města se vyznačuje výrazně vyššími cenami placeného parkování, přičemž nejvyšší sazby jsou účtovány na náměstí Jana Pernera. Ceník parkování je rozdělen do čtyř lokalit, z nichž lokalita č. 1 zahrnuje různé cenové kategorie, které se liší v závislosti na specifické lokalitě a vytiženosti daného parkovacího místa. Nejvíce vytižená místa v této lokalitě zahrnují Pernštýnské náměstí, náměstí Jana Pernera, náměstí Republiky a nábřeží Václava Havla. Tato parkovací místa se nacházejí v blízkosti hlavního nádraží na náměstí Jana Pernera, které slouží cestujícím dojíždějícím na autobusové a vlakové nádraží, jehož kapacita je značně omezená. Z tohoto důvodu je cena parkování v této oblasti nejvyšší, neboť město usiluje o redukci dlouhodobého parkování a tím umožňuje přístup těm, kteří potřebují dopravit své blízké na vlak či autobus. Pernštýnské náměstí a náměstí Republiky, nacházející se v historickém centru města, jsou předmětem ochrany před průjezdem a parkováním osobních automobilů, a proto jsou ceny parkování v těchto oblastech stále výrazně vyšší než v ostatních lokalitách. Dále jsou tyto oblasti limitovány v počtu dostupných parkovacích míst. Na nábřeží Václava Havla a v ulici U Stadionu jsou ceny parkování nižší, avšak i zde se jedná o vysoce vytiženou lokalitu, zejména v době konání hokejových zápasů a kulturních akcí, kdy bývá kapacita parkovacích míst často zcela využita.

Tabulka 1: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita I.)

Číslo zóny	Místo	Minimální platba	15 minut	30 minut	1. hodina	2. hodina	Každá další	Celý den	Provoz	Parkovací doba
LI/1	Pernštýnské náměstí	-	-	25 Kč	50 Kč	50 Kč	50 Kč/hodina	-	Pondělí - neděle	07-20 hod
LI/2	náměstí Jana Pernera	-	zdarma	30 Kč	80 Kč	80 Kč	80 Kč/hodina	-	Pondělí - neděle	07-22 hod
LI/3	náměstí Republiky	-	-	20 Kč	40 Kč	40 Kč	40 Kč/hodina	-	Pondělí - neděle	07-22 hod
LI/4	nábřeží Václava Havla	-	-	5 Kč	10 Kč	10 Kč	10 Kč/hodina	-	Pondělí - pátek	07-19 hod
		-	-	5 Kč	10 Kč	10 Kč	10 Kč/hodina	-	Sobota	07-12 hod
LI/5	ul. U Stadionu	8 Kč	-	-	15 Kč	15 Kč	15 Kč/hodina	-	Pondělí - pátek	07-19 hod
		8 Kč	-	-	15 Kč	15 Kč	15 Kč/hodina	-	Sobota	07-12 hod
LI/6	Tyrsovo nábřeží	-	-	10 Kč	20 Kč	40 Kč	-	60 Kč	Pondělí - pátek	07-18 hod
		-	-	10 Kč	20 Kč	40 Kč	-	60 Kč	Sobota	07-12 hod
LI/7	U Mlýnů	-	-	-	10 Kč	20 Kč	-	40 Kč	Pondělí - pátek	07-18 hod
		-	-	-	10 Kč	20 Kč	-	40 Kč	Sobota	07-12 hod

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

V zbývajících parkovacích zónách je cena parkování organizována do skupin, které reprezentují různé městské oblasti zahrnující specifické ulice, náměstí či parkoviště. Lokalita II se skládá z 21 specifických oblastí, které však sdílejí stejnou cenovou hladinu za parkování. Tato lokalita je v porovnání s lokalitami III a IV mírně dražší, pokud se týká ceny za první započatou hodinu parkování. V současné době není parkování zpoplatněno v nočních hodinách a o nedělích. Zavedení placeného parkování po celý den, včetně nočních hodin a víkendů, je v současnosti předmětem jednání a bude realizováno. Jednou z možných variant je zavedení výhradně rezidentního parkování v nočních hodinách, kdy osoby, které nebudou mít uhrazenou rezidentní kartu, budou mít povinnost platit běžné parkovné, obdobně jako tomu je ve dne. Další možností je vymezení zón výlučně pro rezidenty, což by znamenalo, že běžní návštěvníci nebudou mít možnost parkovat v těchto zónách vůbec.

Tabulka 2: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita II.)

Číslo zóny	Místo	30 minut	1. hodina	Každá další	Provoz	
					Pondělí - pátek	Sobota
LII	ul. U Divadla	15 Kč	30 Kč	40 Kč	06-22 hod	07-12 hod
	ul. Hronovická					
	ul. Smilova					
	ul. Bratřanců Veverkových					
	ul. Jindřišská					
	ul. Za Pasáží					
	ul. Sladkovského,					
	Bělobranské náměstí					
	ul. Na Trísle					
	Vrehlického nábřeží					
	ul. Na Hrádku					
	Sukova třída					
	ul. Labská					
	ul. Pernerova					
	ul. Na Hrádku					
	spojovací komunikace ul. Sladkovského a ul. Na Hrádku					
	parkoviště u kostela Sv. Bartoloměje					
	parkoviště v ul. Kostelní					
	parkoviště Wernerovo nábřeží					
	parkoviště náměstí Republiky, před objektem Komerční banky					
	ul. Zámecká					

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

Lokality III. a IV. se cenově nijak neliší a doba, po kterou je nutné hradit parkování, je totožná. V těchto oblastech je však rovněž možné zahrnout placené parkování na celý den a víkend. K těmto vyznačeným částem se od 1. května 2025 přidá další rozšířená oblast placeného parkování, která se soustředí především na oblasti s rodinnými domy. Zpoplatnění parkování před rodinným domem pravděpodobně povede ke změně chování obyvatel, kdy ti, kteří mají možnost parkování a vjezd na zahradu, budou začínat tuto možnost využívat namísto dosavadního parkování v prostoru před domem, jenž byl dosud nezpoplatněn.

Tabulka 3: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita III.)

Číslo zóny	Místo	30 minut	1. hodina	Každá další	Provoz	
					Pondělí - pátek	Sobota
LIII	ul. Jindřišská	10 Kč	20 Kč	40 Kč	06-22 hod	07-12 hod
	ul. Arnošta z Pardubic					
	ul. U Husova sboru					
	Tyršovo nábreží jižní strana u Sokolovny					
	parkoviště v ul. Jiráskova					
	ul. Jiráskova					
	ul. Štrossova					
	Čechovo nábreží					
	ul. U Kostelíčka					
	ul. Mezi Mosty					
	ul. Na Vrtálně					
	veřejně přístupné parkovací plochy mezi ul. Hronovická, Arnošta z Pardubic, Sladkovského, ul. Karla IV.					
	ul. Štolbova					
	Tyršovo nábreží					
	ul. Polská					
	ul. Bulharská					
Čechovo nábreží						
ul. Husova						
ul. Mezi Mosty						

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

Tabulka 4: Ceny krátkodobého parkování v Pardubicích (Lokalita IV.)

Číslo zóny	Místo	30 minut	1. hodina	Každá další	Provoz	
					Pondělí - pátek	Sobota
LIV	ul. Havlíčkova	10 Kč	20 Kč	40 Kč	06-22 hod	07-12 hod
	ul. Štefánikova					
	náměstí Čs. legií					
	Palackého třída					
	Palackého třída					
	ul. Nerudova					
	ul. Jungmannova					
	ul. U Marka					
	Palackého třída					
	ul. Smilova					
	ul. Macanova					
	nábřeží Závodu míru					
ul. K Polabinám						

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

Navzdory ochotě hradit parkovací poplatky za noční a víkendové parkování není řidičům garantováno, že naleznou volné parkovací místo v dané lokalitě. Častým problémem je dlouhodobé parkování místních obyvatel před obytnými či panelovými domy. Tito obyvatelé obvykle zaparkují svá osobní vozidla před svým bydlištěm, čímž po většinu týdne blokují parkovací místa, protože k dopravě do zaměstnání či jiných cílových lokalit využívají městskou hromadnou dopravu. Tato změna chování řidičů je žádoucí a město se snaží o její dosažení, avšak zároveň se nezabývá problémem týkajícím se parkování návštěvníků. Mnoho studentů, kteří mají pronajaté byty v Pardubicích v souvislosti se svým studiem na Univerzitě, je nuceno hradit vysoké poplatky za krátkodobé parkování, neboť nemají právo na rezidentní kartu. Tato karta je určena výhradně pro jednotlivce s trvalým bydlištěm v uvedené lokalitě. Pro studenty se takový krok jeví jako neefektivní, neboť většina z nich opouští město ihned po dokončení studia. Nicméně podmínky pro získání rezidentních karet jsou opodstatněné; město tímto

způsobem usiluje o zaměření se na obyvatele, kteří zde dlouhodobě žijí a mají pronajaté bydlení, avšak z různých důvodů si dosud nechtějí přihlásit trvalé bydliště v Pardubicích. Tato situace představuje nevýhodu pro město, a to zejména z hlediska poplatků za odpad, které platí osoby ve svém trvalém bydlišti, přestože se zde nemusí zdržovat. Současně se také v takových případech na základě trvalého bydliště přidělují volební lístky, což v tomto kontextu nenahrává městu Pardubicím. Vzhledem k technologickému pokroku a zvýšené mobilitě je dostupnost parkovacích míst pro obyvatele města prioritou, a obyvatelé jsou ochotni podstoupit určité kroky, mezi nimiž může být i přihlášení trvalého bydliště na místě, kde skutečně žijí.

Ověření dodržení pravidel nezbytných pro vydání abonentní a rezidentní parkovací karty je klíčovým krokem, po jehož splnění jsou ceny těchto povolení určovány na základě specifických faktorů. Mezi nejvýznamnější z nich patří počet vozidel, popřípadě počet registračních značek, které majitel zamýšlí zapsat na parkovací povolení. Dalším faktorem ovlivňujícím cenu povolení je celková hmotnost vozidla. Rezidentské parkovací karty jsou zásadně levnější než karty abonentní, které jsou běžně kupovány podniky pro jejich firemní automobily, včetně dodávek, jež vyžadují podstatně větší prostor. Vyšší cena za druhé a další vozidlo či registrační značku je zavedena s cílem omezit situace, kdy jedna osoba vlastní více automobilů, čímž by zabírala parkovací místa pro ostatní občany. Pokud má někdo zájem parkovat s více automobily v blízkosti svého bydliště, tato možnost mu nebude odepřena, avšak bude muset za dané povolení uhradit výrazně vyšší částku. S ohledem na omezenou kapacitu parkovacích míst je zásadní s nimi zacházet hospodárně, aby nedocházelo k preferování jedné strany na úkor druhé.

Tabulka 5: Ceny dlouhodobého parkování v Pardubicích (Zóna A)

Zóna	Místo	Rezidenti		Abonentní			
		1. parkovací karta na jednu SPZ s maximální hmotností vozidla 3 500 Kg	2. parkovací karta, nebo druhá SPZ na první parkovací kartu, nebo vozidlo těžší než 3 500 Kg	1. parkovací karta na jednu SPZ	2. parkovací karta, nebo druhá SPZ na první parkovací kartu, nebo vozidlo těžší než 3 500 Kg	Každá další parkovací karta	Parkovací oprávnění bez uvedení SPZ
A	ul. U Divadla	1 200 Kč/rok	2 400 Kč/rok	7 000 Kč/rok	10 000 Kč/rok	14 000 Kč/rok	20 000 Kč/rok
	ul. Hronovická						
	ul. Smilova						
	ul. Bratraců Veverkových						
	ul. Jindřáská						
	ul. Za Pasáží						
	ul. Sladkovského						
	Bělobranské náměstí						
	ul. Na Třísle						
	Vrchlického nábřeží						
	ul. Na Hrádku						
	Sukova třída						
	ul. Labská						
	ul. Pernerova						
	spojovací komunikace ul. Sladkovského a ul. Na Hrádku						
	parkoviště u kostela Sv. Bartoloměje						
	parkoviště v ul. Kostelní						
parkoviště Wermerovo nábřeží							
parkoviště náměstí Republiky							
ul. Zámecká							

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

Tabulka 6: Ceny dlouhodobého parkování v Pardubicích (Zóny B a C)

Zóna	Místo	Rezidenti		Abonent			
		1. parkovací karta na jednu SPZ s maximální hmotností vozidla 3 500 Kg	2. parkovací karta, nebo druhá SPZ na první parkovací kartu, nebo vozidlo těžší než 3 500 Kg	1. parkovací karta na jednu SPZ	2. parkovací karta, nebo druhá SPZ na první parkovací kartu, nebo vozidlo těžší než 3 500 Kg	Každá daň parkovací karta	Parkovací oprávnění bez uvedení SPZ
B	ul. Jindřišská	1 200 Kč/rok	2 400 Kč/rok	7 000 Kč/rok	10 000 Kč/rok	14 000 Kč/rok	20 000 Kč/rok
	ul. Arnošta z Pardubic						
	ul. U Husova sboru						
	Tyršovo nábreží						
	parkoviště v ul. Jiráskova						
	ul. Jiráskova						
	ul. Štrosskova						
	Čechovo nábreží						
	ul. U Kostelíčka						
	ul. Mezi Mosty						
	ul. Na Vrtělně						
	veřejně přístupné parkovací plochy mezi ul. Hronovická, Arnošta z Pardubic, ul. Karla IV.						
	ul. Šňalbova						
	ul. Polská						
	ul. Bulharská						
	Čechovo nábreží						
C	ul. Husova						
	ul. Mezi Mosty						
	ul. Havlíčkova						
	ul. Štefánikova						
	náměstí Čs. legii						
	Palackého fida						
	ul. Nerudova						
	ul. Jungmannova						
	ul. U Marka						
	Palackého fida						
	Palackého fida						
	ul. Smlouva						
	ul. Macanova						
nábreží Závodu míru							
ul. K Polabinám							
vnitroblok u autobusového nádraží							

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Ceník placeného stání na místních komunikacích“

3.2 Problémy parkovacího systému

Parkovací systém v Pardubicích je výrazně limitován urbanistickým uspořádáním města a jeho industriálními zónami. Hlavní příjezdové trasy do Pardubic, které vedou z Chrudimi a z Hradce Králové, se spojují v jedinou trasu vedoucí v blízkosti hlavního nádraží, kde se pravidelně objevuje odchylka v dopravní situaci. Již při příjezdu od Chrudimi se vozidla ocitají v dlouhých frontách, neboť v této oblasti dochází k hustnutí dopravy. Většina řidičů směřuje do zaměstnání, škol nebo dalších každodenních destinací a je odkázána na využití osobních automobilů. Oblast v okolí hlavního nádraží se ukazuje jako nejproblémovější, neboť jak v ranních, tak i odpoledních hodinách jsou řidiči nuceni čelit dlouhým čekacím dobám v dopravních zácpách. Jedním z faktorů, přispívajících k této nepříznivé situaci, jsou semaforey, které jsou umístěny v těsné blízkosti od sebe a mezi nimi se nacházejí krátké úseky, což výrazně omezuje průjezdnost vozidel. Dalším problémem je nedostatek parkovacích míst pro osoby, které potřebují z Pardubic dojíždět dále do zaměstnání autobusem nebo vlakem. Ne vždy je možné přestupovat na jiný dopravní prostředek, neboť časové návaznosti na spoje nejsou vždy zajištěny. Často se stává složité nalézt adekvátní spoj, zejména v případě návratu do Pardubic ve večerních hodinách, což značně komplikuje dojíždění. Problematika oblasti v okolí nádraží je snadno identifikovatelná, neboť po průjezdu křižovatkou u pivovaru je dopravní situace většinou normální, s výjimkou některých specifických dnů či akcí kulturního charakteru. Náměstí Jana Pernera disponuje patnácti parkovacími místy, která slouží nejen osobám, jež odvázejí a přivázejí cestující na vlak a autobus, ale rovněž návštěvníkům lékařských služeb,

kteří se nacházejí v budově nádraží. Ti, kteří nejsou obyvateli Pardubic, nemohou využít služeb městské hromadné dopravy.

V minulosti bylo v blízkosti hlavního nádraží možné parkovat na místě bývalého lihovaru, kde se tato parkovací místa hojně využívala zejména osobami dojíždějícími do Pardubic za účelem přestupu na vlak do jejich pracovního místa. Tento pozemek však nebyl ve vlastnictví města a byl tedy využíván veřejností na základě dohody mezi městem Pardubice a společností Redstone Real Estate. V roce 2018 se však tato společnost rozhodla využít danou plochu pro výstavbu bytových domů a obchodního centra, a poté došlo k neprodloužení uvedené dohody, což vedlo k ukončení možnosti parkování na tomto místě. Ačkoliv dosud na tomto území nebyla realizována žádná výstavba bytových domů ani obchodního centra, kapacita parkovacích míst byla z tohoto důvodu výrazně omezena (Pardubický deník, 2019). Alternativním místem pro parkování v této oblasti se stalo parkoviště před obchodním domem Albert, kde však došlo k instalaci závor a zavedení poplatků. Důvodem pro tento krok bylo přeplnění parkoviště vozidly, která zde zůstávala po celý den, dokud se jejich majitelé nevrátili ze zaměstnání, což vedlo k nedostatku míst pro návštěvníky obchodního domu. Přestože obchodní dům disponoval podzemním parkovištěm, zůstal zájem o parkování v blízkosti hlavního nádraží natolik vysoký, že bylo nakonec nutné přistoupit k zpoplatnění parkování. I když je parkování u obchodního domu stále dostupné a nevedlo k jeho úplnému odstranění, není výhodné nechat zde vozidlo zaparkované po celý den, neboť cena zaplacená za celodenní parkování výrazně převyšuje cenu jízdenky na vlak, což komplikuje dojíždění do zaměstnání mnoha lidem. Opatření k zavedení poplatků za průjezd závorou aplikují rovněž okolní obchodní domy, jako je například Lidl, což znesnadňuje spolehlivé parkování v okolí hlavního nádraží a zároveň zvyšuje náklady na cestování pro jednotlivce.

Podle tehdejší náměstkyně primátora Heleny Dvořáčkové disponovalo parkoviště u bývalého pivovaru 150 parkovacími místy, avšak okolí hlavního nádraží, včetně čerpacích stanic a obchodů, mělo celkovou kapacitu 1 200 míst, a proto se tehdy nepředpokládalo významnější problém způsobený ztrátou 150 parkovacích míst. Vedlejší problém však spočíval v tom, že parkoviště bylo vyčísleno na 300 míst, přičemž dle tehdejších statistik serveru Mapy.cz byla jeho kapacita dokonce 400 míst, což převyšovalo údaj uváděný náměstkyní primátora více než dvojnásobně. Město již v té době plánovalo výstavbu parkovacích domů, avšak do současnosti se v blízkosti hlavního nádraží žádný takový objekt nenachází. Nejbližším parkovacím domem je podzemní parkoviště v Paláci Pardubice, doplněné nově otevřeným parkovacím domem Arena Parking, nacházejícím se vedle zimního stadionu (Pardubický deník, 2019).

