

UNIVERZITA PARDUBICE

Dopravní fakulta Jana Pernera

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

Jakub Pospíšil

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza parkování v lokalitě ulic Pod Vinicí a  
Rokycanova v Pardubicích a návrhy jeho změn

Jakub Pospíšil

Bakalářská práce

2025

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2024/2025

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Jakub Pospíšil**  
Osobní číslo: **D22409**  
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Logistika**  
Téma práce: **Analýza parkování v lokalitě ulic Pod Vinicí a Rokycanova v Pardubicích a návrhy jeho změn**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

V bakalářské práci bude provedena analýza současného stavu parkovacích míst a způsobů parkování v zadané lokalitě. Na základě analýzy budou navržena konkrétní opatření za účelem zlepšení situace v parkování v této oblasti. Bakalářská práce bude obsahovat:

- analýzu a vyhodnocení využití nabídky parkovacích míst, způsobů parkování a skladby parkujících vozidel i stav dopravního značení,
- návrh opatření, jak zmírnit nedostatek parkovacích míst v dané oblasti,
- diskuzi a zhodnocení návrhu.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**  
Rozsah grafických prací: **3-4**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Michaela Krbálková, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

---

**doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Analýza parkování v lokalitě ulic Pod Vinicí a Rokycanova v Pardubicích a návrhy jeho změn jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen 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 12.5.2025

Jakub Pospíšil v.r.

## **PODĚKOVÁNÍ**

Chtěl bych poděkovat Mgr. Michaele Krbákové Ph.D. za vedení mé bakalářské práce, cenné rady a odborný přehled. Děkuji také Ing. Antonínovi Sukovi za spolupráci a poskytnutí potřebných informací

## **ANOTACE**

V bakalářské práci bude provedena analýza současného stavu parkovacích míst a způsobů parkování v zadané lokalitě. Budou provedeny dopravní průzkumy a vyhodnoceno využití nabídky parkovacích míst, způsobů parkování a skladby parkujících vozidel i stav dopravního značení. Na základě analýzy budou navržena konkrétní opatření za účelem zlepšení situace v parkování v této oblasti.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

parkování, parkovací místa, dopravní průzkum, optimalizace parkování, využití parkovišť

## **TITLE**

Analysis of parking in the location of Pod Vinicí and Rokycanova streets in Pardubice and proposals for its changes

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis will analyse the current state of parking spaces and parking methods in the given location. Traffic surveys will be carried out and the use of the parking supply, parking modes and the composition of parked vehicles as well as the condition of traffic signs will be evaluated. Based on the analysis, specific measures will be proposed to improve the parking situation in the area.

## **KEYWORDS**

Parking, parking spaces, traffic survey, optimalization of parking, parking utilization

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK .....	11
ÚVOD .....	12
1. Problematika parkování v městském prostředí.....	13
1.1 Počet aut na domácnost.....	13
1.2 Zvětšování vozidel.....	14
1.2.1 Vliv zvětšování vozidel na jejich provozování ve městech.....	16
2. Analýza možností parkování ve zvolené lokalitě .....	18
2.1 Lokalita .....	18
2.1.1 Rokycanova .....	18
2.1.1 Pod Vinicí .....	20
2.2 Metody průzkumu.....	22
2.3 Průzkum – Pod Vinicí.....	23
2.3.1 Podmínky průzkumu.....	24
2.3.2 Analýza průzkumu .....	24
2.3.3 Vlastnické podmínky oblasti .....	29
2.3.4 Další aspekty parkování v oblasti .....	30
2.4 Průzkum – Rokycanova .....	32
2.4.1 Podmínky průzkumu.....	33
2.4.2 Analýza průzkumu .....	33
2.4.3 Přítomnost firmy VEKTOR INVESTMENT a.s.....	38
2.5 Výsledky výzkumu .....	38
3 Návrh možných změn .....	41
3.1 Pod Vinicí .....	41
3.2 Rokycanova .....	42
4 Zhodnocení proveditelnosti navržených změn .....	46
4.1 Aktivita města Pardubic v řešení tohoto problému.....	46
ZÁVĚR .....	49
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZROJŮ .....	50

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Průměrná šířka nových vozidel v Evropě .....	15
Obrázek 2 - Podíl SUV na registrovaných vozidlech v Evropské Unii .....	15
Obrázek 3 - Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká vozidla .....	16
Obrázek 4 - Oblast budoucího developerského projektu.....	18
Obrázek 5 - Satelitní snímek oblasti budoucího developerského projektu.....	18
Obrázek 6 - Nově postavené bytová jednotka .....	19
Obrázek 7 - Satelitní snímek nově postavené bytové jednotky .....	19
Obrázek 8 - Oblast Pod Vinicí, před zastavěním.....	20
Obrázek 9 - Oblast Pod Vinicí, po zastavění .....	21
Obrázek 10 - Označení bytových domů .....	22
Obrázek 11 - Oblast Pod Vinicí, rozdělení .....	23
Obrázek 12 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 1 - graf parkovacích míst .....	25
Obrázek 13 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 1 - graf parkovacích míst .....	25
Obrázek 14 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 2 - graf parkovacích míst .....	26
Obrázek 15 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 2 - graf parkovacích míst .....	26
Obrázek 16 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 3 - graf parkovacích míst .....	27
Obrázek 17 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 3 - graf parkovacích míst .....	27
Obrázek 18 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 4 - graf parkovacích míst .....	28
Obrázek 19 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 4 - graf parkovacích míst .....	28
Obrázek 20 - Pod Vinicí – dopoledne, graf parkovacích míst.....	29
Obrázek 21 - Pod Vinicí – odpoledne, graf parkovacích míst.....	29
Obrázek 22 - Vlastnická práva na území .....	30
Obrázek 23 - Vjezd do podzemní garáže – bytový dům B.....	31
Obrázek 24 - Rozdělení pozemku.....	31
Obrázek 25 - Informační značka u vjezdu do areálu .....	32
Obrázek 26 - Rokycanova, "U Polikliniky".....	32
Obrázek 27 - Rokycanova, "Před Policií" .....	33
Obrázek 28 - Rokycanova - "U základní školy" .....	33
Obrázek 29 - Rokycanova – dopoledne, U Polikliniky – graf parkovacích míst .....	34
Obrázek 30 - Rokycanova – odpoledne, U Polikliniky – graf parkovacích míst .....	35
Obrázek 31 - Rokycanova – dopoledne, Před Policií – graf parkovacích míst .....	35
Obrázek 32 - Rokycanova – odpoledne, Před Policií – graf parkovacích míst .....	36
Obrázek 33 - Rokycanova – dopoledne, U základní školy – graf parkovacích míst.....	36
Obrázek 34 - Rokycanova – odpoledne, U základní školy – graf parkovacích míst.....	37
Obrázek 35 - Rokycanova – dopoledne, graf parkovacích míst.....	37
Obrázek 36 - Rokycanova – odpoledne, graf parkovacích míst .....	38
Obrázek 37 - Porovnání obsazenosti, Pod Vinicí – graf.....	39
Obrázek 38 - Porovnání obsazenosti, Rokycanova – graf .....	40
Obrázek 39 - Oblast oddělená závorou.....	41
Obrázek 40 - Volná plocha .....	42
Obrázek 41 - Rokycanova – odjezdy autobusů .....	43
Obrázek 42 - Volný pruh trávy .....	44

Obrázek 43 - Podélné parkování na ulici Rokycanova.....	45
Obrázek 44 - Plánované změny dopravního značení, část "U Policie" .....	47
Obrázek 45 - Plánované změny dopravního značení, část "U Polikliniky".....	47
Obrázek 46 - Aktuální zóny placeného parkování.....	48

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Rozložení vzorku domácností .....	13
Tabulka 2 - Počet aut v domácnosti.....	14
Tabulka 3 - Pod Vinicí – dopoledne, vyhodnocení dat.....	24
Tabulka 4 - Pod Vinicí – odpoledne, vyhodnocení dat.....	24
Tabulka 5 - Ulice Rokycanova – dopoledne, vyhodnocení dat .....	34
Tabulka 6 - Ulice Rokycanova – odpoledne, vyhodnocení dat .....	34

## ÚVOD

Jako jedním z hlavních pilířů dopravy v moderní době se staly osobní automobily, společnost si je oblíbila zejména kvůli časové flexibilitě a možnosti jet odkudkoliv kamkoliv bez závislosti na kolejích, zastávkách nebo jízdních řádech. I když se během posledních let veřejná doprava značně zlepšila, tak velká část lidí nenechá na auto dopustit. Tato skutečnost znamená zvýšené nároky zejména na dopravní infrastrukturu, a obzvláště ve městech, kde bývají problémy s provozem v ranních špičkách a místy pro parkování. S parkováním je potřeba počítat už při vytváření nových bytů a staveb a nezapomínat, že větší část domácností má v dnešní době více než jedno auto.

Ve své práci se autor práce chce detailně zaměřit na konkrétní lokalitu v rámci města Pardubice, ulice Rokycanova a Pod Vinicí, ty se v poslední době staly příkladem urbanistické proměny spojené s intenzivní výstavbou bytových jednotek. Tato výstavba ale nebyla doprovázena odpovídající úpravou dopravní infrastruktury, aby byla připravená na zvětšení objemu aut. Nedostatečná kapacita parkování se nepříznivě odráží na kvalitě života obyvatel, ale také celkové dopravní obslužnosti.

Cílem práce bude provést dopravní průzkum se zaměřením na parkování a množství parkovacích míst za různých denních dob, jejich zhodnocení a analýzu. Dále identifikovat možné příčiny současného stavu a navrhnout opatření a koncepčních řešení pro dlouhodobé zlepšení situace.

# 1. Problematika parkování v městském prostředí

V teoretické části se autor bude zabývat několika problémy moderního automobilového průmyslu, které mají dopad na parkování nebo provoz aut v obydlených oblastech. Těch je několik, v první řadě jde o počet osobních automobilů na domácnost, což je věc, která má na zasyćenost parkování v obydlených oblastech velký vliv. Další problém je zvětšování aut, ať už do délky, nebo do šířky. Se zvětšující se popularitou SUV a požadavky na pohodlí a bezpečnost dochází už několik let ke zvětšování osobních automobilů jak do šířky, tak i do délky. A také jde o velikost parkovacích míst, ta se určuje podle ČSN 73 6056, která je z roku 2011 a na skutečnost zvětšování automobilů za posledních 15 let v ní není brán zřetel.

## 1.1 Počet aut na domácnost

To, že se v posledních letech zvyšuje počet aut na domácnost, je zřejmé i z vývoje naší civilizace a trendů obyvatel České republiky. V moderní době je trend vlastnit více aut v domácnosti, rodiny pak mívají dvě, někdy i tři auta. To ale vyvažují lidé v menších, jednočlenných a dvoučlenných domácnostech, které zpravidla více aut nemívají. Data autor čerpal z diplomové práce z roku 2022 (1), která se právě touto problematikou zabývá.

V práci je vybrán různorodý vzorek domácností, od rodin s dětmi až po jednočlenné domácnosti, vynecháni byli pouze důchodci, většina z nich žijících v pečovatelských zařízeních, kteří pro auto nemají potřebu. Dohromady tvořilo vzorek 514 domácností, z toho 73 % byly rodiny s dětmi. V tabulce 1 lze vidět podrobnější rozepsání typů domácností.

Tabulka 1 - Rozložení vzorku domácností

		Počet domácností	%
		514	100
Typ domácnosti	Jednočlenná domácnost	22	4,3
	Bezdětný pár	72	14
	Rodina s dětmi	375	73
	Samoživitel/samoživitelka s dětmi	7	1,4
	Samoživitelka s dítětem a senior	1	0,2
	Pár mající děti (žijících bez dětí)	17	3,3
	Skupina příbuzných dospělých	19	3,7
	Skupina nepříbuzných dospělých	1	0,2

Zdroj: (1)

Podle dalších zmíněných dat lze vidět, že je auto jakýmsi standardem, minimálně jedno auto vlastnilo 93,2 % tázaných domácností, z toho jedním vozidlem disponovalo 32,2 %, dvěma 44,9 %. Tři auta mělo k dispozici pouze 11,5 % domácností. Čtyři a více aut už byla poté rarita, která tvořila 4,5 %.

Tabulka 2 - Počet aut v domácnosti

		Počet domácností	%
		514	100
Počet aut	0	35	6,8
	1	166	32,3
	2	231	44,9
	3	59	11,5
	4	14	2,7
	5	5	1
	6	2	0,4
	7	2	0,4

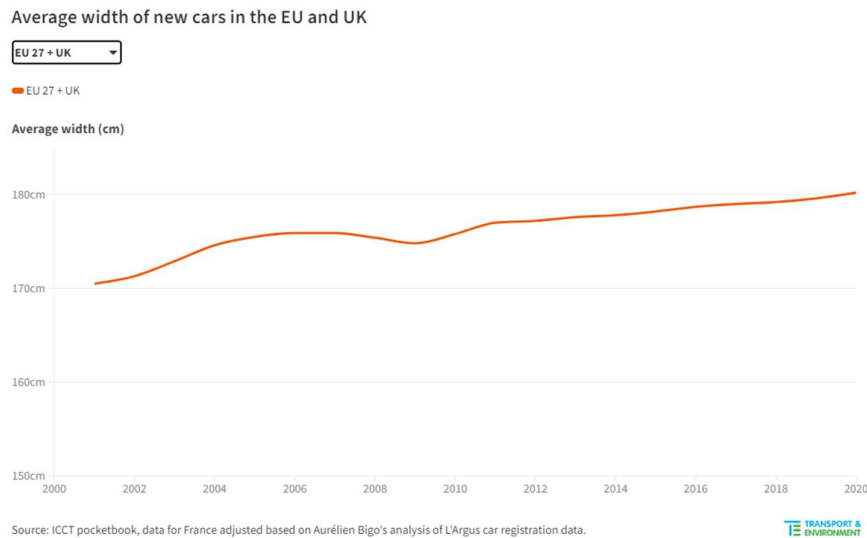
Zdroj: (2)

Z tabulky 2 vychází, že každá domácnost má v průměru 1,8 aut, což je dost vzhledem k tomu, že v lokaci mého šetření je poskytováno každé domácnosti pouze jedno přidělené parkovací místo, pokud si chtějí zaparkovat druhé auto, musejí k tomu využít veřejně dostupných míst, která jsou často nedostupná vzhledem k hustotě osídlení lokality. Pokud by se vzal v úvahu počet domácností (Český statistický úřad, 2022) a počet registrovaných aut (Svaz dovozců automobilů, 2022) vyšlo by poněkud menší číslo 1,4 auta na domácnost. Rozdíl mezi čísly představují zejména senioři, kteří nebyli součástí vzorku domácností ve zmíněné diplomové práci.