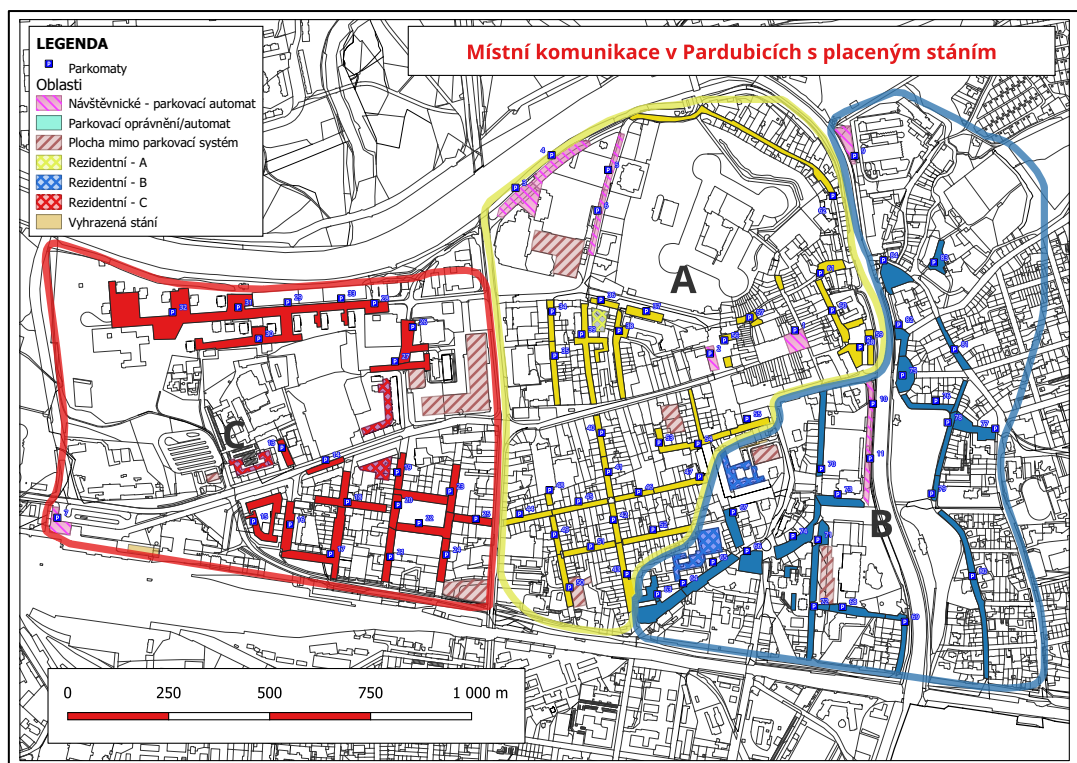
Druhé výrazně problematické místo z pohledu parkování a dopravy představuje příjezdová cesta od Chrudimi, vedoucí přes ulici Chrudimská a ulici Jana Palacha. Většina vozidel přijíždějících tímto směrem směřuje do průmyslové zóny v Černé za Bory. Významným usnadněním jak pro dopravu, tak pro samotné řidiče by bylo zřízení záchytného parkoviště nebo parkovacího domu právě v této oblasti, což by přispělo k plynulejší přepravě do centra města. Realizace plánovaného Jihovýchodního obchvatu Pardubic, jenž má propojit Dražkovice a Pardubičky, by představovala významné ulehčení dopravní situace. Tento obchvat by mohl odklonit podstatnou část dopravy, především pak nákladní, která v současnosti využívá trasu vedoucí do Černé za Bory, kde se nachází průmyslová zóna. Po dokončení obchvatu by došlo ke změně směru dopravy, což by umožnilo lépe posoudit, zda je kapacita parkovacích míst stále nedostatečná, nebo by bylo vhodnější vybudovat parkovací prostory v bližším okolí průmyslové zóny, do níž směřuje také značná část obyvatel, kteří zde pracují. V současnosti se záchytné parkoviště nachází v lokalitě kasáren T. G. Masaryka, kde mohou řidiči za minimální poplatek nechat svá vozidla po celý den a následně pokračovat v cestě prostřednictvím městské hromadné dopravy. Podle dostupných informací toto parkoviště disponuje 50 místy pro osobní automobily a dalšími 50 místy pro autobusy. Město plánuje v oblasti kasáren výstavbu nové základní školy, jež by měla být umístěna na místě stávajících budov, které v současnosti chátrají a budou v budoucnosti odstraněny. V návaznosti na tuto akci by bylo v oblasti přínosné realizovat výstavbu parkovacího domu nebo rozšíření stávajícího záchytného parkoviště, neboť po dokončení základní školy dojde ke zvýšené koncentraci automobilů, které budou vozit děti do školy. Dále město zamýšlí poskytnout developerským firmám prostory pro budoucí výstavbu bytových jednotek. Je nezbytné, aby nové byty byly opatřeny adekvátní kapacitou parkovacích míst, aby nedocházelo k dalšímu nárůstu koncentrace automobilů při hledání parkovacích prostor, což by mohlo vést k dalšímu zatížení dopravní situace ve městě.

V neposlední řadě je nutné zdůraznit problematickou situaci v okolí krajské nemocnice, která se dlouhodobě potýká s otázkou parkování. Krajská nemocnice v Pardubicích prochází neustálým rozšiřováním, avšak kapacita vyčleněného prostoru pro parkování zůstává nedostatečná. Ne všichni návštěvníci této zdravotnické instituce jsou schopni se na místo dostavit sami, a proto jsou mnohdy závislí na pomoci svých blízkých, kteří je na místo přivezou. Problém však nespočívá pouze v samotném odvozu; mnoho osob má pohybová omezení a nejsou schopni docházet do nemocnice z větších vzdáleností, nebo jsou odkázáni na invalidní vozík, což vyžaduje parkování v co nejbližší vzdálenosti od nemocnice. Situaci v okolí pardubické nemocnice by zásadně zlepšilo vybudování parkovacího domu nebo rozšíření oblasti vyčleněné pro parkování pacientů. Je třeba zdůraznit, že problém parkování se netýká

pouze pacientů, ale ukazuje se rovněž jako významný pro samotný personál, který rovněž potřebuje využívat dostupná parkovací místa.

3.3 Obsazenost parkovacích míst

Město Pardubice efektivně sleduje obsazenost parkovacích míst díky sensorům, které jsou nainstalovány na každém místě s regulovaným placeným parkováním. Tyto senzory nejenže přispívají k lepší orientaci řidičů, ale také se propojují s informačními tabulemi umístěnými po městě. Díky tomu mají řidiči možnost v reálném čase zjistit, kde se nacházejí volná parkovací místa a kolik jich je právě k dispozici. Součástí systému je také monitorování, zda dané vozidlo zaplatilo za parkování, nebo ne. Parkovací senzory jsou součástí systému, který je dostupný na stránkách Dopravního podniku Pardubice pod názvem „Chytřejší parking“, kde si lze pohodlně zkontrolovat dostupnost volných míst. Tento inovativní přístup výrazně usnadňuje život řidičům, kteří mohou lépe plánovat své parkování a směřovat k oblastem s volnými místy, místo aby zbytečně ztráceli čas hledáním. Pardubice jsou rozděleny do tří zón: Zelené předměstí, Staré město a Zámek a Bílé předměstí.



Obrázek 1: Mapa zón placeného stání v Pardubicích

Zdroj: Statutární město Pardubice, ©2025

V každé z těchto zón jsou k dispozici různá parkovací místa, včetně míst pro invalidy, zásobování a rezidenty. Nejproblematictější časy pro obsazenost parkovacích míst jsou brzké ráno a pozdní odpoledne, kdy se lidé vrací domů ze zaměstnání a parkují svá vozidla v blízkosti svého bydliště. Je proto klíčové sledovat právě tyto časové intervaly, abychom mohli identifikovat největší problémy s obsazeností parkovacích prostor. Mapování obsazenosti parkovacích míst probíhalo v několika časových horizontech. První dvě etapy byly zaměřeny na ranní a odpolední dopravní špičky, konkrétně jsem sledovala také večerní obsazenost parkovišť po zklidnění dopravy a dále jsem se věnovala rozdílům mezi všedními dny a víkendy. V rámci porovnání obsazenosti parkovišť ve všední dny jsem uskutečnila čtyři měření, zatímco v případě víkendů byla provedeno dvě měření. Každé z těchto měření bylo předem rozděleno do tří definovaných oblastí, což nám umožnilo získat podrobnější a přesnější výsledky.

3.3.1 Zóna A

První definovanou oblastí v kontextu problematiky parkování je zóna zahrnující historické centrum města a jeho přilehlé oblasti. Historické centrum města, jakožto nejvíce chráněná zóna před obsazováním parkovacích míst, vykazuje podstatně vyšší cenovou regulaci. Tato zóna je rozdělena do 22 jednotlivých podzón, přičemž všechny kromě dvou zahrnují běžná parkovací místa, místa pro osoby se zdravotním postižením a místa určená pro zásobování. Dvě specifikované oblasti jsou vyhrazeny výhradně pro rezidentní parkování; tato parkovací místa nejsou přístupná široké veřejnosti, nýbrž pouze rezidentům, kteří splnili podmínky pro získání rezidentní parkovací karty. Těmito oblastmi jsou „Zámecká“, disponující osmi parkovacími místy pro rezidenty, a „Vnitroblok Sladkovského“, který nabízí 25 parkovacích míst pro rezidenty. Místa určená pro zásobování jsou v devíti oblastech, přičemž každá z nich nepřesahuje počet šesti parkovacích míst. Tato místa jsou strategicky umístěna v oblastech, kde vykazují nejvyšší užitečnost, tedy v blízkosti obchodů a firem, které pravidelně zásobují, což eliminuje dlouhé stání dodávek na ulicích a mimo parkovací systém. Místa pro osoby se zdravotním postižením jsou přítomná ve všech oblastech kromě sedmi. Nejvíce parkovacích míst se nachází na nábřeží Václava Havla, které disponuje 92 parkovacími místy, jež jsou hojně využívána zejména v době konání hokejových zápasů a zvláštních akcí v okolí zimního stadionu. Naopak nejméně parkovacích míst mají Wernerovo náměstí, jež se nachází v historickém centru města a jeho kapacita je omezena vzhledem k jeho velikosti. Zóna A leží mezi dvěma dalšími zónami, a proto je nepravděpodobné, že dojde k jejímu dalšímu rozšíření či expanzi do jiných zón. V rámci regulace obsazenosti bude v budoucnu možné intervence v ceně parkování či omezení vybraných míst pro širokou veřejnost s cílem chránit rezidenty

v těchto oblastech. Analýza jednotlivých oblastí nám poskytne přehled o nejproblematičtějších místech, která vyžadují regulaci, a pomůže nalézt alternativní parkovací místa tak, aby byl dostatečný počet parkovacích míst a nedošlo k negativnímu ovlivnění obyvatel a dopravy. rámci této analýzy identifikujeme oblast s nejvyšší obsazeností parkovacích míst, kterou se budeme následně zabývat v rámci řešení této problematiky. V následující tabulce jsou uvedeny jednotlivé oblasti a kategorie parkovacích míst, včetně počtů parkovacích míst spadajících do jednotlivých kategorií.

Tabulka 7: Přehled počtu parkovacích míst zóna A

Zóna	Místo	Běžná parkovací místa	Místa pro invalidy	Místa pro zásobování	Místa pro rezidenty
A	Labská	43	1	1	0
	Nábř. Václava Havla	92	1	0	0
	U Stadionu	47	1	0	0
	Zámecká	0	0	0	8
	Sukova tř.	50	2	0	0
	Pernerova	39	3	6	0
	Sladkovského - Sever	63	0	5	0
	Vnitroblok Sladkovského	0	0	0	25
	Na Hrádku	21	3	3	0
	Grand	17	2	0	0
	Náměstí Republiky	23	0	0	0
	Wernerovo náměstí	8	1	0	0
	Pernštýnské náměstí	29	0	0	0
	Na Třísele	22	0	0	0
	U soudu	54	6	0	0
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	74	0	4	0
	Sladkovského	26	1	2	0
	Smilova východ	28	2	1	0
	Smilova západ	34	4	0	0
	Bratřanců Veverkových	40	2	3	0
Hronovická	55	3	0	0	
Sladkovského - jih	61	3	1	0	

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Chytřejší parking“, ©2025

Analýza obsazenosti

Analýza parkovacího systému v této zóně je strukturována do několika specifických oblastí. Základním rozlišením v rámci měření je vymezení časových intervalů na ranní špičku, která se definuje jako období mezi 8:00 a 10:00, a na večerní špičku, jež zahrnuje časový úsek od 21:00, kdy dochází k uklidnění dopravní situace a je evidentní, že obsazenost parkovacích míst se nebude dále měnit. Druhou dimenzí této analýzy je klasifikace na běžné pracovní dny, během nichž byla realizována celkem čtyři měření, a víkendové dny, kdy proběhla dvě měření. Měření byla prováděna na základě náhodného výběru, s cílem získat co nejrozsáhlejší vzorek pro analýzu, což zamezilo omezení analýzy na pouze jeden konkrétní den (například pouze pondělí). Naměřená data byla zpracována do dvou analytických pohledů: prvním z nich je vyhodnocení počtu obsazených parkovacích míst v jednotlivých časových intervalech pro definované oblasti, a druhým je procentuální obsazenost parkovacích míst v celé zóně pro jeden

vybraný běžný pracovní den a jeden vybraný víkendový den. Tato analýza monitoruje obsazenost parkovacích míst v hodinových intervalech od 5:00 do 22:00. Výsledkem této analýzy je křivka obsazenosti parkovacích míst v dané zóně v průběhu dne, která umožňuje identifikaci nejvytíženějších časových intervalů a nejvyšší úrovně obsazenosti, které lze v této zóně pozorovat. Analýza zahrnuje jednu tabulku průměrných hodnot obsazenosti parkovacích míst v běžných pracovních dnech, jednu tabulku průměrných hodnot obsazenosti parkovacích míst o víkendech a dále graf znázorňující obsazenost parkovacích míst v průběhu jednoho dne v běžné pracovní dny a o víkendu.

Při vyhodnocování obsazenosti parkovacích míst považujeme hodnoty v rozmezí 80 % až 100 % za vysokou obsazenost. Analýza obsazenosti, prováděná v ranních hodinách mezi 8:00 a 10:00, identifikovala sedm lokalit, jejichž obsazenost přesahovala 80 %. Nejvyšší obsazenost, konkrétně 100 %, byla zaznamenána na Wernerově náměstí, které se vyznačuje velmi omezenou kapacitou s pouze 9 parkovacími místy, což vede k okamžitému zaplnění celého prostoru. Tato oblast se nachází v historickém centru města, obklopená historickými budovami, a nebylo možné rozšířit nabídku parkovacích míst. Navíc se parkoviště nachází v blízkosti institucí a úřadů, což zvyšuje poptávku po parkování. Druhou nejvíce obsazenou lokalitou je ulice Pernerova, situovaná v blízkosti Masarykova náměstí, kde obsazenost dosahuje 89 %. Tento stav lze přičíst přítomnosti kancelářských budov a banky, které vytvářejí tlak na dostupnost parkovacích míst každý den. Oblast před hotelem Grand vykazuje 88 % obsazenost. Tato parkovací místa jsou primárně využívána zákazníky restaurace Potrefená husa, kteří parkují krátkodobě během své návštěvy, avšak vysoká obsazenost přetrvává po celý den. Oblast Smilova Západ dosahuje obsazenosti 87 % a nachází se v širším centru města. Tato lokalita je domovem mnoha firem, kanceláří, obchodních prostor, restaurací a barů, které jsou hojně navštěvovány, čímž se zvyšuje poptávka po parkovacích místech. Parkovací místa na Náměstí Republiky vykazují 86 % obsazenost, přičemž v blízkosti se nacházejí úřady, banky, restaurace a kulturní instituce, jako je například Východočeské divadlo. Z tohoto důvodu zde po celý den dochází k vysoké koncentraci vozidel. Další vytíženou oblastí je ulice U Soudu, kde se nacházejí justiční instituce jako soud, státní zastupitelství a právní kanceláře. Tento fakt vyvolává vyšší poptávku po parkovacích místech, neboť sem dojíždějí jak zaměstnanci těchto institucí, tak i návštěvníci. V těchto institucích probíhá častá jednání, která vyžadují přítomnost stále nových lidí, jež potřebují parkovat v těsné blízkosti. Poslední zmíněnou oblastí je Sukova třída s 84 % obsazeností. Tato třída představuje jednu z hlavních tepen v blízkosti centra města. Z této lokality je pěšky dostupné historické centrum, včetně Zámku Pardubice a Tyršových

sadů. Kromě toho se oblast nachází v blízkosti zimního stadionu a Atrium Palác Pardubice, kam lidé často chodí za nákupy.

V nočních hodinách, kdy probíhala analýza po 21. hodině, bylo identifikováno deset oblastí, které spadají do vymezeného rozmezí vysoké obsazenosti parkovacích míst. Je evidentní, že v nočních hodinách dosahuje obsazenost parkovacích míst značně vyšších hodnot, a to v důsledku poklesu dopravy a příjezdu rezidentů, kteří zaparkují svá vozidla před svými domy a ponechávají je zde po celou noc. V historických částech města nebylo dříve plánováno dostatečné množství parkovacích míst, což se týká především sídlišť a starší zástavby. Dalším faktorem přispívajícím k vysoké obsazenosti parkovacích míst je omezená dostupnost městské hromadné dopravy během nočních hodin. Mnoho osob se proto rozhoduje využívat své automobily a dojíždí v noci za kulturními aktivitami. Během nočních hodin není regulováno placené parkování, což znamená, že v mnoha oblastech není parkování zpoplatněno, a tyto prostory jsou tak více využívány pro parkování vozidel. To se týká například nájemníků bytů, kteří nemají nárok na rezidentní parkovací karty a jsou tedy odkázáni na dostupná volná parkovací místa v rámci města.

Tabulka 8: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně A

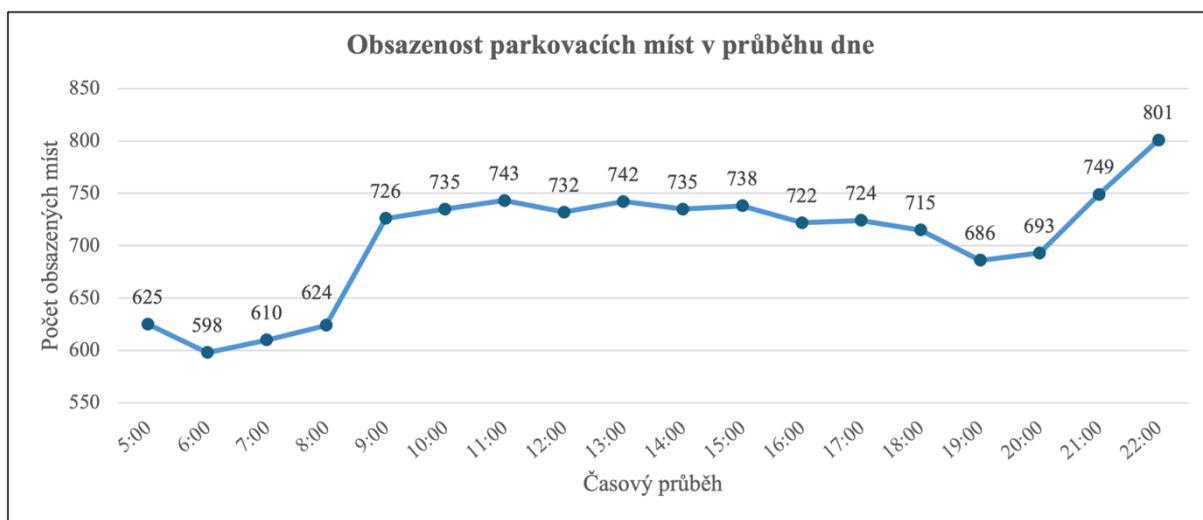
PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	16,75	37%	19,5	43%
	Nábř. Václava Havla	93	48,25	52%	21,75	23%
	U Stadionu	48	30	63%	16,25	34%
	Zámecká	8	5,5	69%	7,25	91%
	Sukova tř.	52	43,5	84%	45,5	88%
	Pernerova	48	42,75	89%	44,5	93%
	Sladkovského - Sever	68	53,75	79%	62,5	92%
	Vnitroblok Sladkovského	25	17,75	71%	24,75	99%
	Na Hrádku	27	18,5	69%	20,5	76%
	Grand	19	16,75	88%	14,25	75%
	Náměstí Republiky	23	19,75	86%	19,5	85%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštýnské náměstí	29	6,25	22%	4,25	15%
	Na Třísele	22	16,25	74%	11,75	53%
	U soudu	60	51	85%	46,25	77%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	59,75	77%	57,5	74%
	Sladkovského	29	22	76%	23,5	81%
	Smilova východ	31	24,25	78%	25,25	81%
	Smilova západ	38	33	87%	31	82%
	Bratranců Veverkových	45	30,75	68%	35,25	78%
Hronovická	58	39	67%	41	71%	
Sladkovského - jih	65	51	78%	51,5	79%	

Zdroj: Vlastní zpracování

Předmětem následující analýzy je zmapování obsazenosti parkovacích míst během jednoho vybraného dne v zóně A, přičemž sledovaný časový interval činí od 5:00 do 22:00 hodin. Tento časový rámec reflektuje nejčinnější období dopravy a souvisejícího parkování. V období od 22:00 do 5:00 hodin již nedochází k zásadním změnám v obsazenosti parkovacích míst; po 22:00 může sice nastat mírný nárůst obsazenosti, avšak významné výkyvy již

nepozorujeme. V těchto nočních hodinách se doprava stabilizuje, neboť všichni rezidenti a návštěvníci se nacházejí na svých místech bydliště. Pouze firmy s třísměnným provozem, jejichž pracovní směna začíná ve 22:00 hodin, mohou v tomto čase vyvolat mírný pokles obsazenosti, avšak tento jev se v rámci této analýzy neprojevil. Analyzovaná lokalita se nachází v historickém centru města a jeho přilehlých středových částech, což výrazně ovlivňuje vývoj obsazenosti parkovacích míst. Mezi 5. a 6. hodinou ranní zaznamenáváme pokles obsazenosti, což je dáno tím, že osoby pracující ve směnném provozu dojíždějí do zaměstnání na 6. hodinu a uvolňují tak parkovací místa před svými domovy. Následně po 6. hodině ranní dochází k nárůstu obsazenosti parkovacích míst, což je způsobeno příjezdem obyvatel z okolních vesnic a přilehlých oblastí do této zóny za účelem zaměstnání či jiných aktivit. Nejvýznamnější nárůst obsazenosti v ranních hodinách se objevuje mezi 8. a 9. hodinou, za což je zodpovědné otevření obchodů, které se uskutečňuje převážně v 9:00. Až do 18:00 hodin zůstává obsazenost parkovacích míst během dne relativně stabilní, neboť se jedná o centrum města se stálým pohybem vozidel, čímž nedochází k výrazným fluktuacím. Mezi 18:00 a 20:00 hodinou nastává mírný pokles obsazenosti, jenž může být způsoben uzavřením menších obchodů a prodejen v centru města, kdy jejich personál a zákazníci opouštějí tuto lokalitu. V následujícím období poté opět dochází k nárůstu obsazenosti, kdy se rezidenti a návštěvníci, kteří zde mají svá místa bydliště, vrací a odstavují svá vozidla na celou noc.

Graf 1: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně A



Zdroj: Vlastní zpracování

Druhou prováděnou analýzou byla analýza obsazenosti parkovacích ploch během víkendu. V rámci této analýzy bylo zjištěno, že obsazenost dosahuje vysokých hodnot v rozmezí 80 % až 100 %. V dané lokalitě bylo identifikováno 13 oblastí s vysokou obsazeností. Při porovnání s analýzou během běžných pracovních dnů lze konstatovat, že v některých oblastech

je obsazenost vyšší, což je způsobeno tím, že tato oblast se nachází v historickém centru města, které o víkendech navštěvují turisté, kteří mohou využívat návštěvu zámku, městského divadla či historického centra a přilehlých oblastí. V průběhu víkendů město čelí většímu nátlaku ze strany turistů, než jak je tomu v období pracovních dnů; zároveň je také pozorována nižší mobilita rezidentů, což znamená, že více parkovacích míst může zůstat obsazeno právě jejich vozidly. I v nočních hodinách je obsazenost vysoká v 13 oblastech této zóny. V centru města se nachází řada restaurací, hospod a klubů, které o víkendech navštěvují jak turisté, tak samotní rezidenti, přičemž ti rovněž využívají parkovací místa v centru.

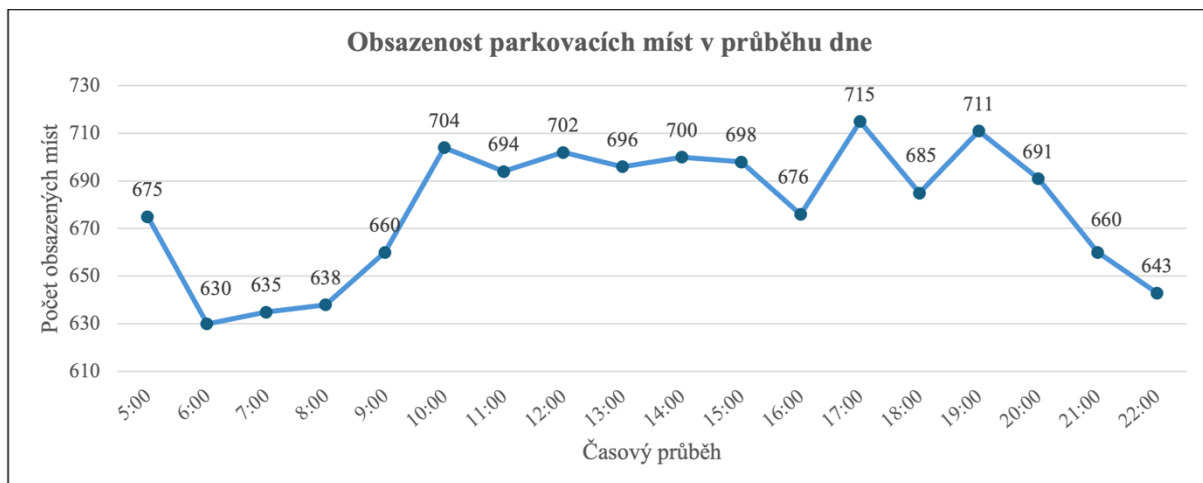
Tabulka 9: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu v zóně A

PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	17,5	39%	18	40%
	Nábř. Václava Havla	93	25,5	27%	19,5	21%
	U Stadionu	48	21,5	45%	15,5	32%
	Zámecká	8	7	88%	6,5	81%
	Sukova tř.	52	42,5	82%	39	75%
	Pernerova	48	44,5	93%	43,5	91%
	Sladkovského - Sever	68	61	90%	63	93%
	Vnitroblok Sladkovského	25	21,5	86%	24	96%
	Na Hrádku	27	20,5	76%	22	81%
	Grand	19	16	84%	15	79%
	Náměstí Republiky	23	18,5	80%	18,5	80%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštýnské náměstí	29	6	21%	8	28%
	Na Třísele	22	18,5	84%	16	73%
	U soudu	60	45,5	76%	46	77%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	59	76%	64	82%
	Sladkovského	29	25	86%	27	93%
	Smilova východ	31	25,5	82%	27	87%
	Smilova západ	38	32	84%	31	82%
	Bratanců Veverkových	45	33	73%	39	87%
Hronovická	58	36	62%	42,5	73%	
Sladkovského - jih	65	54	83%	56	86%	

Zdroj: Vlastní zpracování

Na grafu, jenž sleduje obsazenost parkovacích míst v průběhu celého dne o víkendu, lze pozorovat v ranních hodinách mírný pokles obsazenosti. Tento pokles může být způsoben osobami, které pracují i o víkendu a dojíždějí do svých zaměstnání v tomto časovém období. Následně dochází až do 10:00 k nárůstu obsazenosti, který je způsoben příjezdem nových řidičů, turistů a dalších návštěvníků, jež si vybírají parkování v centru města. Poté nastává stabilizace parkovací obsazenosti, která se pohybuje s minimálními výkyvy. Nejvýraznější fluktuační se vyskytují mezi 16:00 a 19:00, kdy se vrací ze zaměstnání lidé po směnách, avšak též v tomto čase odjíždějí další osoby do svých pracovních povinností, což vede k mírným poklesům a následným nárůstům obsazenosti. Později pak dochází pouze k poklesu obsazenosti, neboť turisté a návštěvníci opouštějí centrum a vrací se do svých obydlí nebo do vzdálenějších částí města, kde se nabízí lepší možnosti parkování, případně bez poplatku.

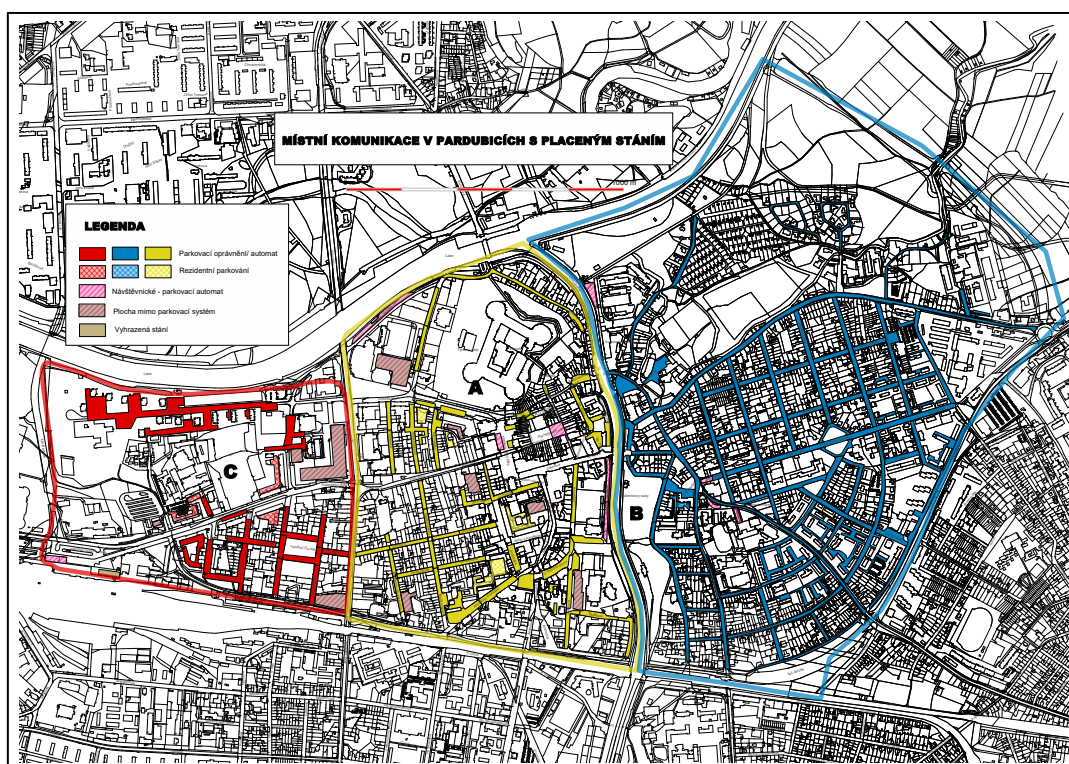
Graf 2: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně A



Zdroj: Vlastní zpracování

3.3.2 Zóna B

Druhou definovanou oblastí v rámci problematiky parkování je oblast Bílého předměstí, konkrétně pak území rozkládající se v okolí řeky Chrudimky. V současnosti se tato oblast nachází ve vymezeném okruhu, dle obrázku č. 1. Území plánovaného rozšíření zóny B by mělo začínat na hranici představované řekou Chrudimkou (dojde k rozšíření zóny A) a dále se bude táhnout podél řeky Labe až na okraj města. Dolní hranicí této zóny budou ulice „Na Drážce“ a „Hůrka“. Oblast placeného stání tedy nadále nezahrnuje sídliště Dubina a Slovany.



Obrázek 2: Rozšířená zóna placeného stání v Pardubicích

Zdroj: Statutární město Pardubice, 2025

Zóna B je v současné době rozdělena na 17 samostatných podzón, které, kromě dvou výjimek, nabízejí jak běžná parkovací místa, tak parkovací místa určená pro osoby se zdravotním postižením a pro zásobování. Dvě z těchto oblastí poskytují výhradně parkovací místa pro rezidenty, a to konkrétně „Vnitroblok Karlovina“ a „Vnitroblok Žitná“. Místa určená pro zásobování jsou k dispozici pouze v jedné podzóně, což naznačuje, že v této oblasti, která se nachází dále od historického centra a od místa, kde se nacházejí veškeré obchody, není taková poptávka po parkovacích místech pro zásobování. Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením jsou pak nabízena v deseti z těchto podzón. Nejvíce parkovacích míst se nachází v oblastech „Arnošta z Pardubic“ a „U Husova sboru – Sokolovna“. V následující tabulce jsou zobrazeny jednotlivé oblasti rozdělené podle typu parkovacích míst a jejich počtu.

Tabulka 10: Přehled počtu parkovacích míst zóna B

Zóna	Místo	Běžná parkovací místa	Místa pro invalidy	Místa pro zásobování	Místa pro rezidenty
B	U Mlýnů	44	2	0	0
	Mezi Mosty	76	4	0	0
	Čechovo nábřeží	45	3	0	0
	Štrossova	22	0	0	0
	Bulharská - Bubeníkovi sady	91	4	0	0
	Tyršovo nábřeží	47	0	0	0
	Jiráskova sever	44	0	0	0
	Karlovina	90	0	0	0
	Vnitroblok Karlovina	0	0	0	62
	Jindřišská jih	22	2	3	0
	Vnitroblok žitná	0	0	0	112
	Anenská	69	2	0	0
	Arnošta z Pardubic	137	4	0	0
	U Husova sboru - Sokolovna	124	7	0	0
	Ideon	92	2	0	0
	Jiráskova Jih	52	0	0	0
	Bulharská - Maťák	62	2	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Chytřejší parking“

Analýza obsazenosti

Analýza obsazenosti parkovacích míst bude prováděna obdobným způsobem, jak je uvedeno v kapitole věnované zóně A. Analýza obsazenosti bude realizována v rámci stávajících hranic zóny, jak jsou v současnosti nainstalovány parkovací senzory. Rozšířená část parkovací zóny nebude předmětem sledování, neboť její zavedení je prozatím plánováno.

Při vyhodnocování obsazenosti parkovacích míst bylo použito obdobné rozmezí vysoké obsazenosti, jaké bylo u analýzy v zóně A, tedy rozmezí 80 % až 100 %. V této oblasti byla analýzou identifikována pět oblastí, které spadají do tohoto rozmezí, což naznačuje vysokou obsazenost parkovacích míst v těchto lokalitách. Nejvíce zatíženou oblastí je Čechovo nábřeží, kde dosahuje obsazenost parkovacích míst 88 %. Tato oblast je hojně využívána jako rekreační zóna, která přitahuje mnoho lidí ke sportovním aktivitám, vycházkám či cyklistice podél Labe. V blízkosti se nenachází žádný parkovací dům, což vytváří tlak na parkovací místa jak ze strany

rezidentů, tak návštěvníků. Další oblastí je Tyršovo nábřeží, s obsazeností 84 %, které vykazuje totožné využití jako Čechovo nábřeží a také slouží jako místo pro sportovní aktivity. Na rozdíl od Čechova nábřeží však v nočních hodinách dochází k výraznému poklesu obsazenosti, což je způsobeno odlivem pracovníků. Noční sportovní aktivity jsou omezo­vány a v této oblasti se nenachází žádná hustá rezidenční zástavba. Další oblastí s 83 % obsazeností je Jindřišská jih, která se vyznačuje malou kapacitou, jež se rychle zaplní. V blízkosti se nacházejí rezidenční zóny, což vede k dlouhé době parkování vozidel, často i přes noc. Poslední dvě oblasti vykazují obsazenost 80 %. Jednou z nich je Vnitroblok Karlovina, který byl navržen pro menší objem automobilů, avšak vzhledem k rostoucímu počtu vozidel již není dostatečný, a v jeho okolí se nenacházejí žádné alternativní parkovací možnosti. Druhou oblastí je Jiráskova sever, která je zasažena hustou bytovou zástavbou, kde nemají jednotlivé domy vlastní garáže, což rovněž vytváří tlak na veřejná parkoviště.

V nočních hodinách byla obsazenost parkovacích míst vyhodnocována po 21. hodině. Je zaznamenáno, že obsazenost parkovacích míst ve večerních hodinách dosahuje výrazně vyšších hodnot ve srovnání s denními hodinami. Rezidenti se vrací do svého bydliště a ostatní osoby se vrací z pracovních povinností, což zvyšuje poptávku po parkovacích místech. Jako příklad lze uvést Vnitroblok Sladkovského či Jindřišskou jih, kde obsazenost parkovacích míst překračuje hodnotu 97 %. V nočních hodinách nedochází k vysoké rotaci vozidel, a vozidla jsou tak často zaparkována po celou noc. V těchto oblastech se nenachází žádný parkovací dům ani jiné alternativy k parkování, což vyvíjí tlak na veřejná parkovací místa po celém tomto území. V této lokalitě se rovněž nachází úřady, obchody a služby, které zavírají po 21. hodině, a proto je v okolí těchto zařízení obsazenost přes noc podstatně nižší než v dalších oblastech.