## 1.2 Zvětšování vozidel

Dalším problémem v oblasti městského parkování jsou stále se zvětšující rozměry vozidel. To je trend, který se děje už od přelomu tisíciletí, průzkum Evropské Federace pro Dopravu a Životní Prostředí z ledna 2024 ukazuje že nové osobní automobily se zvětšují v průměru o 1 cm každé dva roky. Zatímco v roce 2001 byla průměrná šířka osobního vozu 170,5 cm, v roce 2020 už to bylo 180 cm a dá se očekávat, že se to bude pořád zvětšovat. Širší

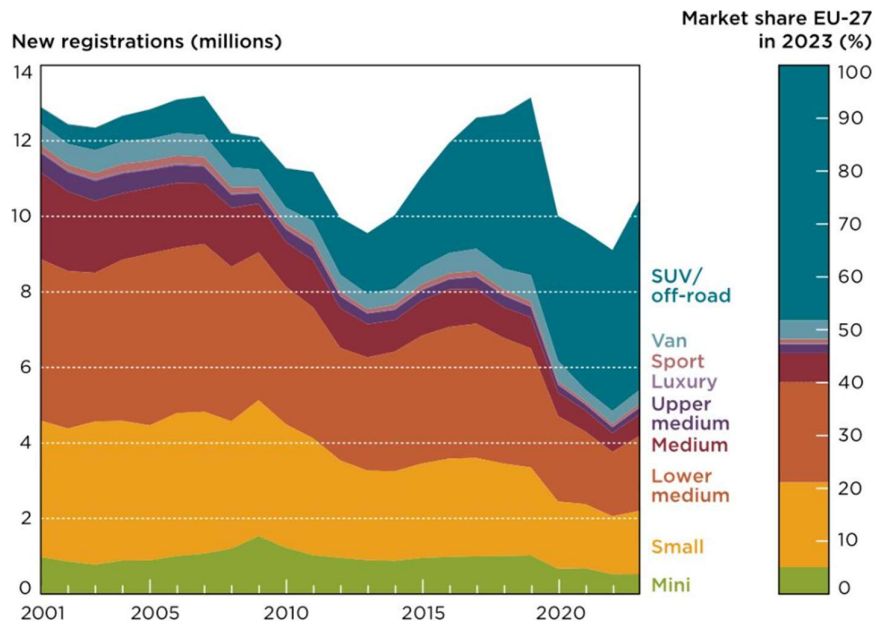
auta znamenají větší prostornost a pohodlí, ale také zvětšenou bezpečnost. To lze vidět na obrázku 1, což je graf průměrné šířky nových aut v Evropské Unii a Velké Británii.



Obrázek 1 - Průměrná šířka nových vozidel v Evropě

Zdroj: (2)

Na zvětšování šířky vozidel také může mít vliv změna poptávaných typů aut, kde lze vidět, že okolo roku 2014 začalo docházet k prudkému nárůstu zájmu o aut typu SUV/off-road. Při propadu prodeje během pandemie došlo k poklesu prodeje všech ostatních kategorií, ale paradoxně ne u vozů SUV. Zatímco v roce 2010 tvořili SUV pouze 10 % prodaných vozidel, v roce 2023 to bylo skoro 50 %. Na obrázku 2 lze vidět změnu typu prodáváných vozidel. (3)



Obrázek 2 - Podíl SUV na registrovaných vozidlech v Evropské Unii

Zdroj: (3)

## 1.2.1 Vliv zvětšování vozidel na jejich provozování ve městech

Větší vozidla představují problém zejména ve městech, kde je místa málo a v rámci zvětšování hustoty osídlení měst dochází k dalšímu zmenšení prostoru pro dopravní infrastrukturu. Zároveň probíhá snaha změnit návyky lidí směrem k využívání městské hromadné dopravy, avšak to se daří pouze částečně.

Rozměrnější vozidla znamenají problémy obzvláště v oblasti parkování. To se řídí podle normy ČSN 73 6056 o odstavných a parkovacích plochách silničních vozidel, ta počítá s průměrnou šířkou osobních vozidel 1,75 m. Tato data se od roku 2012, kdy byla norma vydána změnila a bude se pravděpodobně zvyšovat i v následujících letech. V normě jsou stanoveny hodnoty minimálního odstupu vozidla od pevné překážky a odstupy mezi vozidly. Místo mezi pevnou překážkou a bokem vozidla na straně řidiče bylo určeno jako 0,75 m. To společně s počítanou šířkou vozidel dává základní šířku stání, což je 2,50 m. (4)

**Tabulka 6 – Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu**

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání <sup>1)</sup>	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu <sup>2)</sup> – jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu <sup>2)</sup> – couvání
		a (m)	g (m)	d (m)	b (m)	e (m)	c (m)	c (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50

Obrázek 3 - Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká vozidla

Zdroj: (4)

V obrázku 3 jde vidět výřez z normy ČSN 73 6056, konkrétně tabulka rozměrů parkovacího stání při kolmém řazení.

V realitě je ale skutečnost o poznání jiná, velká část populace má s parkováním problémy, i přes posun technologie, senzorů a zpětných kamer ve vozidlech stále dochází k situacím, kdy vozidla zaparkují špatně, a vytvoří tím místo, které je pro ostatní moc úzké a efektivně přestane plnit svůj účel, jelikož řidiči radši zvolí hledání místa jiného před složitějším couváním do úzkého.

Vliv na počet parkovacích míst mají také vyhrazená stání pro vozidla vybavená průkazem označujícím vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Počet těchto míst je upravován ve Vyhlášce č. 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu. Ta v Části 2 Přílohy 1 určuje minimální počet stání pro taková vozidla. Ačkoliv je to věc nutná pro zajištění

přístupnosti pro těžce zdravotně postižené osoby, stále tím dojde ke snížení celkové parkovací kapacity. Níže lze vidět tabulka počtu vyhrazených parkovacích stání podle celkového počtu stání dílčí plochy.

*Tabulka 3 - Počet vyhrazených parkovacích stání*

Počet stání dílčí plochy	Počet vyhrazených stání
2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 61 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % z počtu stání dílčí plochy

Zdroj: (5)

I tyto stání upravuje norma ČSN 73 6056, která říká, že takové stání musí mít šířku nejméně 3,5 m, což zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1,2 m. Avšak při dvojitém stání může být tato manipulační plocha jenom jedna pro obě stání, celková šířka takového dvojitého stání je potom minimálně 5,8 m. Norma dále určuje že se od vyhrazených parkovacích stání musí navrhnout přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce.