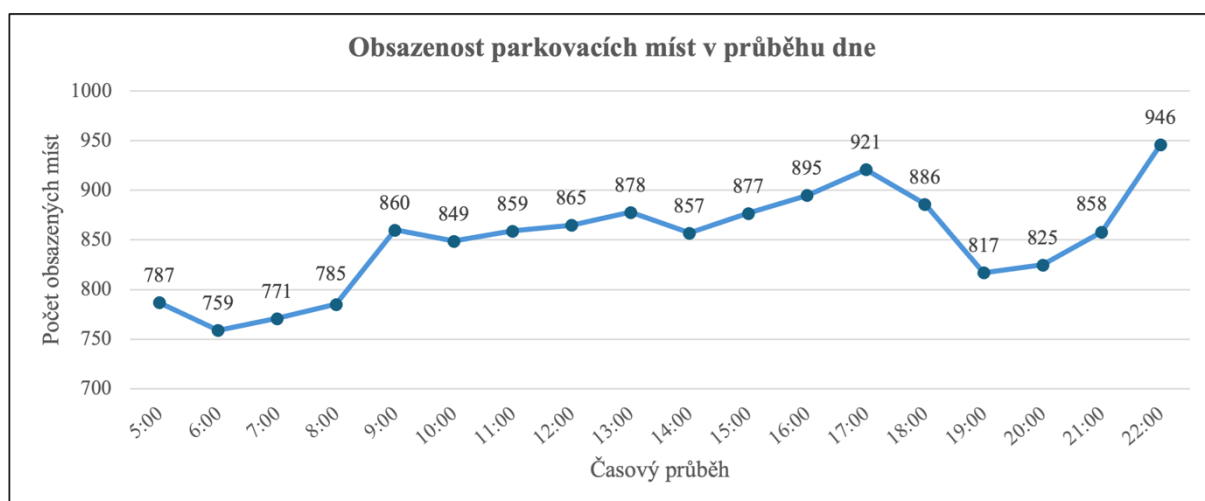
Tabulka 11: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně B

PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	29,25	64%	3,5	8%
	Mezi Mosty	80	47,25	59%	37,75	47%
	Čechovo nábřeží	48	42,25	88%	45,5	95%
	Štrossova	22	15,25	69%	17,5	80%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	75	79%	85,25	90%
	Tyršovo nábřeží	47	39,5	84%	15,5	33%
	Jiráskova sever	44	35,25	80%	39	89%
	Karlovina	90	57	63%	27	30%
	Vnitroblok Karlovina	62	49,5	80%	58	94%
	Jindřišská jih	27	22,5	83%	26,25	97%
	Vnitroblok Žitná	112	83,75	75%	102,25	91%
	Anenská	71	50	70%	53,5	75%
	Arnošta z Pardubic	141	110,75	79%	127,25	90%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	97	74%	90,25	69%
	Ideon	94	61,75	66%	49,5	53%
	Jiráskova Jih	52	21,75	42%	20,75	40%
	Bulharská - Maťák	64	39,25	61%	38,5	60%

Zdroj: Vlastní zpracování

Předmětem této analýzy bylo mapování obsazenosti parkovacích míst během jednoho dne, a to konkrétně v zóně B. Tato zóna se nachází na východní straně města, což ji činí vzdálenější od historického centra. V případě této zóny lze pozorovat obdobný vývoj grafu v ranních hodinách, přičemž maximální obsazenosti dosahuje až do deváté hodiny ranní. Po páté hodině odpolední dochází k odjezdu rezidentů a návštěvníků do zaměstnání, přičemž mnozí z nich začínají pracovní aktivity dříve, než je běžné v obchodech ve městě. Po šesté hodině je zaznamenáván nárůst obsazenosti parkovacích míst, který je způsoben příjezdem zaměstnanců, návštěvníků či studentů. Do třinácté hodiny odpolední se vyvíjí obsazenost poměrně stabilně, přičemž ke zlomu dochází před čtrnáctou hodinou, kdy odjíždí první skupina zaměstnanců, dokončujících svůj pracovní den. Po této hodině začíná mírný nárůst obsazenosti, což může být výsledkem návratu rezidentů pracujících na ranních směnách domů, v kombinaci s krátkodobým parkováním osob, které mají volno a mohou navštěvovat služby a obchody ve městě. Po sedmnácté hodině dochází k výraznějšímu poklesu obsazenosti, neboť lidé zavírají obchody a končí jejich pracovní doba, což omezuje dostupnost služeb, jelikož řada obchodů má otevírací dobu končící v 17:00. Konec tohoto poklesu nastává okolo deváté hodiny večerní, kdy většina zaměstnanců odjíždí, obchody jsou uzavřeny a nastává nárůst obsazenosti v důsledku návratu rezidentů domů, odstavování vozidel studentů, kteří mohou mít pronajaté byty v této oblasti a vracejí se ze školy. Nejvyšší nárůst obsazenosti je pozorován ve 22:00 hodin, kdy doprava již není tak intenzivní, většina obyvatel je ve svých domácnostech a případné výkyvy v dopravě se vyskytují pouze ojediněle, v závislosti na konkrétních osobách.

Graf 3: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně B



Zdroj: Vlastní zpracování

Analýza obsazenosti v této oblasti byla vypracována pro procentuální rozmezí od 80 % do 100 %, což indikuje vysokou úroveň obsazenosti. V rámci této zóny bylo identifikováno celkem osm lokalit, které vykazují vysokou obsazenost. Podobně jako v předchozí zóně, i v této oblasti je zaznamenána vyšší úroveň obsazenosti během víkendových dní, neboť se zde nachází množství bytových domů, ve kterých rezidenti parkují svá vozidla, jež zde mohou být odstavena po celý víkend bez pohybu. V případě nedostatečné kapacity parkovacích míst mohou tato vozidla parkovat také návštěvníci a turisté, s ohledem na blízkost této oblasti k centru města. V nočních hodinách vykazuje vysokou obsazenost celkem jedenáct lokalit, což je způsobeno přítomností bytových staveb, u nichž obyvatelé odstavují svá vozidla.

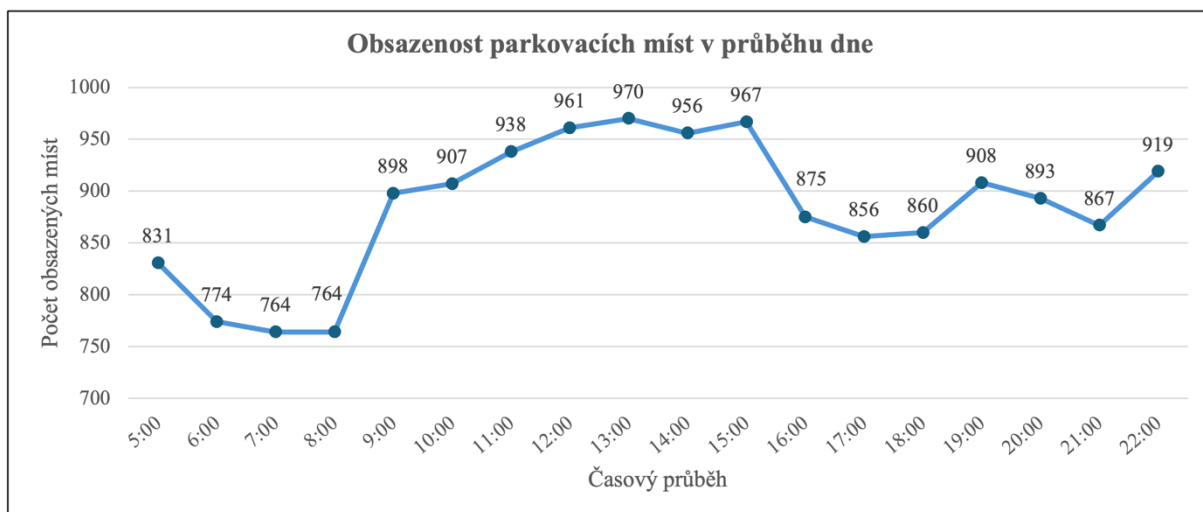
Tabulka 12: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu zóně B

Zóna	Místo	PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST				
		Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	20,5	45%	5,5	12%
	Mezi Mosty	80	38	48%	39,5	49%
	Čechovo nábřeží	48	38,5	80%	45,5	95%
	Štrossova	22	17,5	80%	21	95%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	77	81%	90	95%
	Tyršovo nábřeží	47	15,5	33%	26,5	56%
	Jiráskova sever	44	38,5	88%	42	95%
	Karlovína	90	27,5	31%	31	34%
	Vnitroblok Karlovina	62	52,5	85%	56	90%
	Jindříšská jih	27	23	85%	23	85%
	Vnitroblok Žitná	112	94	84%	103,5	92%
	Anenská	71	53,5	75%	62	87%
Arnošta z Pardubic	141	114	81%	134	95%	
U Husova sboru - Sokolovna	131	95	73%	117	89%	
Ideon	94	70,5	75%	75,5	80%	
Jiráskova Jih	52	36,5	70%	29	56%	
Bulharská - Maťák	64	38,5	60%	42	66%	

Zdroj: Vlastní zpracování

Podobně jako v předchozích analýzách, i v tomto případě je možné pozorovat mírný pokles obsazenosti parkovacích míst, který nastává v důsledku odjezdu osob dojíždějících na směny do zaměstnání. Tento pokles přetrvává až do 8:00 hodiny, po níž následuje nárůst obsazenosti, jenž je zpočátku rychlý, avšak následně se stabilizuje a přechází v mírný a setrvalý růst, který trvá až do 15:00 hodiny. Po uplynutí tohoto časového rámce, kdy dochází k příjezdu návštěvníků, turistů nebo rodinných příslušníků, kteří navštěvují ubytované osoby, dochází k opětovnému mírnému poklesu obsazenosti parkovacích míst. Tento pokles je způsoben odjezdem pracovníků, kteří mají směny i o víkendech a tím se uvolňuje řada parkovacích míst, která jsou však rychle znovu obsazena. Zde lze pozorovat, že nedochází k trvalému poklesu obsazenosti, nýbrž k postupnému nárůstu, což může být způsobeno existencí většího počtu bytových zástaveb, kdy lidé odstavují svá vozidla přes noc před svým místem trvalého bydliště.

Graf 4: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně B



Zdroj: Vlastní zpracování

3.3.3 Zóna C

Třetí a poslední definovanou oblastí v problematice parkovacích míst je zóna, která zabírá nejmenší oblast, ale je zároveň velice vytíženou oblastí. Tato zóna zahrnuje oblast hlavního autobusového a vlakového nádraží, které potřebuje také dostatek parkovacích míst, aby mohla být zajištěna plynulost cestování. Zóna obsahuje 12 jednotlivých podzón, kterých je oproti předešlým oblastem podstatně méně, obsahují ale jednotlivě podstatně více parkovacích míst, než tomu je u těch předešlých. Tři z těchto parkovacích zón nabízejí čistě rezidentní parkovací místa a jedná se tak o zóny „Vnitroblok K Polabinám“, dále „Vnitroblok u pivovaru“ a poslední „Vnitroblok Havlíčkova“. Místa pro zásobování obsahují 4 z těchto zón a je tedy zřejmé, že ani v této oblasti již poptávka po těchto parkovacích místech není tak vysoká. Parkovací místa pro invalidy pak nabízí 6 parkovacích zón. Přestože je tato zóna, co se týče počtu podzón nejmenší, z pohledu celkového počtu parkovacích míst je na prvním místě. Důvodem je nejen přítomnost parkovacího domu Atrium Palace, ale i faktem, že v této oblasti se nachází více rozlehlých prostor, kam se jednotlivých parkovacích míst vejde podstatně více. V následující tabulce můžeme vidět jednotlivé zóny a počty parkovacích míst příslušející k jednotlivým oblastem.

Tabulka 13: Přehled počtu parkovacích míst zóna C

Zóna	Místo	Běžná parkovací místa	Místa pro invalidy	Místa pro zásobování	Místa pro rezidenty
C	Závodu Míru	326	0	0	0
	Atrium Palace	652	0	0	0
	Poliklinika	60	9	2	0
	Vnitroblok K Polabinám	0	0	0	53
	Vnitroblok u pivovaru	0	0	0	54
	Pivovar	57	1	0	0
	Palackého	15	2	0	0
	Vnitroblok Havlíčkova	0	0	0	63
	U Marka vnitroblok	116	7	0	0
	Nerudova - Jungmanova	184	3	2	0
	Náměstí Čs. Legií	225	13	4	0
U nádraží	11	0	4	0	

Zdroj: Vlastní zpracování z dokumentu „Chytřejší parking“

Analýza obsazenosti

Analýza obsazenosti parkovacích míst bude realizována stejným způsobem jako v předchozích zónách. V analýze byla vyhodnocena obsazenost parkovacích míst v rozmezí 80 % až 100 % jako vysoká. Dvě zkoumané oblasti spadají právě do tohoto rozmezí. První z nich, ulice Palackého, vykazuje obsazenost 93 %. Tato oblast má výrazně méně parkovacích míst než ostatní, a právě to přispívá k její vyšší obsazenosti. Parkoviště se nachází v bytové zástavbě, což naznačuje, že je využíváno hlavně rezidenty a návštěvníky, kteří zde bydlí a mají zde zaparkovaná svá vozidla. Vzhledem k vysoké obsazenosti je evidentní, že auta zůstávají v této oblasti dlouhodobě odstavená jak během dne, tak i v noci. Možnost rozšíření parkovacích míst je zde komplikovaná kvůli omezenému prostoru. Druhou vysoce obsazenou oblastí je Náměstí čs. Legií, kde obsazenost dosahuje 83 %. Tato lokalita je domovem vysoké školy, kanceláří a prodejen, což odráží zvýšenou poptávku po parkovacích místech. Zaměstnanci a studenti zde ráno parkují svá vozidla a zanechávají je zaparkovaná po celý den až do odpoledne. Kromě toho se v okolí nachází i bytová zástavba, jež umožňuje rezidentům a návštěvníkům parkování s možností dlouhodobého odstavení vozidel.

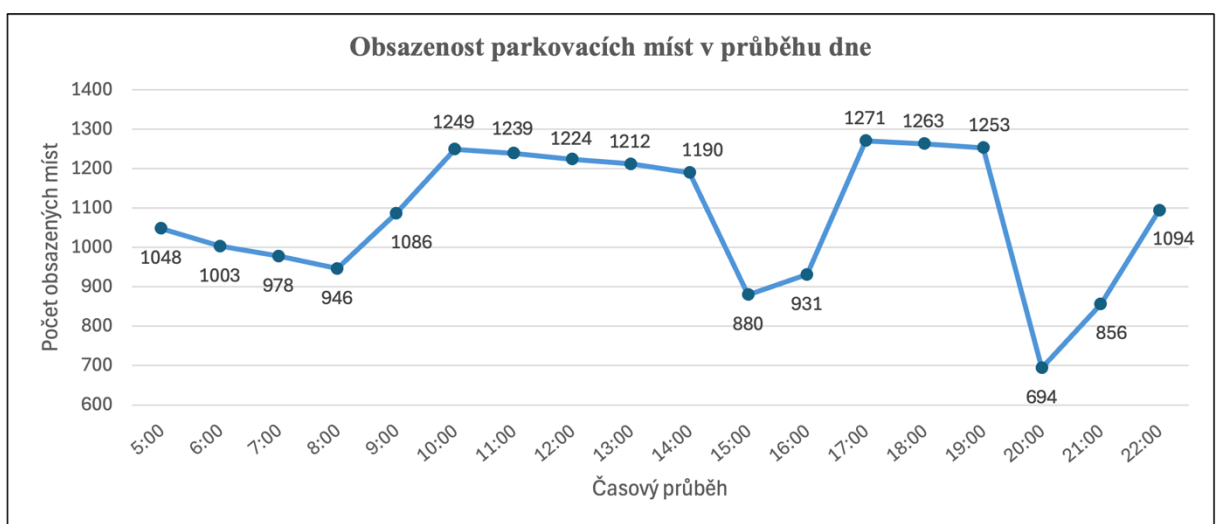
Tabulka 14: Průměrná obsazenost parkovacích míst v běžné pracovní dny v zóně C

Zóna	Místo	PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST				
		Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	228,75	70%	283,75	87%
	Atrium Palace	652	145,75	22%	28,75	4%
	Poliklinika	71	51	72%	33,5	47%
	Vnitroblok K Polabinám	53	40	75%	49,5	93%
	Vnitroblok u pivovaru	54	37	69%	52,75	98%
	Pivovar	58	42,75	74%	56,75	98%
	Palackého	17	15,75	93%	15,75	93%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	44,5	71%	58	92%
	U Marka vnitroblok	123	81	66%	110,75	90%
	Nerudova - Jungmanova	189	134	71%	175,75	93%
	Náměstí Čs. Legií	242	201	83%	224,75	93%
U nádraží	15	11,5	77%	5,25	35%	

Zdroj: Vlastní zpracování

Předmětem této analýzy je mapování obsazenosti parkovacích míst v průběhu dne v oblasti C. Již na první pohled na graf můžeme pozorovat zcela odlišný trend ve srovnání s předchozími dvěma zónami. V této oblasti dochází k poklesu obsazenosti až do 8:00 hodin. Charakteristickým rysem této zóny je přítomnost značného množství bytových zástaveb, v nichž bydlí rezidenti a návštěvníci, a zároveň zde není tak vysoký počet obchodů či pracovních prostor, které by vyžadovaly dojíždění obyvatel do této zóny. Nejvyšší nárůst obsazenosti je zaznamenán mezi 8:00 a 10:00 hodinou, což je důsledkem existence obchodního centra Atrium Palace Pardubice, jehož obchody otevírají v 9:00 hodin, což vede k naplnění podzemního parkoviště tohoto obchodního domu. Po tomto prudkém nárůstu obsazenosti dochází k jejímu krátkodobému stabilizování, avšak po 14:00 hodině se objevuje významný pokles obsazenosti, jenž může být způsoben odjezdem jednotlivců do zaměstnání, přičemž pracovní doba začíná v 15:00 hodin. V této oblasti není takové obchodní zaopatření, a proto je zde pozorována méně stabilní obsazenost s konkrétními výkyvy, které jsou ovlivňovány pohyblivostí populace. Odchod zaměstnanců na odpolední směny je spojen s návratem těch, kteří mají ukončenou denní směnu, což způsobuje po poklesu opětovný významný nárůst obsazenosti, neboť tito zaměstnanci se vracejí do svých obydlí. Stabilní obsazenost trvá až do 20:00, kdy poté dochází k dalšímu poklesu, který může být způsoben návratem osob ze zaměstnání v okolních městech, ale i těch vzdálenějších, jejichž vozidla jsou zaparkována v této zóně. Po jejich návratu vlakem, či autobusem do svých automobilů nasedají a odjíždějí. Délka dojezdové vzdálenosti a frekvence vlakových a autobusových spojů mohou tuto časovou osu zobrazovat jako logickou. Následně již dochází k nárůstu obsazenosti z důvodu návratu zbývajících osob ze zaměstnání, studentů, kteří zde mají svá obydlí, a dalších osob.

Graf 5: Obsazenost parkovacích míst v průběhu běžného pracovního dne v zóně C



Zdroj: Vlastní zpracování

V rámci poslední analýzy obsazenosti parkovacích míst o víkendu byla podrobně zkoumána zóna C, která vykazuje vysokou obsazenost v rozmezí 80 % až 100 % v šesti oblastech. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že vysoká úroveň obsazenosti je pozorována ve více oblastech, než tomu obvykle bývá v běžných pracovních dnech. V této zóně se nacházejí bytové zástavby, kde během víkendu setrvávají rezidenti, případně návštěvníci, kteří zde odstavují svá vozidla. V této oblasti se nachází také Atrium Palace Pardubice, které přitahuje zvýšený počet návštěvníků, stejně jako obchodní dům Albert, jenž se nachází v blízkosti nádraží. V nočních hodinách se objevuje vysoká obsazenost mimo „Atrium Palace Pardubice“ a oblast „U Nádraží“ ve všech lokalitách této zóny, což je způsobeno přítomností bytových zástaveb, které vyžadují parkovací místa. V noci jsou všechna tato místa plně využita, což ukazuje na skutečnost, že tato oblast čelí největšímu problému s parkováním, a to především během nočních hodin.

Tabulka 15: Průměrná obsazenost parkovacích míst o víkendu v zóně C

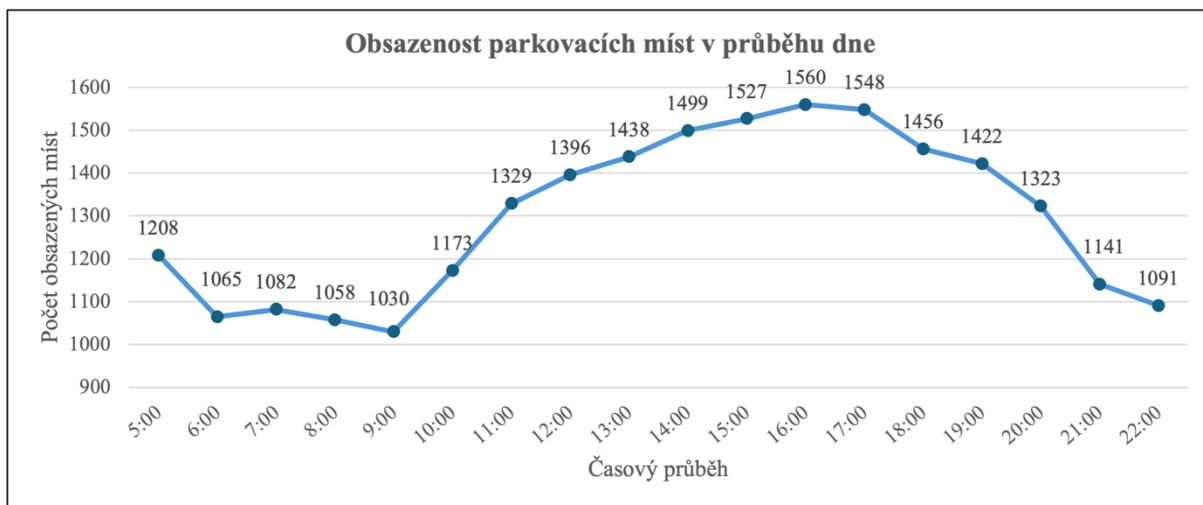
PRŮMĚRNÁ OBSAZENOST						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	273	84%	297,5	91%
	Atrium Palace	652	48	7%	52,5	8%
	Poliklinika	71	29	41%	20,5	29%
	Vnitroblok K Polabinám	53	49	92%	49	92%
	Vnitroblok u pivovaru	54	49,5	92%	53,5	99%
	Pivovar	58	51	88%	56,5	97%
	Palackého	17	13	76%	16	94%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	48,5	77%	53	84%
	U Marka vnitroblok	123	79,5	65%	105,5	86%
	Nerudova - Jungmanova	189	162	86%	174,5	92%
	Náměstí Čs. Legií	242	204,5	85%	221	91%
	U nádraží	15	9	60%	9,5	63%

Zdroj: Vlastní zpracování

V této oblasti lze rovněž zaznamenat pokles obsazenosti parkovacích míst, který je způsoben obdobnými faktory jako v předchozích lokalitách, přičemž hlavní příčinou je odjezd zaměstnanců do práce. Po 9. hodině dochází k výraznému nárůstu obsazenosti, přičemž tento nárůst je primárně důsledkem otevření obchodů v Atrium Palace Pardubice, kde se nachází parkovací dům s vysokým počtem parkovacích míst. Tento zvýšený stav obsazenosti přetrvává po celý den až do 17. hodiny, a to právě z důvodu přítomnosti obchodní vybavenosti, která se nachází nejen v obchodním centru u Masarykova nádraží, ale i v okolních oblastech. Po 17. hodině dochází k poklesu obsazenosti, což je způsobeno postupným uzavíráním obchodů a služeb, přičemž některé z nich zavírají již dříve o víkendech, nebo mají ve zmiňované době

běžnou uzavírací dobu. Tento faktor je hlavním důvodem odlivu řidičů, a proto je možné pozorovat klesající tendenci obsazenosti parkovacích míst.

Graf 6: Obsazenost parkovacích míst v průběhu víkendu v zóně C



Zdroj: Vlastní zpracování

4 Případová studie

Město Pardubice dlouhodobě čelí narůstajícím problémům spojeným s obsazeností parkovacích míst, zejména v centru města a v přilehlých rezidenčních oblastech. Vzhledem k výraznému nárůstu dopravy v posledních letech, zvyšující se urbanizaci a omezené infrastruktuře je nezbytné hledat alternativní metody, jak zvýšit dostupnost parkovacích míst a zlepšit jejich dlouhodobé využívání. V současné době se projevují negativní důsledky nedostatečné kapacity parkovacích míst, které zahrnují zvýšenou dopravní zátěž, ekologické dopady a související nedostatek krátkodobého parkování. Výstavba nových parkovišť nebo parkovacích domů představuje jak finančně, tak časově náročný proces, přičemž město nemá dostatek vhodných prostorů, jež by bylo možné k tomuto účelu využít. Tato studie analyzuje současný stav obsazenosti parkovišť a navrhuje čtyři potenciální řešení s cílem optimalizovat parkovací kapacity a minimalizovat dopravní zátěž. Dále jsem zohlednila také veřejně známé problematické oblasti, které se dlouhodobě potýkají s obtížemi v oblasti parkování, přičemž je zde nezbytné implementovat vhodná řešení.

Rozšíření kapacit parkování

Pro řešení problémů s kapacitou parkování v Pardubicích se nabízí možnost výstavby parkovacích domů na strategicky vybraných lokalitách. Město Pardubice již učinilo první krok v této oblasti výstavbou parkovacího domu Arena Parking v blízkosti zimního stadionu. Další výstavba parkovacích domů v oblastech, které se dlouhodobě potýkají s nedostatkem parkovacích míst, by mohla přispět k redukcí počtu automobilů na komunikacích, zvýšení kapacity parkovacích míst a v konečném důsledku také ke zklidnění dopravy v celém městě. Klíčovým aspektem je identifikace kritických lokalit a analýza možností výstavby nových parkovacích domů. Další alternativou představuje výstavba záchytných P+R parkovišť, která by byla umístěna na okrajích města v blízkosti zastávek městské hromadné dopravy, což by usnadnilo přístup obyvatel do centra města. V případě identifikace nedostatečné kapacity stávajících parkovacích domů je možno uvažovat o jejich modernizaci, například přístavbou dalšího patra, pokud to technické podmínky dovolují. V Pardubicích se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích míst oblast nemocnice a okolí hlavního nádraží.

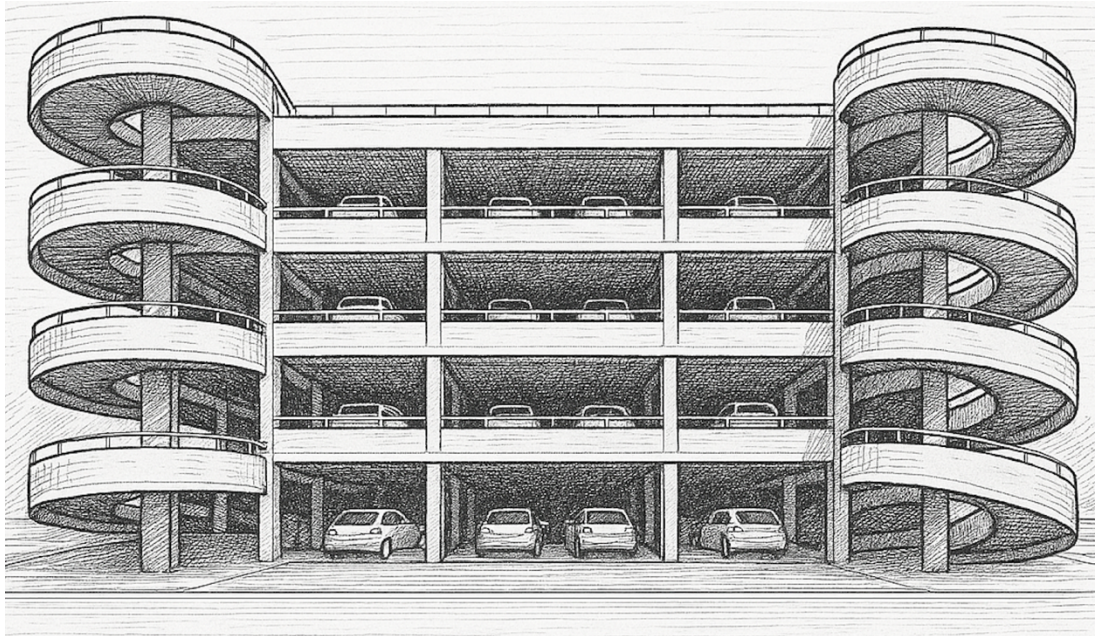
Jedním z klíčových zjištění je absence parkovacích míst v oblasti hlavního nádraží, která výrazně utrpěla po zrušení parkoviště v prostorách bývalého lihovaru a zavedení poplatků za parkování u obchodního centra Albert. V této lokalitě se nabízí možnost vybudování parkovacího domu nebo záchytného parkoviště, které by mohlo značně zmírnit tlak na parkování v centru města a jeho přilehlých oblastech. Volná plocha se nachází vedle současné

prodejny hobby potřeb UNI HOBBY Pardubice a jejíž parcelní číslo je 1759/7. Tato lokalita má strategický význam, neboť se nachází v těsné blízkosti hlavního autobusového a vlakového nádraží a zároveň v blízkosti této plochy se nachází zastávka městské hromadné dopravy, kterou by mohli využívat návštěvníci parkující v tomto zařízení. Nejprve by bylo rozumné zrealizovat záchytné parkoviště, které by ověřilo poptávku po parkovacích místech v této oblasti. V případě, že by toto parkoviště vykazovalo vysokou míru využití a bylo by evidentní, že jeho kapacita je nedostatečná, lze zvažovat možnost přestavby na parkovací dům, jenž by mohl výrazně zvýšit počet parkovacích míst. Je zásadní, aby podmínky parkování v této lokalitě byly nastaveny tak, aby lákaly řidiče k parkování zde, spíše než na zavedených, možná vzdálenějších, ale bezplatných místech. V současnosti je hojně využíván prostor před mostem Kapitána Bartoše směrem od hlavního vlakového nádraží k parkování, a rovněž tito řidiči by mohli najít vhodné místo k parkování v nově zřízeném prostoru, aniž by obsazovali místa, která nejsou určena k těmto účelům. Co se týče ceny parkování v případě vybudování záchytného parkoviště, měly by náklady na parkování během dne být nastaveny tak, aby nezatěžovaly řidiče, avšak zároveň pokrývaly provozní náklady. Pro přilákání řidičů do této oblasti by bylo vhodné zavést testovací fázi, kdy by parkování bylo po celou dobu pobytu vozidla zdarma. Během této doby by byla monitorována obsazenost, což by městu umožnilo stanovit přiměřenou cenovou politiku. Po uplynutí určité doby by došlo k zavedení poplatku za parkování, o jehož výši by byli řidiči včas informováni, přičemž cena by byla stanovena formou denního paušálu. Zvýhodněné parkování by mohlo zahrnovat týdenní nebo měsíční předplatné, které by byly k dispozici pro řidiče dojíždějící denně vlakem nebo autobusem do zaměstnání, ale kteří nejsou občany Pardubic a jejichž dojezd do města probíhá osobním vozem. Toto zvýhodněné parkování by jim poskytovalo větší šanci nalézt parkovací místo. K dalším strategickým možnostem pro zvýšení atraktivity parkování v této oblasti by mohl patřit „balíček“, v jehož rámci by řidiči získali zdarma jízdenku na městskou hromadnou dopravu při zakoupení parkovacího lístku, čímž by byla pokryta jejich cesta do cílové destinace a zpět.

Druhým strategickým místem pro výstavbu parkovacího domu se jeví areál Pardubické nemocnice. Tato lokalita se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích míst. Prvním potenciálním prostorem k řešení této problematiky je parcela nacházející se mezi budovou č. 47 a budovou prádelny, na níž se v současnosti nachází standardní parkoviště pro přibližně 90 automobilů. Tato plocha by měla být přepracována na parkovací dům, jenž by sloužil nejen nemocničnímu personálu, jehož parkování by bylo zvýhodněno, ale rovněž pacientům nemocnice, kteří by za parkování v tomto objektu uhradili běžný poplatek a mohli by jej využívat neomezeně až do naplnění kapacity. Výhodou této lokality je její bezprostřední

umístění v areálu nemocnice, což by umožnilo osobám s omezenou pohyblivostí a pacientům na invalidních vozících vyhnout se dlouhé cestě do areálu nemocnice. Na druhé straně, nevýhodou je absence parkovacích míst během rekonstrukce, neboť by došlo k úplnému zrušení parkovacích míst v této oblasti, a to až do doby, než bude parkovací dům dokončen. Nicméně prostor je dostatečně rozsáhlý pro výstavbu parkovacího domu, který by mohl disponovat více patry a poskytnout tak adekvátní kapacitu parkovacích míst pro řidiče. V nočních hodinách by tento parkovací dům mohl být otevřen za poplatek i pro ostatní řidiče, kteří nejsou návštěvníky nemocnice a hledají parkovací místo v blízkosti jejího areálu pouze na noční dobu. Tito řidiči by následně v ranních hodinách opustili parkovací místa, čímž by je uvolnili pro personál nemocnice a její pacienty.

Druhou možností v tomto areálu je prostor, v němž se aktuálně nachází parkovací plocha s kolmým stáním, situovaná na parcele č. 465/4. Tento prostor je však značně omezený rozměry, což komplikuje výstavbu parkovacího domu, nicméně nelze to považovat za zcela nemožné. Pokud budou dodrženy podmínky stanovené normami ČSN 73 6356 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb: Garáže, může být výstavba parkovacího domu proveditelná. Mezi klíčové podmínky patří požadavky na velikost parkovacích míst, sklon příjezdové rampy a šířka jízdního pruhu. V rámci požární bezpečnosti je rovněž nutné zaručit dostatečný počet únikových východů, požárních cest a systém odvětrávání v případě uzavřeného parkoviště. V aktuálním prostranství se nachází parkovací pruh o délce přibližně 170 metrů, avšak k výstavbě parkovacího domu by bylo možné využít pouze 100 metrů plochy, neboť v těsné blízkosti zbylého prostoru se nachází horkovod, což by komplikovalo realizaci stavby. Jednou z navrhovaných variant je výstavba podlouhlého parkovacího domu, který by obsahoval tři podlaží. Na jedné straně by byla parkovací místa, zatímco na druhé by byl umístěn jízdní pruh s jednosměrným provozem. Pro přístup do jednotlivých podlaží by sloužila spirálová ramp, umístěná na jedné straně parkovacího domu s výjezdem na každém podlaží. Tato rampa by se nacházela na opačném konci objektu a sloužila by pro výjezd vozidel. Parkovací dům bude vybaven bezpečnostní závorou, která bude monitorovat počet vozidel v tomto prostoru. Tento údaj bude následně zobrazen na informační tabuli umístěné před vjezdem, aby řidiči byli informováni o aktuální obsazenosti a rozhodli se, zda je vhodné do parkovacího domu vjíždět. Parkovací dům by měl otevřenou strukturu, a tudíž by se nejednalo o typický uzavřený parkovací dům, jako je tomu například v Atrium Palace Pardubice, ale zde by byly pouze nízké zdi, čímž by se zajistila dostatečná vzdušnost a přístupnost pro případný zásah integrovaného záchranného systému.



Obrázek 3: Ilustrační návrh možné podoby parkovacího domu v areálu nemocnice

Zdroj: Vytvořeno pomocí ChatGPT, 2025

Optimalizace cenové politiky parkování

Zásadním nástrojem k řešení problematiky přeplněných ulic automobilovou dopravou je implementace systému tzv. „chytrého parkování“, což zahrnuje stanovení cen za parkování na základě aktuální poptávky. Města jako San Francisco, s projektem SFpark, prokázala, že správně nastavené ceny parkovacích míst vedou ke snížení počtu automobilů obíhajících za účelem nalezení volného parkovacího místa, k uklidnění dopravy a ke zvýšení obratu na parkovacích místech. V Pardubicích by bylo možné testovat takový systém nejprve v pilotních zónách, například v okolí hlavního nádraží, v centru města či v blízkosti nemocnice, a na základě shromážděných dat jej dále rozšiřovat. Zavedení flexibilních sazeb může být spojeno s lepší navigací řidičů prostřednictvím moderních technologií a aplikací, které indikují aktuálně dostupná parkovací místa (Shoup, 2018, str. 30–33). Aktuální stav cenové politiky parkování v Pardubicích je založen na délce parkování v jednotlivých oblastech. První časový úsek pro placené parkování činí třicet minut, následně jedna hodina a poté každá další hodina. Některé oblasti stanovují denní limity, které nesmí být překročeny v případě dlouhodobějšího odstavení vozidla. Na základě analýzy zaměřené na obsazenost parkovacích prostor během jednoho dne je možné identifikovat časové špičky, kdy je obsazenost nejproblematictější. Na základě těchto dat lze následně nastavit variabilní ceny parkování, konkrétně vyšší ceny během špiček a snížené ceny mimo tyto období. Tímto způsobem může dojít k omezení dlouhodobého parkování v centru města a k podpoře využívání odlehlejších částí pro parkování s následným využitím veřejné dopravy pro příjezd do centra. Tento přístup také motivuje řidiče ke snížení

potřeby dlouhodobého parkování. Pokud by bylo parkování v prvních patnácti až třiceti minutách k dispozici zdarma, mohlo by to sloužit jako motivace pro řidiče, aby rychleji vyřizovali své záležitosti ve městě. Tím by se zvýšil obrat parkovacích míst a dostupnost pro ostatní motoristy. Optimalizace cenové politiky úzce souvisí s výstavbou záchytných parkovišť či parkovacích domů v okrajových oblastech města. Tato zařízení by nabízela dlouhodobému parkování výhodnější cenové podmínky, což by vedlo k podpoře parkování v těchto oblastech a tím by se uvolnily parkovací kapacity v centru pro ty, kteří potřebují parkování na kratší dobu. Možnost vybudování záchytného parkoviště byla uvedena výše v souvislosti s problematikou parkování u hlavního nádraží stejně tak jako výstavba parkovacího domu v areálu nemocnice, kde existují dvě alternativní řešení, která lze realizovat samostatně podle preferencí, nebo je možné zvolit variantu jejich kombinace. V rámci své cenové politiky se město Pardubice může v budoucnu zabývat postupným zavedením placeného stání v nočních hodinách. Tento krok má za cíl chránit rezidentní parkování a tím eliminovat parkování návštěvníků, kteří zde odstavují svá vozidla.