## 2. Analýza možností parkování ve zvolené lokalitě

### 2.1 Lokalita

#### 2.1.1 Rokycanova

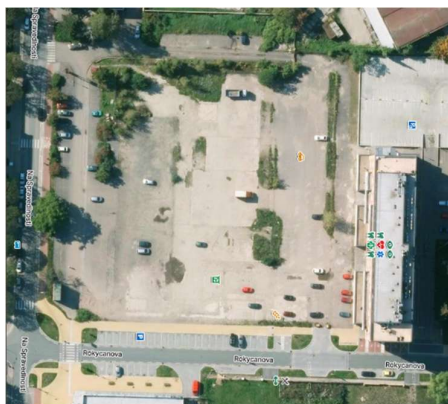
Tahle práce se zaměřuje na oblast v Pardubicích v městské části Pardubice 5, konkrétně jde o ulice Rokycanova a Pod Vinicí, obě ulice zaznamenaly v poslední době rozvoj zejména díky developerským projektům.

První z ulic, na kterou se práce zaměřuje je Rokycanova, tam jsou nejen bytové domy, ale také několik veřejných institucí. Nachází se zde Poliklinika VEKTOR Pardubice, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje a také Základní škola. V několika posledních letech zde došlo v rámci developerského projektu k vybudování nových staveb, v jejichž důsledku se zvýšil jak hustota obydlí, tak i počet aut, které v oblasti pravidelně parkují. To představuje problém pro místní, ale i návštěvníky polikliniky, která se také na ulici vyskytuje. Jako největší příklad úbytku parkovací plochy v této lokalitě lze považovat oblast současného bytového domu s popisovými čísly 2921, 2922, 2923, 2924. Ten vznikl na místě velkého parkoviště, které sloužilo právě pro návštěvníky polikliniky, a také pro veřejnost navštěvující Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, které lze vidět na obrázku 4 jako žlutá budova v pozadí.



Obrázek 4 - Oblast budoucího developerského projektu

Zdroj: (6)



Obrázek 5 - Satelitní snímek oblasti budoucího developerského projektu

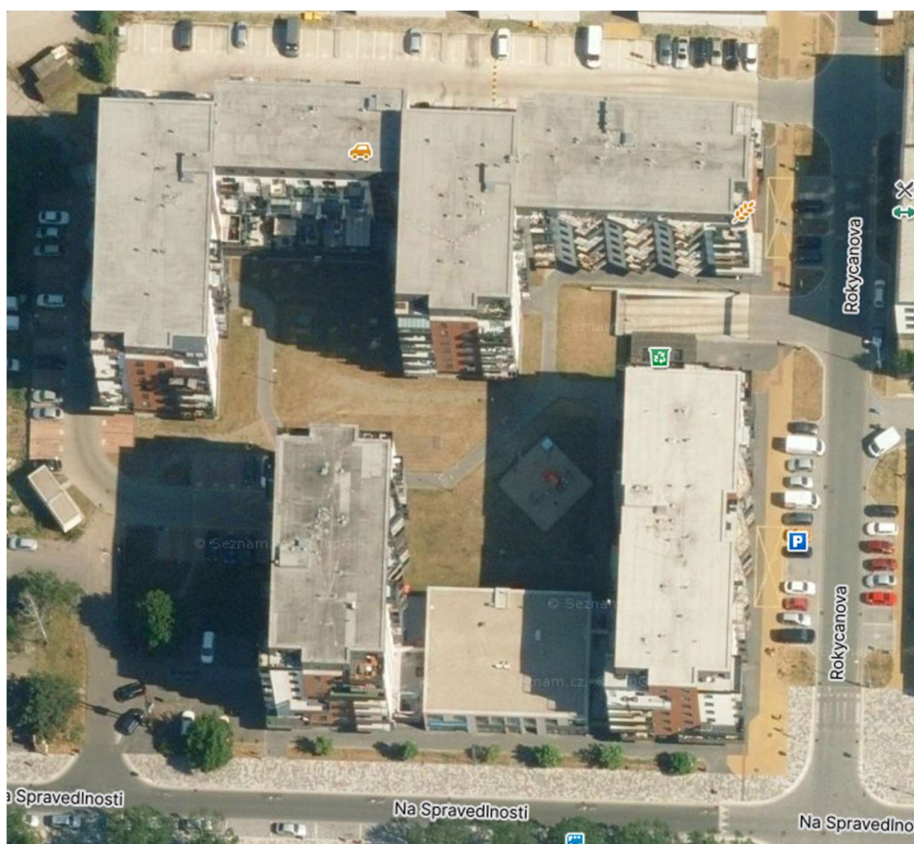
Zdroj: (7)

V důsledku postavení bytových jednotek došlo nejen k zastavění tohoto parkoviště, ale také se s více místy pro bydlení zvýšil počet potřebných parkovacích míst. Tato přeměna lze vidět na obrázcích 4 až 7, z nichž jsou první dva před počátkem stavby, a druhé dva již s dokončeným bydlením.



Obrázek 6 - Nově postavené bytová jednotka

Zdroj: (6)



Obrázek 7 - Satelitní snímek nově postavené bytové jednotky

Zdroj: (7)

### 2.1.1 Pod Vinicí

Ulice Pod Vinicí se nachází nedaleko Rokycanovy, a došlo zde k využití předem nezastavěné oblasti firmou IP stav s.r.o. Ta mezi lety 2012 a 2023 vystavěla celkem 6 obytných budov, které dále rozprodala po bytech jednotlivým zájemcům. Na obrázcích 8 a 9 lze vidět přeměna lokality v rámci 11 let.



Obrázek 8 - Oblast Pod Vinicí, před zastavěním

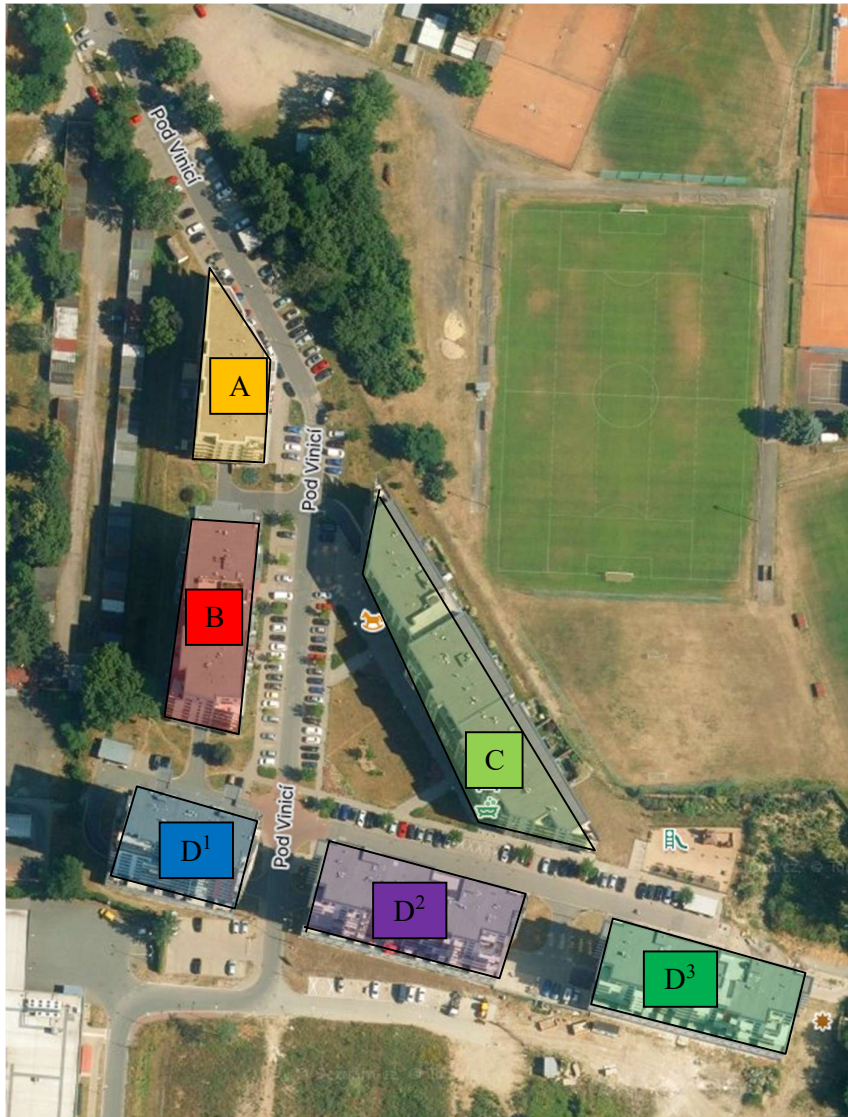
Zdroj: (7)



Obrázek 9 - Oblast Pod Vinicí, po zastavění

Zdroj: (7)

Firma IP stav s.r.o. má na svých webových stránkách následné označení jednotlivých bytových domů, V této práci bude využito pro zjednodušení identifikace jednotlivých celků. Tři bytové jednotky na severu oblasti mají označení A, B a C. Spodní tři stavby nesou stejné písmeno, a to D, ale každá z nich má kromě písmena v názvu i číslici, což odpovídá skutečnosti, že všechny tři budovy jsou v řadě a poměrně malé. Byla zde tudíž menší potřeba o hrubějším rozdělení. Na obrázku 10 lze vidět grafické vyznačení označení jednotlivých domů.



Obrázek 10 - Označení bytových domů

Zdroj: (7)

## 2.2 Metody průzkumu

Hlavní náplní této práce bude dopravní průzkum a návrh řešení. Budou provedeny dva průzkumy, jeden v dopoledních hodinách a druhý v odpoledních. Půjde převážně o lokální poznatky zaměřující se na počet parkovacích míst a množství zaparkovaných aut. Na závěr průzkumu proběhne analýza a porovnání obou průzkumů a hledání možných řešení.

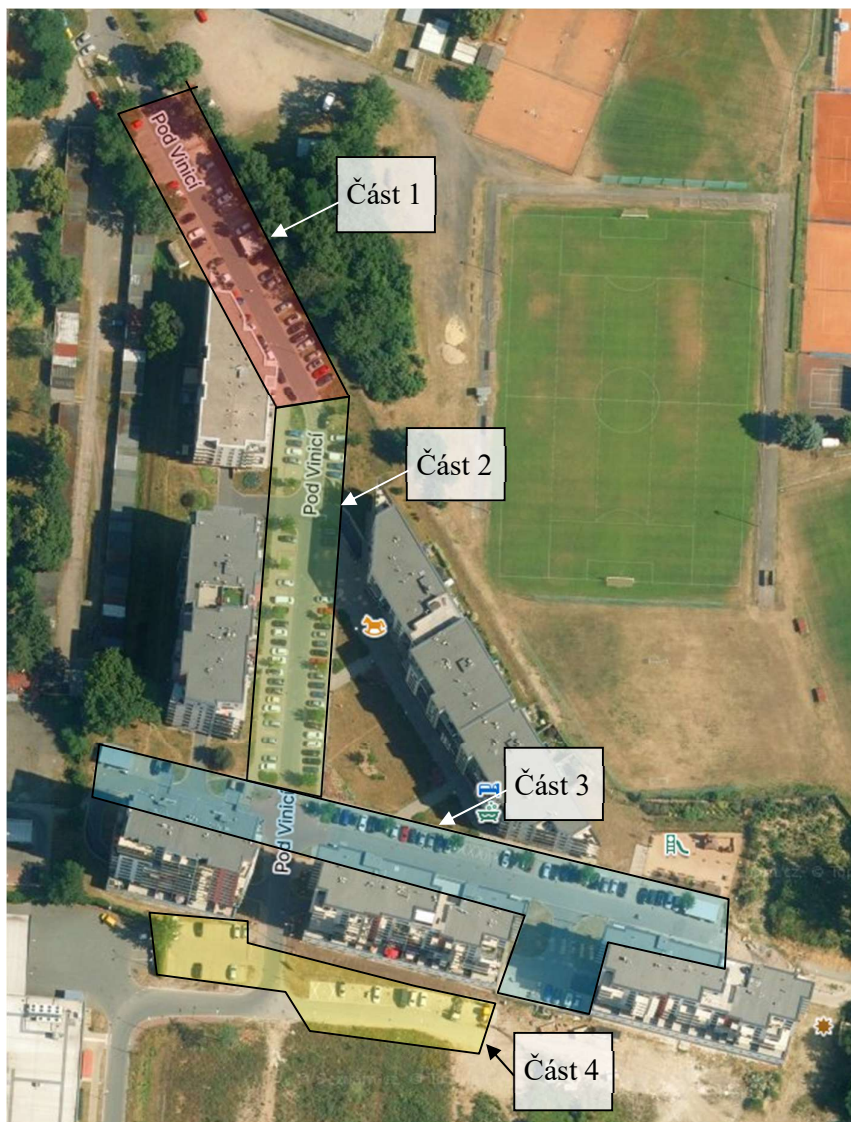
V rámci průzkumu dojde k rozdělení Lokality na několik částí a podčástí, a to:

1. Pod Vinicí
  - a. Část 1
  - b. Část 2
  - c. Část 3

- d. Část 4
- 2. U Polikliniky
- 3. Před Policií
- 4. U základní školy

### 2.3 Průzkum – Pod Vinicí

Lokace Pod Vinicí je oddělená od ostatních a nachází se poblíž obchodního řetězce Kaufland. Oblast byla rozdělena na několik částí z důvodu lepší práce s daty. Na obrázku 11 lze vidět graficky znázorněné oblasti průzkumu.



Obrázek 11 - Oblast Pod Vinicí, rozdělení

Zdroj: (7)

### 2.3.1 Podmínky průzkumu

Dopolední průzkum byl prováděn v úterý 22.4.2025 a započal v 10:10. Počasí bylo slunečné s jasnou oblohou. Odpolední průzkum byl prováděn v pondělí 31.3. 2025 a započal v 16:54. Počasí v tu dobu bylo deštivé se středním až vysokým větrem. Lidé mohli být nepříznivým počasím odrazeni od opuštění bydlení, a tudíž se mohl určitým způsobem zvednout počet aktuálně zaparkovaných aut. Jde však o tak malé množství, že na výsledky průzkumu budou mít zanedbatelné výsledky.

### 2.3.2 Analýza průzkumu

Ve dvou tabulkách níže lze vidět nasbíraná data o počtech parkovacích míst přístupných veřejnosti a kolik z nich bylo v době průzkumu obsazeno. V tabulce jsou zahrnuta i stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, dále v této práci označované jako invalidní parkovací místa, ty se ale nezapočítávají do celkového množství, a mají tudíž vlastní kategorii. Rovněž v analýze bude využíván pojem obsazenost, ten představuje procento plných míst z množství celkových parkovacích stání vyjma invalidních. Tabulka 3 představuje výsledky zaznamenané během dopoledne, a Tabulka 4 výsledky z odpoledního průzkumu. Rovněž lze na obrázcích 12–21 vidět výsledky průzkumu ve formách grafu pro lepší vizualizaci dat.