Podpora alternativních způsobů dopravy

Alternativní způsoby dopravy jsou v současné době značně podporovány jako efektivní řešení problémů s dopravou a parkováním v městských oblastech. V mnoha městech se rozvíjí systém půjčování sdílených bicyklů, které mohou za poplatek využívat všichni zájemci. Dále se nabízí možnost využít sdílené koloběžky, jež plní obdobnou funkci jako sdílená kola, avšak jsou preferovány zejména mladší generací. V rámci podpory alternativních způsobů dopravy spočívá jedno z možných řešení v budování kvalitnější infrastruktury pro cyklisty, která bude představovat přínos nejen pro uživatele sdílených bicyklů, ale též pro ty, kteří jezdí na kolech vlastních. Město Pardubice již zavedlo ochranné cyklistické pruhy, jejichž cílem je chránit cyklisty před projíždějícími vozidly a současně podporovat cyklistickou dopravu. Vytváření dalšího počtu takovýchto pruhů, případně cyklistických zón, by mohlo posílit důvěru obyvatel v cyklistickou dopravu po městě a snížit obavy z okolního silničního provozu. To by mělo přispět k omezení pohybu motorových vozidel po městě, zejména těch, která mají místní charakter, a tím by mohlo přispět k eliminaci parkování nejen v centru města, ale i v jeho přilehlých oblastech.

Druhým možným řešením je podpora carsharingu, který je již implementován v některých městech a funguje na podobném principu jako sdílená kola či koloběžky. Existuje několik typů sdílených automobilů, mezi něž patří například round-trip carsharing. Tento typ se vyznačuje tím, že společnost, jež disponuje několika vozidly, tato vozidla nabízí uživatelům.

Řidič si může dané vozidlo předem rezervovat prostřednictvím webové stránky nebo mobilní aplikace a platba se provádí za dobu zapůjčení nebo podle ujetých kilometrů. Tento systém je charakteristický tím, že vozidlo je vyzvedáváno a vráceno na předem stanoveném místě nebo v parkovací zóně, což mohou být lokality v odlehlejších částech města, kde parkování nezatěžuje běžnou dopravu. Druhým typem je free-floating carsharing, který se od prvního výrazně odlišuje, neboť umožňuje uživatelům vyzvednout si vozidlo kdekoli ve městě. Tento model však neumožňuje rezervaci vozidla předem, neboť není známo, v jaké zóně se vozidlo nachází a zda je právě volné. Posledním typem je peer-to-peer carsharing, který umožňuje uživatelům zprostředkovat si automobil mezi sebou (Autonapůl.cz, ©2018). Pro řešení parkování v Pardubicích není výhodné využívat systém free-floating carsharingu, který se vyznačuje potřebou mít velké množství vozidel vždy k dispozici po celém městě. Tento přístup často vede k obsazení parkovacích míst, a to i v případech, kdy nedochází k žádnému vypůjčení, čímž mohou být tato místa zablokována na několik dní. Alternativní řešení, která jsou v Pardubicích realizovatelná, zahrnují konkrétně round-trip carsharing, jenž může mít svou základnu mimo město, nebo v jeho odlehle části, čímž se zabrání blokaci parkovacích míst v centru města. Peer-to-peer carsharing má zásadní výhodu, neboť umožňuje lidem, kteří mají dlouhodobě odstavené automobily na parkovišti a nevyužívají je často, nabídnout své vozidlo jako sdílené. Tímto způsobem si je mohou ostatní vypůjčit v případě potřeby, což funguje analogicky k ubytování na platformě AirBnB, kdy si lidé rezervují a půjčují auto, za které následně zaplatí a poté je vrací jeho majiteli.

Regulace a kontrola parkování

Parkování mimo vyznačené parkovací místa, nebo na místech, kde je toto jednání zakázáno, je částečně způsobeno absencí adekvátní kontroly a sankcí spojených s tímto nežádoucím chováním. Zvyšování úrovně kontroly a zavedení příslušných sankcí mohou přispět k redukci nelegálního parkování a nasměrování řidičů do vyhrazených parkovacích zón. Je však nezbytné nejprve vytvořit tyto parkovací zóny, což může zahrnovat například výstavbu parkovacího domu či záchytného parkoviště, které by mělo kapacitu pro vozidla parkující na nelegálních místech. V centru města by také mohlo být zavedeno omezené parkování na určitý časový interval, který musí řidiči respektovat. Například na místech v centru města by mohlo být zavedeno parkování omezené na 60 minut, zejména v blízkosti bank či úřadů, kde není nutné parkovat déle než tuto dobu pro vyřízení případných záležitostí. Tímto způsobem dojde k vyššímu obratu parkovacích míst, což umožní jejich lepší dostupnost i pro ostatní řidiče a zajistí rychlejší obměnu vozidel. U tohoto typu parkování je klíčová právě kontrola a případné

sankce, které povedou řidiče k dodržování stanovených předpisů, což následně přispěje ke zlepšení parkovací situace a plynulosti dopravy.

4.1 Rozhodovací procesy

Pro stanovení optimální varianty zavedení zlepšení parkování v Pardubicích je nezbytné aplikovat rozhodovací procesy, které disponují definovanými postupy pro výběr nejvhodnějšího řešení. V rámci tohoto kontextu je možné pro výběr nejlepší varianty řešení využít buď multikriteriální rozhodování (MCMD), nebo rozhodování na základě analýzy nákladů a přínosů (CBA).

Multikriteriální rozhodování

V rámci rozhodovacího procesu o nejvhodnějším řešení v oblasti parkování lze aplikovat metodu váženého bodového hodnocení (WSM). Nejprve je nezbytné definovat kritéria, která budou používána k posouzení jednotlivých alternativ. U každého z těchto kritérií je třeba stanovit odpovídající váhy, jež odrážejí relativní význam jednotlivých variant; součet těchto vah musí být vždy roven jedné. Každé variantě řešení parkování bude přidělena známka pro každé kritérium, přičemž vyšší známka indikuje lepší výsledek. Pro určení optimální varianty se následně pro každou alternativu vypočítá vážený průměr, přičemž varianta s nejvyšším počtem bodů se stává nejvhodnějším řešením (Triantaphyllou, c2000, str. 6-7). V rámci naší analýzy, zaměřené na výběr optimální varianty řešení problematiky parkování, zvolím tuto hodnotící metodu. Tento přístup umožňuje definici různých kritérií, která jednotlivé varianty musí splňovat. Na základě těchto kritérií bude určena jejich důležitost, což povede k jasnému určení nejvhodnější varianty pro řešení problematiky parkování v Pardubicích.

Analýza nákladů a přínosů

V rámci této analýzy dochází k porovnávání ekonomické efektivity jednotlivých variant. Tento proces se zaměřuje na analýzu nákladů a výnosů vyjádřených v peněžních jednotkách. Nejprve bude definováno několik různých možností, které budou předmětem hodnocení. Dále je nezbytné stanovit, jakým způsobem budou tyto možnosti hodnoceny, zda se hodnocení bude vztahovat pouze na určitou geografickou oblast, na celý stát, nebo dokonce na oblast Evropy. Následně budou identifikovány dopady, do kterých kategorií spadají, a současně bude provedena predikce těchto dopadů po celou dobu realizace dané varianty. K těmto dopadům budou přiřazeny peněžní hodnoty, které budou diskontovány podle předem stanovené diskontní sazby, aby bylo možné stanovit jejich současnou hodnotu. Poté bude možné vypočítat efektivnost jednotlivých alternativ prostřednictvím finančních kritérií. V neposlední řadě bude realizována analýza citlivosti, která osvětlí, jakým způsobem je ovlivňován peněžní tok a zda

tento faktor přispěje k úspěchu či neúspěchu konkrétní varianty. Na závěr bude provedeno zhodnocení jednotlivých variant na základě jejich dosažených výsledků (Soukopová, 2013).

4.2 Aplikace multikriteriálního rozhodování

Před zahájením rozboru samotného multikriteriálního rozhodování je nezbytné uvést, že všechny stanovené alternativy a kritéria, včetně přidělených vah, jsou výsledkem mého subjektivního posouzení. Tato analýza tedy nevychází z odborného zázemí profesionála, který by realizoval podrobný výzkum týkající se vlivu a možností stanovení jednotlivých vah, jež by v tomto případě vedly k přesnějšimu a relevantnějšimu hodnocení.

Při aplikaci multikriteriálního rozhodování je nezbytné nejprve definovat jednotlivé alternativy řešení, které budou porovnávány v kontextu parkování v Pardubicích. V rámci mé případové studie byly identifikovány čtyři realizovatelné alternativy, jež je třeba analyzovat, aby se určila ta, která by pro město přinesla největší přínos na základě zvolených kritérií. Tyto alternativy zahrnují:

1. Rozšíření kapacit parkování
2. Optimalizace cenové politiky parkování
3. Podpora alternativních způsobů dopravy
4. Regulace a kontrola parkování

Druhým zásadním krokem v rámci této analýzy je nutnost definovat kritéria, na jejichž základě budou jednotlivé varianty řešení posuzovány, a vymezit k nim odpovídající váhy, které reflektují jejich významnost při hodnocení těchto alternativ. Součet těchto vah napříč všemi kritérii musí být roven jedné. Mezi uvedená kritéria patří:

1. Náklady na realizaci váha = 0,3
2. Dopady na dopravu (efektivita řešení) váha = 0,3
3. Časová náročnost na realizaci váha = 0,2
4. Přijatelnost pro veřejnost váha = 0,2

Náklady na realizaci představují významný faktor z důvodu jejich vysoké váhy, která vychází z omezení rozpočtů. Je tedy nezbytné pečlivě posoudit, jakou finanční zátěž bude daná varianta představovat. Náklady sice hrají klíčovou roli, nicméně nejsou jediným rozhodujícím faktorem. U efektivity řešení bylo zvoleno shodné nastavení vah, neboť cílem analýzy je dosažení zlepšení, a pro úspěch je nezbytné, aby vybraná varianta byla efektivní. Co se týče časové náročnosti, byla zvolena nižší váha, jelikož čas nemá vždy zásadní význam. Město může mít dlouhodobé plány, a proto není vždy nezbytné spěchat s realizací dané varianty. Z tohoto

důvodu je u této kategorie nastavena nižší váha ve srovnání s náklady a efektivností. V oblasti přijatelnosti veřejností se ne vždy setkáváme s okamžitým přijetím, což však neznamená, že varianta nebude akceptována v průběhu času. Z tohoto důvodu byla nastavena nižší váha, avšak nikoli úplně nejnižší, neboť tento faktor zůstává důležitý.

Následně je nezbytné hodnotit každou alternativu řešení na škále od 1 (nejhorší) do 5 (nejlepší) v případě každého ze stanovených kritérií. Poté je třeba provést součet těchto hodnocení, které poskytne konečné posouzení každé alternativy.

Rozšíření kapacity parkování

Při stanovování jednotlivých hodnocení bylo nejvíce zohledněno dopad na dopravu, který v tomto případě představuje významný faktor. Tento faktor je hodnocen jako 5, neboť se zaměřuje na řešení nedostatku parkovacích míst. Druhým nejdůležitějším kritériem je přijatelnost pro veřejnost, jež byla hodnocena známkou 4, neboť veřejnost podporuje zvýšení kapacity parkovacích míst. Ostatní dvě kritéria byla hodnocena nižšími hodnotami, a to z důvodu vysokých nákladů na výstavbu nových záchytných parkovišť a parkovacích domů, které jsou rovněž časově náročné na realizaci. Celkové hodnocení této varianty tedy činí 3,3.

Tabulka 16: Multikriteriální analýza při posuzování rozšíření kapacity parkování

Kritérium	Váha	Hodnocení	Vážené skóre
Náklady na realizaci	0,3	2	0,6
Dopady na dopravu	0,3	5	1,5
Časová náročnost na realizaci	0,2	2	0,4
Přijatelnost pro veřejnost	0,2	4	0,8
Celkové skóre			3,3

Zdroj: Vlastní zpracování

Optimalizace cenové politiky parkování

Při stanovování hodnocení této alternativy byly nejvýše ohodnoceny tři kritéria, která obdržela jednotlivě známku 4. Co se týče finanční náročnosti, tato alternativa se vyznačuje nízkými náklady, neboť nevyžaduje žádné stavební zásahy, jedná se výhradně o úpravy v rámci stávajícího systému. Z pohledu dopadu na dopravu je tato alternativa výhodná, jelikož efektivně reguluje poptávku po parkovacích místech v přetížených lokalitách. V oblasti časové náročnosti je rovněž tato alternativa hodnocena pozitivně, neboť její implementace probíhá v relativně krátkém časovém horizontu; změny cen nebo případné informační kampaně lze realizovat v řádu měsíců. Jediným faktorem, který negativně ovlivňuje hodnocení, je přijatelnost veřejností, jelikož zvyšování cen není obvykle vnímáno pozitivně a občané neradi platí vyšší částky za parkování. Celkové hodnocení této varianty tedy činí 3,6.

Tabulka 17: Multikriteriální analýza při posuzování cenové politiky parkování

Kritérium	Váha	Hodnocení	Vážené skóre
Náklady na realizaci	0,3	4	1,2
Dopady na dopravu	0,3	4	1,2
Časová náročnost na realizaci	0,2	4	0,8
Přijatelnost pro veřejnost	0,2	2	0,4
Celkové skóre			3,6

Zdroj: Vlastní zpracování

Podpora alternativních způsobů dopravy

Při hodnocení této alternativy dosáhlo kritérium dopadů na dopravu nejvyššího hodnocení. V případě implementace této alternativy dojde ke snížení poptávky po parkování v dlouhodobém horizontu a zároveň podpoří udržitelnou dopravu. Je však třeba zmínit, že její nevýhodou je, že okamžitě neřeší problém nedostatku parkovacích míst; představuje spíše způsob, jak snížit obsazenost parkovišť. Z hlediska finanční náročnosti tato alternativa vyžaduje výstavbu určité infrastruktury, jako jsou cyklostezky a stanice sdílených automobilů, nicméně není tak nákladná jako samotná výstavba parkoviště. Tato skutečnost rovněž souvisí s časovou náročností, neboť realizace vyžaduje čas a je rovněž nezbytné poskytnout obyvatelům příležitost měnit své návyky, které jsou ze začátku silně zaměřeny na používání automobilů. Co se týče přijatelnosti pro veřejnost, tato alternativa se nachází na pomezí; jsou mezi neutrálními stanovisky jak takoví, kteří tuto možnost vítají, tak i ti, kteří nadále preferují automobilovou dopravu a budou s touto alternativou nesouhlasit. Celkové hodnocení této varianty tedy činí 3,3.

Tabulka 18: Multikriteriální analýza při posuzování alternativních způsobů dopravy

Kritérium	Váha	Hodnocení	Vážené skóre
Náklady na realizaci	0,3	3	0,9
Dopady na dopravu	0,3	4	1,2
Časová náročnost na realizaci	0,2	3	0,6
Přijatelnost pro veřejnost	0,2	3	0,6
Celkové skóre			3,3

Zdroj: Vlastní zpracování

Regulace a kontrola parkování

V rámci této alternativy byla dvě kritéria, a to časová a finanční náročnost, hodnocena vysokým stupněm 4. Co se týče finanční náročnosti, jedná se zejména o administrativní opatření či případnou výměnu dopravního značení. Stejně tak lze aplikovat obdobné závěry na časovou náročnost, neboť uvedené kroky nejsou nijak časově náročné a mohou být realizovány v relativně krátkém časovém horizontu. Zbývá dvě kritéria byla hodnocena stupněm 3. V oblasti

dopadů na dopravu by tato alternativa mohla přispět k efektivnějšímu využívání stávajících parkovacích míst a k omezení nelegálního parkování. Nicméně, tato opatření nijak neřeší nedostatek parkovacích míst, nýbrž pouze regulují jejich obsazenost. Z hlediska veřejné přijatelnosti se můžeme setkat s různorodými názory na tuto problematiku. Někteří obyvatelé vítají tuto změnu, což se dá předpokládat zejména u těch, kteří nejsou touto změnou výrazně omezeni. Na druhé straně existují také ti, kteří se postaví proti zavedení této alternativy, jelikož by je to mohlo omezit v parkování. Celkové hodnocení této varianty tedy činí 3,5.

Tabulka 19: Multikriteriální analýza při posuzování regulace a kontroly parkování

Kritérium	Váha	Hodnocení	Vážené skóre
Náklady na realizaci	0,3	4	1,2
Dopady na dopravu	0,3	3	0,9
Časová náročnost na realizaci	0,2	4	0,8
Přijatelnost pro veřejnost	0,2	3	0,6
Celkové skóre			3,5

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě výše uvedených informací je možné z definovaných alternativ vybrat nejvhodnější variantu pro řešení problematiky parkování v Pardubicích. Jednotlivé varianty byly hodnoceny a umístily se v následujícím pořadí:

1. Optimalizace cenové politiky parkování..... hodnocení = 3,6
2. Regulace a kontrola parkování hodnocení = 3,5
3. Rozšíření kapacity parkování hodnocení = 3,3
4. Podpora alternativních způsobů dopravy hodnocení = 3,3

Na základě provedené analýzy se jednoznačně prokázalo, že nejefektivnější alternativou je optimalizace cenové politiky parkování. Tato varianta se vyznačuje nízkými náklady na zavedení, jejím bezprostředním provedením a očekávaným pozitivním efektem. Nicméně je třeba vzít v úvahu možné nesouhlasné reakce veřejnosti, což by mohlo být omezujícím faktorem. V případě, že bude realizována správně koncipovaná a srozumitelná kampaň pro podporu tohoto opatření, lze očekávat jeho širší přijetí obyvatelstvem. Tato alternativa přináší výhodu v tom, že nevyžaduje rozšiřování stávajících parkovacích míst, což eliminuje nutnost hledání vhodných lokalit pro tento účel. Zároveň zvyšuje obrátkovost parkování a umožňuje tak více řidičům využít dostupná místa, aniž by došlo ke zvýšení jejich kapacity. Před realizací této varianty je nezbytné provést analýzu problematických oblastí a monitorovat dobu stání jednotlivých vozidel. Na základě těchto zjištění je nutné adekvátně nastavit pravidla, která se týkají maximální doby stání a případné cenové politiky parkování. S řízením těchto opatření úzce souvisí i důkladná kontrola jejich dodržování a možnost sankcionování v případě porušení.

Zavedení této varianty by mělo být prioritně zaměřeno na nejvíce vytížené oblasti, jako je historické centrum města a místa, kde se nacházejí důležité úřady, jež jsou po celé dny navštěvovány občany. V průběhu zavádění je nezbytné sledovat, jak nová opatření ovlivňují situaci v oblasti parkování a zda jsou nastavena adekvátně. V případě potřeby, pokud některá oblast nebude nastavená správně, dojde k její revizi a následné kontrole. Po zavedení efektivního systému, který prokáže svoji funkčnost a získá si akceptaci řidičů, může být zahájeno jeho rozšiřování do dalších oblastí, přičemž se zohlední aktuální obsazenost a délka stání vozidel. Tímto způsobem se nejedná o jednorázovou záležitost, ale o dynamické opatření, které lze v průběhu času vylepšovat a přizpůsobovat aktuálním potřebám. Při správné implementaci takového systému je možné očekávat přínosné řešení problematiky parkování v městském prostředí, na které mohou navazovat další regulativní opatření.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zaměřila na problematiku dostupnosti parkovacích míst v Pardubicích a hledala možnosti jejího zlepšení prostřednictvím systémového přístupu. Na základě podrobné analýzy současného stavu, která zahrnovala mapování obsazenosti parkovišť v různých časových intervalech a dnech v týdnu, byla rovněž provedena analýza obsazenosti parkování, sledující průběh celého jednoho dne. Bylo zjištěno, že město Pardubice čelí závažným problémům s parkováním, především v centru města a v obdobích dopravní špičky. Na základě provedené analýzy byly identifikovány hlavní příčiny této situace, mezi které patří rostoucí automobilita, omezená kapacita parkovacích ploch a neefektivní využívání stávajících parkovacích míst. Analýza byla realizována na základě inteligentního systému monitorování obsazenosti parkovacích míst, který byl v Pardubicích implementován v podobě parkovacích senzorů, nazývaných též „puky“. Tyto senzory monitorují obsazenost a díky propojení s inteligentními tabulemi rozmístěnými po městě poskytují řidičům lepší přehled o volných parkovacích místech, čímž přispívají k efektivnějšímu řízení městské mobility. Zásadním problémem je rovněž skutečnost, že stávající infrastruktura je prostorově limitována. Výstavba nových parkovacích domů je finančně a časově náročná a často čelí odporu veřejnosti, který vyplývá z obav o úbytek zeleně či stavební zatížení okolního prostředí.

Aplikace systémového přístupu umožnila nahlédnout na problematiku parkování nikoli jako na izolovaný fenomén, ale jako na součást širšího městského dopravního systému. Tento pohled dovoluje zohlednit vzájemné vztahy mezi kapacitou parkovišť, využíváním městské hromadné dopravy, dopravními toky, preferencemi obyvatel a environmentálními dopady. Na základě stanovených analytických metod je možné identifikovat systém, který popisuje jednotlivé složky parkovacího systému a vzájemné propojení těchto složek. Dále je možné analyzovat strukturu systému, která odhalí klíčové vazby mezi parkovacími místy a dopravní infrastrukturou. Je rovněž možné provést kapacitní analýzu, jež upozorní na nedostatečné využívání parkovacích míst a naznačí možnosti jejich redistribuce. V neposlední řadě lze provést analýzu chování řidičů, která identifikuje motivační faktory ovlivňující výběr dopravního prostředku. Díky tomuto systematickému rozdělení můžeme hlouběji pochopit problematiku parkování a formulovat návrhy, které zohledňují více faktorů, jako jsou například infrastruktura, chování řidičů a finanční náročnost.

Analytická část studie identifikovala klíčové oblasti, které vyžadují pozornost a řešení. Na základě těchto zjištění byla zpracována případová studie, v jejímž rámci bylo nezbytné formulovat základní návrhy na zlepšení, s nimiž bude dále pracováno a mezi kterými bude

provedeno rozhodování. V tomto kontextu byly vymezeny čtyři varianty, které jsou realizovatelné v Pardubicích. Tyto varianty zahrnují: rozšíření kapacity parkovacích míst, optimalizaci cenové politiky, podporu alternativních způsobů dopravy a regulaci či kontrolu parkování. Pro výběr nejvhodnější varianty byla provedena multikriteriální analýza, v jejímž rámci byla aplikována metoda váženého součtu. Tato analýza identifikovala jako nejlepší alternativu pro Pardubice právě optimalizaci cenové politiky. Hlavními výhodami této varianty jsou její efektivita a nízké finanční a časové nároky. Dále se očekává, že nezpůsobí výrazný odpor veřejnosti, jak by tomu mohlo být v případě celkového zvýšení cen v oblasti parkování. Pokud bude správně nastaven tarifní systém a zavedeno dynamické parkování, tato varianta má potenciál významně přispět k redukci přetížení nejfrekventovanějších zón. Očekává se rovněž, že dojde k výraznému zvýšení obrátkovosti parkovacích míst a obyvatelé budou motivováni více využívat alternativní formy dopravy, jako je městská hromadná doprava nebo sdílená kola a koloběžky. I přesto, že rozšíření kapacity parkovacích míst představuje jednu z možností, jak zlepšit situaci s parkováním v Pardubicích, je jeho realizace spojena s vysokými náklady a prostorovými nároky, stejně jako s dlouhou dobou výstavby. Alternativně se nabízí podpora cyklo dopravy a městské hromadné dopravy, která se ukazuje jako velmi efektivní z hlediska dlouhodobé udržitelnosti, avšak vyžaduje změnu dopravního chování obyvatel a úpravu městské infrastruktury.

Přínosem této práce není pouze podrobné zmapování současného stavu a návrh konkrétních opatření, ale především aplikace systémového přístupu, který je v oblasti městského plánování stále nedostatečně využíván. Vzhledem k tomu, že dopravní a parkovací politika má zásadní vliv na kvalitu městského života, mohou být zjištění této práce cenným podkladem pro budoucí rozhodování městské samosprávy a strategické plánování mobility v Pardubicích. Na závěr lze konstatovat, že dostupnost parkovacích míst není pouze technickým či infrastrukturálním problémem, ale komplexním tématem, které zasahuje do oblastí dopravy, životního prostředí, ekonomiky a společenských vztahů. Efektivní řešení této problematiky vyžaduje systematické a mezioborové přístupy, jež budou reflektovat aktuální potřeby obyvatel a zároveň zohlední budoucí vývoj měst. Jsem přesvědčena, že poznatky a doporučení uvedená v této práci mohou přispět k identifikaci možností, jak vytvořit funkční, udržitelný, a především obyvatelům přívětivý systém parkování nejen v Pardubicích, ale také v dalších městech obdobné velikosti.

Zpracování této práce mi poskytlo příležitost hlouběji se seznámit s fungováním městských systémů, s osvědčenými přístupy v oblasti dopravního plánování a s reálnými omezeními, s nimiž se místní samosprávy musí vypořádat. Získané poznatky mi umožnily

nahlédnout na městské prostředí jako na živý, dynamický a komplexní organismus, v němž má každé rozhodnutí své důsledky. Do budoucna bude stále důležitější monitorovat nové technologické trendy, mezi které patří rozvoj chytrých měst (smart cities), autonomních vozidel a sdílené dopravy. Tyto aspekty mohou zásadně transformovat způsob, jakým funguje městská mobilita a parkování. Implementace těchto inovací si vyžádá otevřený přístup k datům, spolupráci mezi různými zainteresovanými subjekty a schopnost měst pružně reagovat na nastalé změny. Výzvou nebude pouze nalezení rovnováhy mezi potřebami obyvatel a technickými možnostmi, nýbrž také schopnost vytvářet inkluzivní, ekologicky šetrné a efektivní dopravní prostředí. Téma dostupnosti parkovacích míst je mnohem širší, než by se mohlo na první pohled zdát, a právě jeho mezioborový charakter mě motivoval k jeho podrobnějšímu zkoumání. Doufám, že tato práce přispěje k rozvoji další odborné diskuse a stane se jedním z podkladů pro formování udržitelné městské dopravy v České republice.

POUŽITÁ LITERATURA

1. AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, 2023. *Hluková zátěž patří mezi největší rizika života ve městě*. Online. Akademie městské mobility. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/aktuality/1602/hlukova-zatez-patri-mezi-nejvetsi-rizika-zivota-ve-meste>. [cit. 2025-02-09].
2. AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, ©2025. *Inspirace - Vídeň*. Online. Akademiemobility.cz. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/viden-294>. [cit. 2025-03-23].
3. AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, ©2025. *Kodaň*. Online. Akademiemobility.cz. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/kodan>. [cit. 2025-03-23].
4. AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY, ©2025. *Určete indikátory pro všechny cíle (objectives)*. Online. Akademie městské mobility. Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/6.1.-indikatory>. [cit. 2025-02-20].
5. AUPARK, ©2025. *Ceník parkování*. Online. Aupark. Dostupné z: <https://www.aupark.cz/o-auparku/#parkovani>. [cit. 2025-02-09].
6. AUTONAPŮL.CZ, ©2018. *Carsharing*. Online. Autonapul.cz. Dostupné z: <https://www.autonapul.cz/carsharing/>. [cit. 2025-04-05].
7. BEZPEČNÉ PARKOVÁNÍ.CZ, ©2011. *Mariánské garáže*. Online. Bezpecneparkovani.cz. Dostupné z: <https://www.bezpecneparkovani.cz/MARIANSKE-GARAZE-pid-52509-1001>. [cit. 2025-03-23].
8. ČEV, 2015. *Systémový přístup laicky a stručně*. Online. Technické muzeum v Brně. Dostupné z: <http://prog-story.technicalmuseum.cz/index.php/a-systemy-a-programovani/systemovy-pristup-laicky-a-strucne/224-a-systemovy-pristup>. [cit. 2025-02-20].
9. DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBIC A.S., 2023. *Metodika pro výdej parkovacího oprávnění*. Online. Dpbd.cz. Dostupné z: https://www.dpmp.cz/download/page_builder_cs/1678373095_cs_metodika-pro-vydej-parkovaciho-opravneni-1.pdf. [cit. 2025-03-23].
10. DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBIC A.S., c2025. *Parkování v Pardubicích*. Online. Dpbd.cz. Dostupné z: <https://www.dpmp.cz/dalsi-sluzby/parkovani-v-pardubicich.html>. [cit. 2025-03-23].
11. DRAHOSKÝ, Ivo a kol., 2009. *Modelování vlivu sociálních a ekonomických faktorů rozvoje a omezení dopravního systému*. Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7399-640-6.
12. DRIENOVÁ, Doris, 2024. *Ústečané bojují s parkováním, míst je málo a musí se platit*. Online. Nasregion.cz. Dostupné z: <https://nasregion.cz/ustecane-bojuji-s-parkovanim-mist-je-malo-a-musi-se-platit-365650/>. [cit. 2025-03-23].
13. FORUM ÚSTNÍ NAD LABEM, ©2025. *Parkování v centru Ústí*. Online. Forumustinadlabem.cz. Dostupné z: <https://www.forumustinadlabem.cz/page/parkovani>. [cit. 2025-03-23].
14. HAVLOVÁ, Zdeňka, 2017. *Vymezení okruhu systémové analýzy, systémový přístup a systémové myšlení, základní pojmy teorie systému*. Online. DocPlayer. Dostupné z: <https://docplayer.cz/21082410-1-vymezeni-okruhu-systemove-analyzy-systemovy-pristup-a-systemove-mysleni-zakladni-pojmy-teorie-systemu>. [cit. 2025-02-22].
15. HUBÁČEK, Petr, 2016. *Automobilita v klidu a městské prostředí*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, nakladatelství VUTIUM. ISBN 978-80-214-4324-2.
16. HUBÁČEK, Petr, 2006. *Efektivní parkování v městských centrech*. Online. Archiweb.cz. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/news/efektivni-parkovani-v-mestskych-centrech>. [cit. 2025-02-08].

17. CHYTŘEJŠÍ PARKING, ©2025. *Obsazenost*. Online. Pardubice.chytrejsiparking.cz. Dostupné z: <https://pardubice.chytrejsiparking.cz/occupancy.html>. [cit. 2025-03-23].
18. ISP HRADEC KRÁLOVÉ, ©2024. *Co je ISP?* Online. ISP Hradec Králové. Dostupné z: <https://isphk.cz/isp.php>. [cit. 2025-02-09].
19. ISP HRADEC KRÁLOVÉ, c2024. *Parkovací dům Katschnerka*. Online. ISP Hradec Králové. Dostupné z: <https://isphk.cz/isp.php>. [cit. 2025-02-09].
20. JORDOVÁ, Radomíra a kol., 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Online. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: [https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-\(SUMP\)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx](https://md.gov.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx). [cit. 2025-02-20].
21. KIM, Daniel H., 1999. *Introduction to System Thinking*. Online. System thinker. Dostupné z: <https://thesystemsthinker.com/wp-content/uploads/2016/03/Introduction-to-Systems-Thinking-IMS013Epk.pdf>. [cit. 2025-02-20]
22. KOHLOVÁ BRAUN, Markéta, 2012. *Cesty městem: O racionalitě každodenního cestování*. Sociologické nakladatelství (Slon). ISBN 978-80-7419-099-5.
23. KOVÁŘOVÁ, Barbora a kol., 2018. *Parkování ve městě*. Stavební kniha. Praha: ČKAIT. ISBN 978-80-88265-02-3.
24. LITMAN, Todd, 2020. *Parking Management Best Practices*. 2nd edition. New York: Routledge. ISBN 978-1-351-17782-5.
25. MAŠKOVÁ, Martina, 2020. *Hluk z dopravy škodí zdraví. Studie z Oxfordu potvrdila jeho souvislost s obezitou*. Online. Český rozhlas. Dostupné z: <https://plus.rozhlas.cz/hluk-z-dopravy-skodi-zdravi-studie-z-oxfordu-potvrdila-jeho-souvislost-s-8282682>. [cit. 2025-02-09].
26. MILOSAVLJEVIC, Nada a Jelena SIMICEVIC, 2019. *Sustainable parking management*. Elsevier. ISBN 978-0-12-815800-5.
27. MULTIMEDIÁLNÍ ROČENKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, 2013. *Emise skleníkových plynů*. Online. Vítejte na Zemi. Dostupné z: https://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index_p-emise-sklenikovych-plynu-site-doprava. [cit. 2025-02-09].
28. NEMOCNICE PARDUBICKÉHO KRAJE, 2020. *Pardubická nemocnice změní od 1. ledna režim parkování*. Online. Pardubice.nempk.cz. Dostupné z: <https://pardubice.nempk.cz/novinky/pardubicka-nemocnice-zmeni-od-1-ledna-rezim-parkovani>. [cit. 2025-03-23].
29. PARDUBICE, 2025. *Rozšíření zóny B placeného stání na území statutárního města Pardubice*. Online. Pardubice.eu. Dostupné z: <https://pardubice.eu/rozsiření-zony-b-placeneho-stani-na-uzemi-statutarniho-mesta-pardubice>. [cit. 2025-03-23].
30. PARDUBICKÝ DENÍK, 2019. *Bezplatné parkoviště u lihovaru skončí*. Online. Pardubicky.denik.cz. Dostupné z: https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/bezplatne-parkoviste-u-lihovaru-skonci-20190220.html. [cit. 2025-03-23].
31. PARKOVACÍ DŮM GRAND, 2024. *Krátkodobé stání*. Online. Parkovací dům Grand. Dostupné z: <https://www.parkovacidumgrand.cz/#dlouhodobé>. [cit. 2025-02-09].
32. PAVLÍČKOVÁ, Jana, 2024. *100 veřejných míst, 60 korun za parkování a zdarma jízdenka na MHD. V Liberci je nový parkovací dům*. Online. Ceskyrozhlas.cz. Dostupné z: <https://liberec.rozhlas.cz/100-verejnych-mist-60-korun-za-parkovani-a-zdarma-jizdenka-na-mhd-v-liberci-je-9145585>. [cit. 2025-02-15].
33. PELTRÁM, Antonín a kol., 2003. *Dopravní politika*. Nakladatelství Máchova kraje. ISBN 80-901730-6-3.
34. ROZVOJOVÝ FOND PARDUBICE, 2025. *Arena parking*. Online. Rozvojový fond Pardubice, a.s. Dostupné z: <https://arenaparking.cz>. [cit. 2025-02-09].