Tabulka 4 - Pod Vinicí – dopoledne, vyhodnocení dat

Oblast	Příčné	Z toho plné	Podélné	Z toho plné	Invalidní
1	62	55	4	2	0
2	52	35	0	0	5
3	69	55	7	2	6
4	17	8	0	0	0
Celkem	200	153	11	4	11

Zdroj: autor

Tabulka 5 - Pod Vinicí – odpoledne, vyhodnocení dat

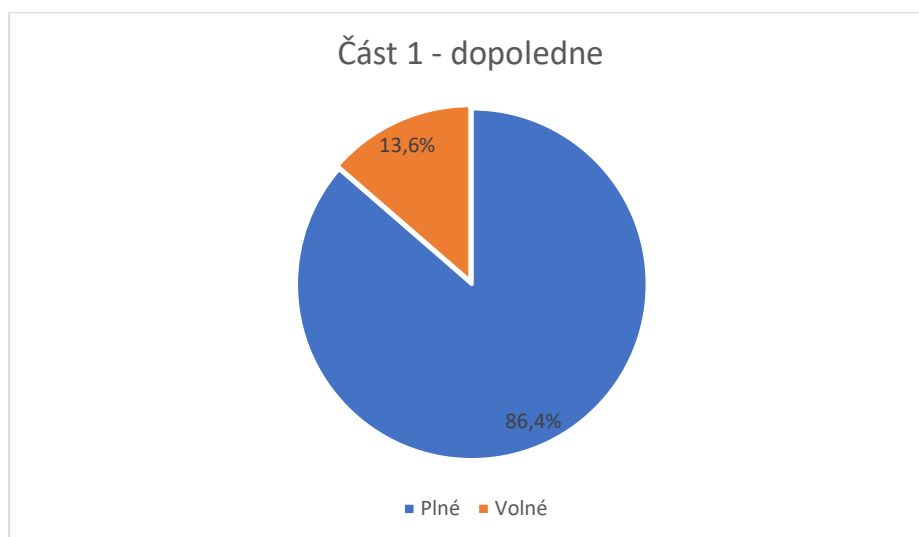
Oblast	Příčné	Z toho plné	Podélné	Z toho plné	Invalidní
1	62	58	4	4	0
2	52	51	0	0	5
3	69	61	7	7	6
4	17	11	0	0	0
Celkem	200	181	11	11	11

Zdroj: autor

## Část 1

První část se nachází na severním cípu oblasti a sousedí pouze s domem A, V oblasti se dříve nacházel vjezd ze sousední ulice K Vinici, ale to bylo zahrazeno v roce 2023, stejně tak jako spojení ulice s oblastí garáží poblíž.

Je zde 66 parkovacích míst, 62 příčných a jen 4 podélných. Dopoledne zde bylo 57 plných míst a 9 volných, což činí celkovou obsazenost 86,4 %, nejvyšší z celé oblasti.

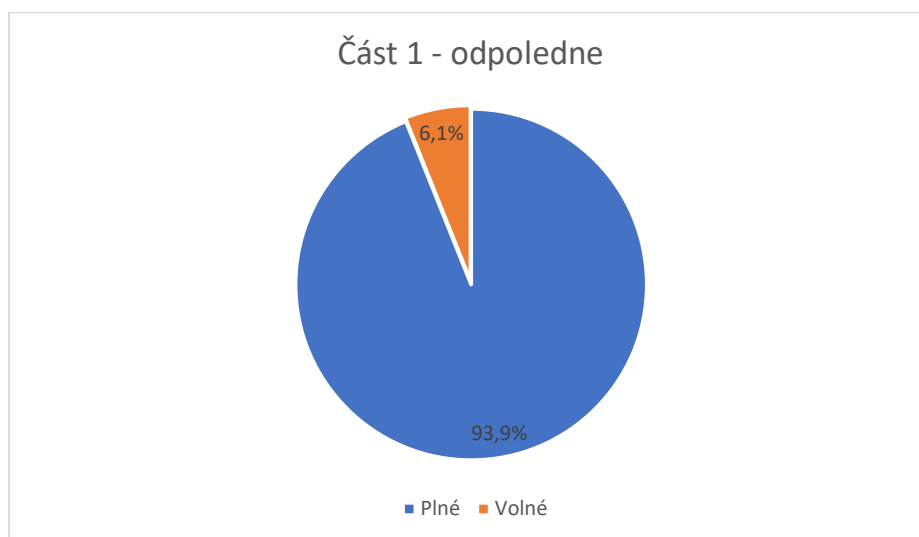


Obrázek 12 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 1 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

Odpoledne byly z 66 celkových míst volná pouze 4, a to příčná na úplném konci ulice.

To znamená, že v této části byla 93,9 % obsazenost.



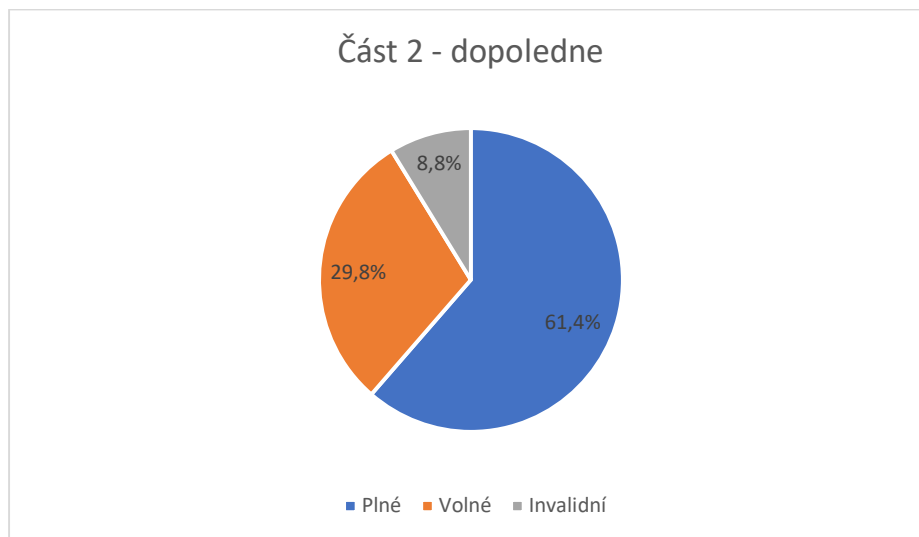
Obrázek 13 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 1 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

## Část 2

Druhý oddíl sousedí se třemi domy, a to A, B a C, Obsahuje pouze příčné stání a 5 parkovacích míst pro invalidy. Šlo o nejproblémovější část, převážně kvůli atraktivnosti těchto míst vzhledem k jejich krátké vzdálenosti od vchodů do domů.