35. SÁNCHEZ VICENTE, Alfredo, 2015. *Je možné omezit dopady dopravy na životní prostředí?* Online. European Environment Agency. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/je-mozne-omezit-dopady-dopravy>. [cit. 2025-02-09].
36. SHOUP, Donald, 2018. *Parking and the city*. New York: Routledge. ISBN 978-1-351-01966-8.
37. SOUKOPOVÁ, Jana, 2013. *Analýza nákladů a přínosů – Cost-benefit analýza*. Online. Muni.cz. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/econ/jaro2013/MPV_VZVP/um/33148301/Studijni_text_CBA.pdf. [cit. 2025-04-05].
38. SPERAT, Zbyněk, 2017. *Parkovací politiky v městech čr*. Online. CityOne.cz. Dostupné z: <https://www.cityone.cz/parkovaci-politiky-v-mestech-cr/t6172>. [cit. 2025-02-08].
39. STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE, 2022. *Ceník placeného stání vozidel na místních komunikacích*. Online. Pardubice.eu. Dostupné z: <https://pardubice.eu/data/files/4b/1d7/e4568335e4b75e3f787cb4598dc2d637ca2/cenik-placeneho-stani.pdf>. [cit. 2025-03-23].
40. STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE, 2025. *Mapa placeného stání*. Online. Pardubice.eu. Dostupné z: <https://pardubice.eu/data/files/ec/07e/2f1b95350ec7dda46c05f1153a90e0f01c2/15-priloha-6-mapa-placeneho-stani-kveten-2025-1.pdf>. [cit. 2025-04-28].
41. STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE, ©2025. *Mapa placeného stání na místních komunikacích*. Online. Pardubice.eu. Dostupné z: <https://pardubice.eu/data/files/86/203/40139261d587e65537bd3ab989ba9f35543/mapa-placeneho-stani-na-mistnich-komunikacich-1-4-2025.pdf>. [cit. 2025-04-28].
42. SŮRA, Jan, 2024. *Jednosměrky, vyznačení pruhů. Liberec přidá bez stavebních úprav parkovací místa na sídlištích*. Online. Zdopravy.cz. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/jednosmerky-vyznaceni-pruhu-liberec-prida-bez-stavebnich-uprav-parkovaci-mista-na-sidlistich-223574/>. [cit. 2025-03-23].
43. ŠVAGR, Pavel, 2010. *Uživatel v dopravním systému a hodnota dopravních služeb*. Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7395-330-0.
44. TRIANTAPHYLLOU, Evangelos, c2000. *Multi-criteria decision making methods: a comparative study*. Applied optimization. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers. ISBN 07-923-6607-7.
45. ÚŘAD PRO TECHNICKOU NORMALIZACI, METROLOGII A STÁTNÍ ZKUŠEBNICTVÍ, 2011. ČSN 73 6056, *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. 2. vydání.
46. ÚŘAD PRO TECHNICKOU NORMALIZACI, METROLOGII A STÁTNÍ ZKUŠEBNICTVÍ, 2023. ČSN 73 0802, *Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty*. 2. vydání.
47. ÚSTÍ NAD LABEM, 2011. *Garáže u zanádraží jsou otevřené*. Online. Usti.cz. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/seznamy-zprav/aktualni-informace/garaze-u-zanadrazi-jsou-otevrene>. [cit. 2025-03-23].
48. VACEK, Jiří a PEŠÍK, Jiří, 2022. *SYSTÉMOVÉ PŘÍSTUPY V MANAGEMENTU*. Západočeská univerzita v Plzni. ISBN 978-80-261-1125-2.
49. VALENTOVÁ, Michaela a kol., 2016. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum Dopravního Výzkumu. ISBN 798-80-88074-47-2.
50. VOŽENÍLEK, Vít a STRAKOŠ, Vladimír, 2009. *City logistics: Dopravní problémy města a logistika*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-2317-3.

PŘÍLOHY

Příloha A <i>Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně A</i>	79
Příloha B <i>Analýza obsazenosti o víkendu v zóně A</i>	80
Příloha C <i>Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně B</i>	81
Příloha D <i>Analýza obsazenosti o víkendu v zóně B</i>	82
Příloha E <i>Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně C</i>	83
Příloha F <i>Analýza obsazenosti o víkendu v zóně C</i>	84

Příloha A Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně¹

MĚŘENÍ Č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	18	40%	22	49%
	Nábř. Václava Havla	93	64	69%	16	17%
	U Stadionu	48	33	69%	20	42%
	Zámecká	8	4	50%	8	100%
	Sukova tř.	52	43	83%	40	77%
	Pernerova	48	43	90%	45	94%
	Sladkovského - Sever	68	56	82%	60	88%
	Vnitroblok Sladkovského	25	15	60%	25	100%
	Na Hrádku	27	19	70%	22	81%
	Grand	19	18	95%	15	79%
	Náměstí Republiky	23	20	87%	22	96%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštyňské náměstí	29	5	17%	2	7%
	Na Třísle	22	19	86%	9	41%
	U soudu	60	58	97%	51	85%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	46	59%	51	65%
	Sladkovského	29	19	66%	28	97%
	Smilova východ	31	30	97%	25	81%
	Smilova západ	38	36	95%	32	84%
	Bratrančí Veverkových	45	33	73%	35	78%
Hronovická	58	45	78%	40	69%	
Sladkovského - jih	65	56	86%	50	77%	

MĚŘENÍ Č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	17	38%	19	42%
	Nábř. Václava Havla	93	42	45%	27	29%
	U Stadionu	48	23	48%	16	33%
	Zámecká	8	5	63%	8	100%
	Sukova tř.	52	47	90%	37	71%
	Pernerova	48	43	90%	45	94%
	Sladkovského - Sever	68	54	79%	62	91%
	Vnitroblok Sladkovského	25	17	68%	25	100%
	Na Hrádku	27	16	59%	20	74%
	Grand	19	17	89%	14	74%
	Náměstí Republiky	23	20	87%	21	91%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštyňské náměstí	29	6	21%	5	17%
	Na Třísle	22	15	68%	10	45%
	U soudu	60	49	82%	43	72%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	67	86%	59	76%
	Sladkovského	29	21	72%	25	86%
	Smilova východ	31	23	74%	25	81%
	Smilova západ	38	32	84%	28	74%
	Bratrančí Veverkových	45	25	56%	33	73%
Hronovická	58	32	55%	43	74%	
Sladkovského - jih	65	49	75%	54	83%	

MĚŘENÍ Č. 3						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	18	40%	18	40%
	Nábř. Václava Havla	93	23	25%	23	25%
	U Stadionu	48	23	48%	15	31%
	Zámecká	8	8	100%	7	88%
	Sukova tř.	52	33	63%	34	65%
	Pernerova	48	44	92%	43	90%
	Sladkovského - Sever	68	49	72%	64	94%
	Vnitroblok Sladkovského	25	23	92%	24	96%
	Na Hrádku	27	20	74%	21	78%
	Grand	19	14	74%	14	74%
	Náměstí Republiky	23	19	83%	18	78%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštyňské náměstí	29	2	7%	6	21%
	Na Třísle	22	11	50%	14	64%
	U soudu	60	45	75%	43	72%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	55	71%	60	77%
	Sladkovského	29	22	76%	21	72%
	Smilova východ	31	23	74%	27	87%
	Smilova západ	38	27	71%	30	79%
	Bratrančí Veverkových	45	30	67%	37	82%
Hronovická	58	39	67%	42	72%	
Sladkovského - jih	65	50	77%	53	82%	

MĚŘENÍ Č. 4						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	14	31%	19	42%
	Nábř. Václava Havla	93	64	69%	21	23%
	U Stadionu	48	41	85%	14	29%
	Zámecká	8	5	63%	6	75%
	Sukova tř.	52	51	98%	71	137%
	Pernerova	48	41	85%	45	94%
	Sladkovského - Sever	68	56	82%	64	94%
	Vnitroblok Sladkovského	25	16	64%	25	100%
	Na Hrádku	27	19	70%	19	70%
	Grand	19	18	95%	14	74%
	Náměstí Republiky	23	20	87%	17	74%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštyňské náměstí	29	12	41%	4	14%
	Na Třísle	22	20	91%	14	64%
	U soudu	60	52	87%	48	80%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	71	91%	60	77%
	Sladkovského	29	26	90%	20	69%
	Smilova východ	31	21	68%	24	77%
	Smilova západ	38	37	97%	34	89%
	Bratrančí Veverkových	45	35	78%	36	80%
Hronovická	58	40	69%	39	67%	
Sladkovského - jih	65	49	75%	49	75%	

¹ Vlastní zpracování

Příloha B Analýza obsazenosti o víkendu v zóně A²

Měření č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	15	33%	19	42%
	Nábř. Václava Havla	93	28	30%	19	20%
	U Stadionu	48	28	58%	17	35%
	Zámecká	8	7	88%	7	88%
	Sukova tř.	52	37	71%	37	71%
	Pernerova	48	44	92%	43	90%
	Sladkovského - Sever	68	61	90%	63	93%
	Vnitroblok Sladkovského	25	19	76%	24	96%
	Na Hrádku	27	20	74%	20	74%
	Grand	19	17	89%	16	84%
	Náměstí Republiky	23	18	78%	19	83%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštýnské náměstí	29	5	17%	12	41%
	Na Třísle	22	18	82%	18	82%
	U soudu	60	39	65%	49	82%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	57	73%	66	85%
	Sladkovského	29	28	97%	27	93%
	Smilova východ	31	25	81%	27	87%
	Smilova západ	38	31	82%	33	87%
	Bratraců Veverkových	45	32	71%	37	82%
	Hronovická	58	32	55%	37	64%
	Sladkovského - jih	65	49	75%	58	89%

Měření č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
A	Labská	45	20	44%	17	38%
	Nábř. Václava Havla	93	23	25%	20	22%
	U Stadionu	48	15	31%	14	29%
	Zámecká	8	7	88%	6	75%
	Sukova tř.	52	48	92%	41	79%
	Pernerova	48	45	94%	44	92%
	Sladkovského - Sever	68	61	90%	63	93%
	Vnitroblok Sladkovského	25	24	96%	24	96%
	Na Hrádku	27	21	78%	24	89%
	Grand	19	15	79%	14	74%
	Náměstí Republiky	23	19	83%	18	78%
	Wernerovo náměstí	9	9	100%	9	100%
	Pernštýnské náměstí	29	7	24%	4	14%
	Na Třísle	22	19	86%	14	64%
	U soudu	60	52	87%	43	72%
	Za Pasáží - Smetanovo nám.	78	61	78%	62	79%
	Sladkovského	29	22	76%	27	93%
	Smilova východ	31	26	84%	27	87%
	Smilova západ	38	33	87%	29	76%
	Bratraců Veverkových	45	34	76%	41	91%
	Hronovická	58	40	69%	48	83%
	Sladkovského - jih	65	59	91%	54	83%

² Vlastní zpracování

Příloha C Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně B³

MĚŘENÍ Č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	42	91%	3	7%
	Mezi Mosty	80	48	60%	37	46%
	Čechovo nábřeží	48	44	92%	45	94%
	Štrossova	22	15	68%	17	77%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	78	82%	85	89%
	Tyršovo nábřeží	47	46	98%	13	28%
	Jiráskova sever	44	33	75%	42	95%
	Karlovína	90	74	82%	25	28%
	Vnitroblok Karlovína	62	48	77%	60	97%
	Jindřišská jih	27	25	93%	27	100%
	Vnitroblok žitná	112	75	67%	103	92%
	Anenská	71	51	72%	50	70%
	Arnošta z Pardubic	141	108	77%	132	94%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	108	82%	86	66%
	Ideon	94	72	77%	48	51%
Jiráskova Jih	52	21	40%	20	38%	
Bulharská - Maťák	64	43	67%	42	66%	

MĚŘENÍ Č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	34	74%	5	11%
	Mezi Mosty	80	47	59%	33	41%
	Čechovo nábřeží	48	38	79%	44	92%
	Štrossova	22	14	64%	17	77%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	67	71%	86	91%
	Tyršovo nábřeží	47	45	96%	15	32%
	Jiráskova sever	44	32	73%	40	91%
	Karlovína	90	45	50%	29	32%
	Vnitroblok Karlovína	62	51	82%	58	94%
	Jindřišská jih	27	22	81%	26	96%
	Vnitroblok žitná	112	86	77%	100	89%
	Anenská	71	47	66%	52	73%
	Arnošta z Pardubic	141	120	85%	129	91%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	92	70%	91	69%
	Ideon	94	67	71%	51	54%
Jiráskova Jih	52	20	38%	22	42%	
Bulharská - Maťák	64	40	63%	39	61%	

MĚŘENÍ Č. 3						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	5	11%	3	7%
	Mezi Mosty	80	34	43%	38	48%
	Čechovo nábřeží	48	43	90%	47	98%
	Štrossova	22	16	73%	16	73%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	85	89%	83	87%
	Tyršovo nábřeží	47	22	47%	18	38%
	Jiráskova sever	44	37	84%	40	91%
	Karlovína	90	29	32%	28	31%
	Vnitroblok Karlovína	62	51	82%	56	90%
	Jindřišská jih	27	20	74%	26	96%
	Vnitroblok žitná	112	91	81%	102	91%
	Anenská	71	47	66%	55	77%
	Arnošta z Pardubic	141	116	82%	126	89%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	83	63%	93	71%
	Ideon	94	56	60%	48	51%
Jiráskova Jih	52	20	38%	24	46%	
Bulharská - Maťák	64	38	59%	35	55%	

MĚŘENÍ Č. 4						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	36	78%	3	7%
	Mezi Mosty	80	60	75%	43	54%
	Čechovo nábřeží	48	44	92%	46	96%
	Štrossova	22	16	73%	20	91%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	70	74%	87	92%
	Tyršovo nábřeží	47	45	96%	16	34%
	Jiráskova sever	44	39	89%	34	77%
	Karlovína	90	70	78%	26	29%
	Vnitroblok Karlovína	62	48	77%	58	94%
	Jindřišská jih	27	23	85%	26	96%
	Vnitroblok žitná	112	83	74%	104	93%
	Anenská	71	55	77%	57	80%
	Arnošta z Pardubic	141	99	70%	122	87%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	105	80%	91	69%
	Ideon	94	52	55%	51	54%
Jiráskova Jih	52	26	50%	17	33%	
Bulharská - Maťák	64	36	56%	38	59%	

³ Vlastní zpracování

Příloha D *Analýza obsazenosti o víkendu v zóně B⁴*

MĚŘENÍ Č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	33	72%	6	13%
	Mezi Mosty	80	34	43%	39	49%
	Čechovo nábřeží	48	35	73%	46	96%
	Štrossova	22	16	73%	21	95%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	72	76%	88	93%
	Tyršovo nábřeží	47	9	19%	38	81%
	Jiráskova sever	44	36	82%	43	98%
	Karlovína	90	30	33%	29	32%
	Vnitroblok Karlovína	62	51	82%	55	89%
	Jindřišská jih	27	23	85%	25	93%
	Vnitroblok Žitná	112	89	79%	99	88%
	Anenská	71	51	72%	63	89%
	Arnošta z Pardubic	141	103	73%	132	94%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	92	70%	123	94%
	Ideon	94	58	62%	86	91%
	Jiráskova Jih	52	32	62%	34	65%
	Bulharská - Matáček	64	39	61%	40	63%

MĚŘENÍ Č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
B	U Mlýnů	46	8	17%	5	11%
	Mezi Mosty	80	42	53%	40	50%
	Čechovo nábřeží	48	42	88%	45	94%
	Štrossova	22	19	86%	21	95%
	Bulharská - Bubeníkovi sady	95	82	86%	92	97%
	Tyršovo nábřeží	47	22	47%	15	32%
	Jiráskova sever	44	41	93%	41	93%
	Karlovína	90	25	28%	33	37%
	Vnitroblok Karlovína	62	54	87%	57	92%
	Jindřišská jih	27	23	85%	21	78%
	Vnitroblok Žitná	112	99	88%	108	96%
	Anenská	71	56	79%	61	86%
	Arnošta z Pardubic	141	125	89%	136	96%
	U Husova sboru - Sokolovna	131	98	75%	111	85%
	Ideon	94	83	88%	65	69%
	Jiráskova Jih	52	41	79%	24	46%
	Bulharská - Matáček	64	38	59%	44	69%

⁴ Vlastní zpracování

Příloha E Analýza obsazenosti v běžné pracovní dny v zóně C⁵

MĚŘENÍ Č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	236	72%	276	85%
	Atrium Palace	652	218	33%	28	4%
	Poliklinika	71	60	85%	25	35%
	Vnitroblok K Polabinám	53	42	79%	52	98%
	Vnitroblok u pivovaru	54	35	65%	54	100%
	Pivovar	58	43	74%	58	100%
	Palackého	17	15	88%	17	100%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	41	65%	60	95%
	U Marka vnitroblok	123	74	60%	110	89%
	Nerudova - Jungmanova	189	134	71%	180	95%
	Náměstí Čs. Legií	242	207	86%	230	95%
U nádraží	15	14	93%	1	7%	

MĚŘENÍ Č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	217	67%	290	89%
	Atrium Palace	652	81	12%	27	4%
	Poliklinika	71	54	76%	37	52%
	Vnitroblok K Polabinám	53	37	70%	49	92%
	Vnitroblok u pivovaru	54	34	63%	54	100%
	Pivovar	58	42	72%	56	97%
	Palackého	17	14	82%	16	94%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	43	68%	57	90%
	U Marka vnitroblok	123	76	62%	108	88%
	Nerudova - Jungmanova	189	132	70%	168	89%
	Náměstí Čs. Legií	242	205	85%	233	96%
U nádraží	15	12	80%	2	13%	

MĚŘENÍ Č. 3						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	253	78%	280	86%
	Atrium Palace	652	24	4%	26	4%
	Poliklinika	71	32	45%	34	48%
	Vnitroblok K Polabinám	53	44	83%	49	92%
	Vnitroblok u pivovaru	54	45	83%	52	96%
	Pivovar	58	51	88%	57	98%
	Palackého	17	17	100%	15	88%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	51	81%	58	92%
	U Marka vnitroblok	123	98	80%	113	92%
	Nerudova - Jungmanova	189	148	78%	181	96%
	Náměstí Čs. Legií	242	206	85%	229	95%
U nádraží	15	8	53%	5	33%	

MĚŘENÍ Č. 4						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	229	70%	289	89%
	Atrium Palace	652	260	40%	34	5%
	Poliklinika	71	58	82%	38	54%
	Vnitroblok K Polabinám	53	37	70%	48	91%
	Vnitroblok u pivovaru	54	34	63%	51	94%
	Pivovar	58	35	60%	56	97%
	Palackého	17	17	100%	15	88%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	43	68%	57	90%
	U Marka vnitroblok	123	76	62%	112	91%
	Nerudova - Jungmanova	189	122	65%	174	92%
	Náměstí Čs. Legií	242	196	81%	207	86%
U nádraží	15	12	80%	13	87%	

⁵ Vlastní zpracování

Příloha F *Analýza obsazenosti o víkend v zóně C⁶*

MĚŘENÍ Č. 1						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	268	82%	294	90%
	Atrium Palace	652	65	10%	66	10%
	Poliklinika	71	29	41%	23	32%
	Vnitroblok K Polabinám	53	49	92%	49	92%
	Vnitroblok u pivovaru	54	50	93%	54	100%
	Pivovar	58	51	88%	57	98%
	Palackého	17	13	76%	16	94%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	47	75%	54	86%
	U Marka vnitroblok	123	70	57%	102	83%
	Nerudova - Jungmanova	189	156	83%	173	92%
	Náměstí Čs. Legií	242	196	81%	228	94%
U nádraží	15	8	53%	11	73%	

MĚŘENÍ Č. 2						
Zóna	Místo	Počet parkovacích míst	Obsazenost 8:00 - 10:00	Obsazenost (%)	Obsazenost 21:00+	Obsazenost (%)
C	Závodu Míru	326	278	85%	301	92%
	Atrium Palace	652	31	5%	39	6%
	Poliklinika	71	29	41%	18	25%
	Vnitroblok K Polabinám	53	49	92%	49	92%
	Vnitroblok u pivovaru	54	49	91%	53	98%
	Pivovar	58	51	88%	56	97%
	Palackého	17	13	76%	16	94%
	Vnitroblok Havlíčkova	63	50	79%	52	83%
	U Marka vnitroblok	123	89	72%	109	89%
	Nerudova - Jungmanova	189	168	89%	176	93%
	Náměstí Čs. Legií	242	213	88%	214	88%
U nádraží	15	10	67%	8	53%	

⁶ Vlastní zpracování