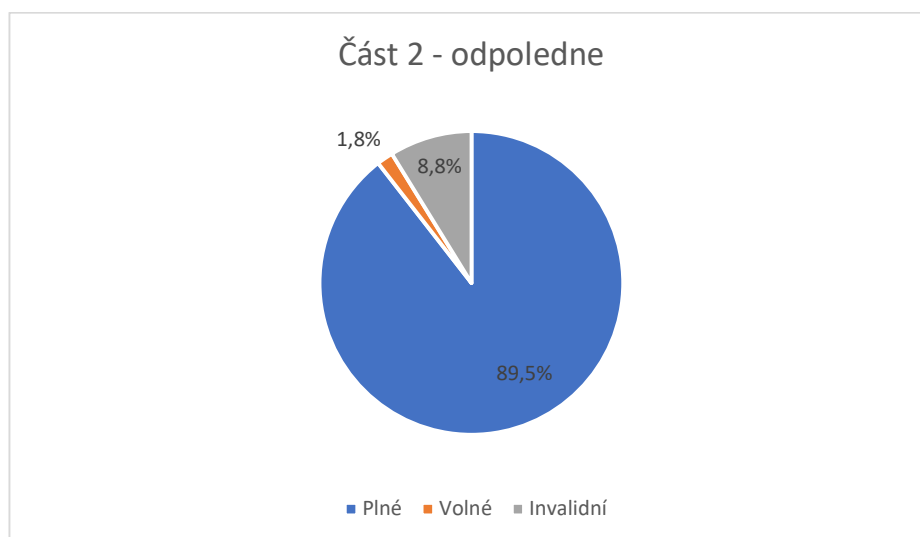
Dopoledne zde bylo z 52 míst plno pouze 35, což činí obsazenost 67,3 %.



Obrázek 14 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 2 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

Odpoledne bylo z celkových 52 parkovacích míst volné pouze jedno, míra obsazenosti je zde 98,1 %.



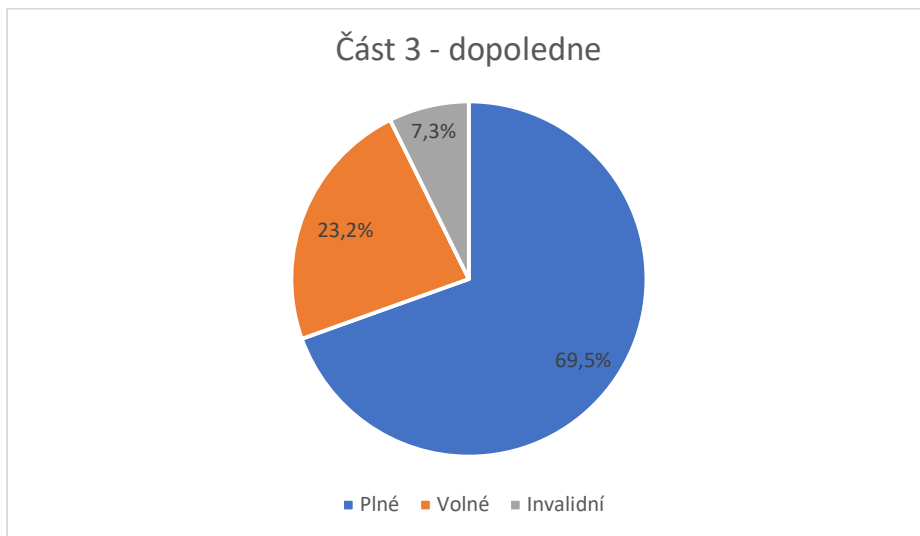
Obrázek 15 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 2 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### Část 3

Tahle oblast je také jednou z lepších částí, především kvůli blízkosti vůči domům D<sup>1</sup>, D<sup>2</sup> a D<sup>3</sup>. Zde již se nachází i podélná místa na parkování, a to 7, a také 6 míst pro invalidy.

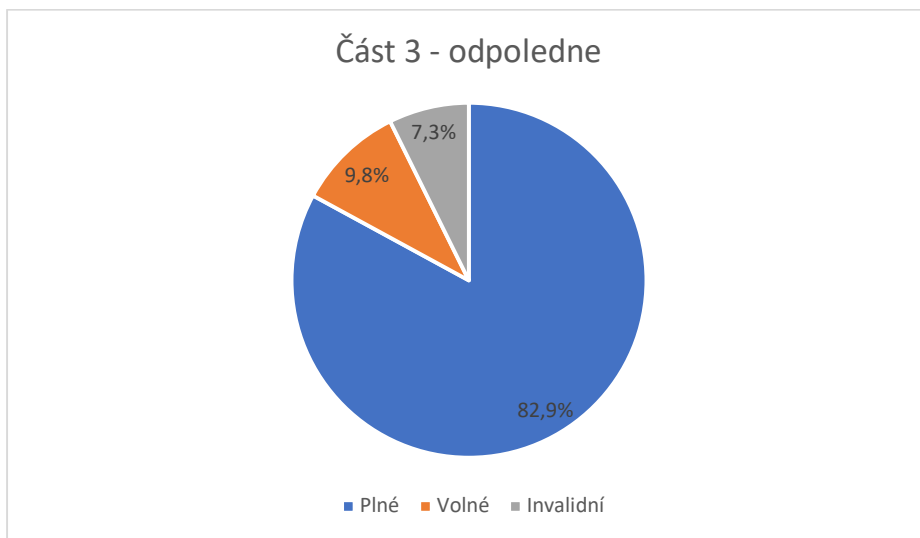
Obsazenost byla dopoledne celých 75 %, což je 19 volných míst k zaparkování.



Obrázek 16 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 3 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

Odpoledne bylo volných jen 8 míst, z celkových 76. Obsazenost vychází na 89,5 %.



Obrázek 17 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 3 - graf parkovacích míst

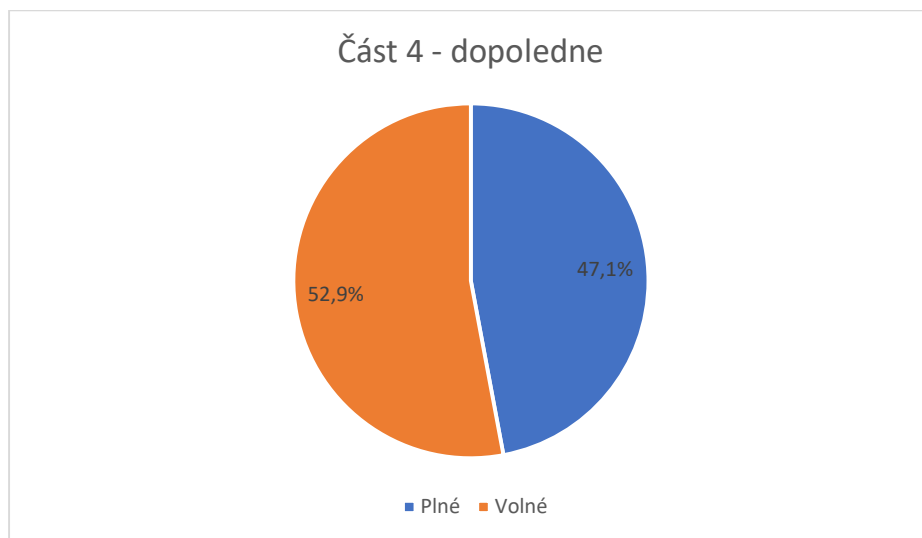
Zdroj: autor

### Část 4

Poslední část leží na úplném jihu oblasti, u jediné příjezdové cesty, spojující sídliště a zbytek města. Je zde pouze 17 míst, všechny příčné. Kvůli poloze za domy, tudíž daleko od vchodů byla velké část parkoviště volná. Také se zde nachází parkovací místa oddělená

závorou, ale vzhledem k tomu, že vlastníkem těchto míst je společnost IP stav s.r.o., lze předpokládat že nejsou přístupná veřejnosti, ani obyvatelům domů, tudíž jsem je z průzkumu vyřadil.

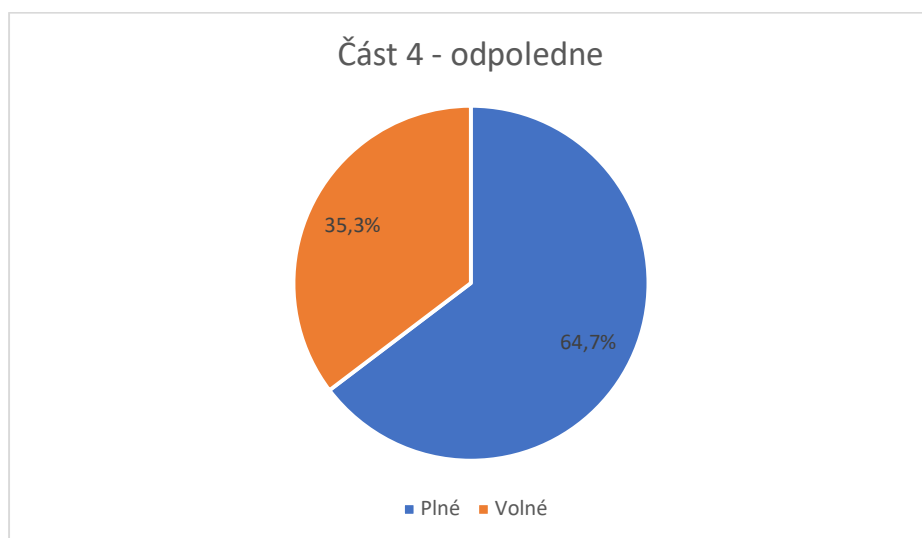
Dopoledne zde bylo volných 9 a 8 plných, jediný případ, kdy je obsazenost menší než 50 %, a to 47,1 %.



Obrázek 18 - Pod Vinicí – dopoledne, Část 4 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

V odpoledních hodinách se výjimečně situace moc nezměnila, bylo volno na 6 místech z 17 celkových, nejspíše kvůli lokalitě této části, která je značně daleko od vchodů do bytových jednotek. Obsazenost zde vyšla na 64,7 %.

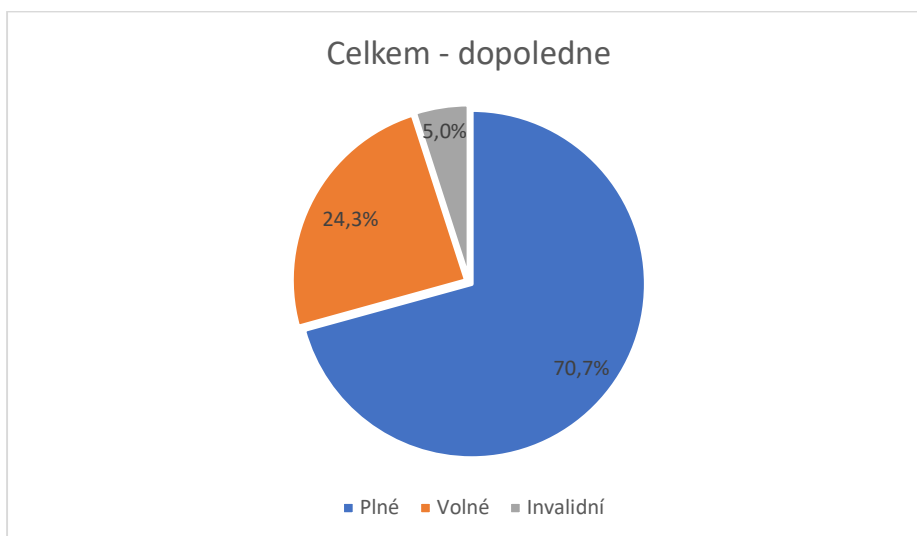


Obrázek 19 - Pod Vinicí – odpoledne, Část 4 - graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### Výsledek analýzy

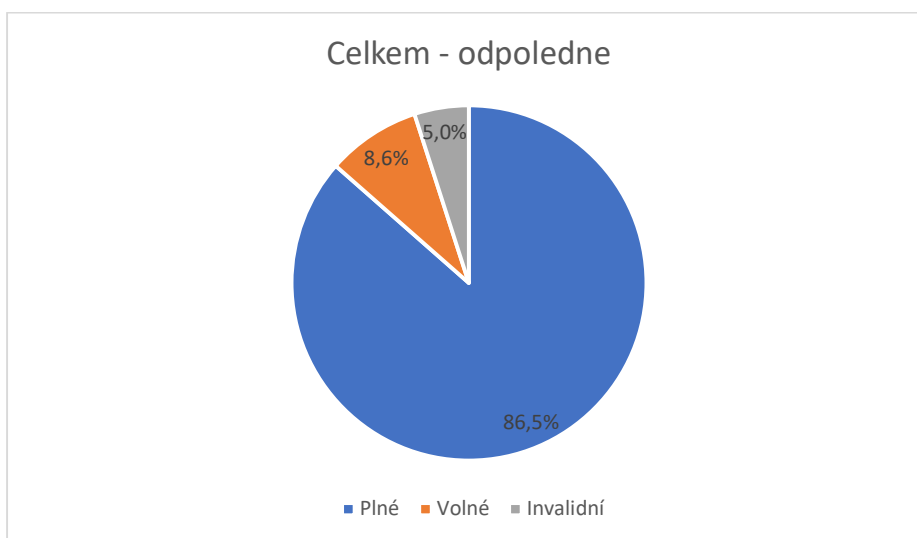
Po propočítání vyšel závěr, že v celé oblasti bylo dopoledne celkem 54 volných parkovacích míst, což činí 25,6 % z celkových vystavěných parkovacích míst. Těch je 211. Také zde bylo dohromady 11 stání pro invalidy.



Obrázek 20 - Pod Vinicí – dopoledne, graf parkovacích míst

Zdroj: autor

V odpoledních hodinách byla situace o poznání jiná, z 211 míst bylo volných pouze 19, to je 91 % obsazenost.



Obrázek 21 - Pod Vinicí – odpoledne, graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### 2.3.3 Vlastnické podmínky oblasti

Celá oblast Pod Vinicí vznikla jako developerský projekt společnosti IP stav s.r.o. Ta zde vlastní velkou část oblasti, jedná se o zastavěná místa a k nim přilehlé komunikace i parkovací místa. Na obrázku 22 lze vidět Výřez z katastru nemovitostí, kde jsou zelenou barvou

vyznačeny části ve vlastnictví města nebo kraje, a žlutou soukromě nebo podílově vlastněné pozemky. Z obrázku vyplývá, že město vlastní pouze plochy zeleně a přilehlé dětské hřiště. To prakticky znemožňuje městu učinit jakékoliv změny v organizaci parkování v oblasti.



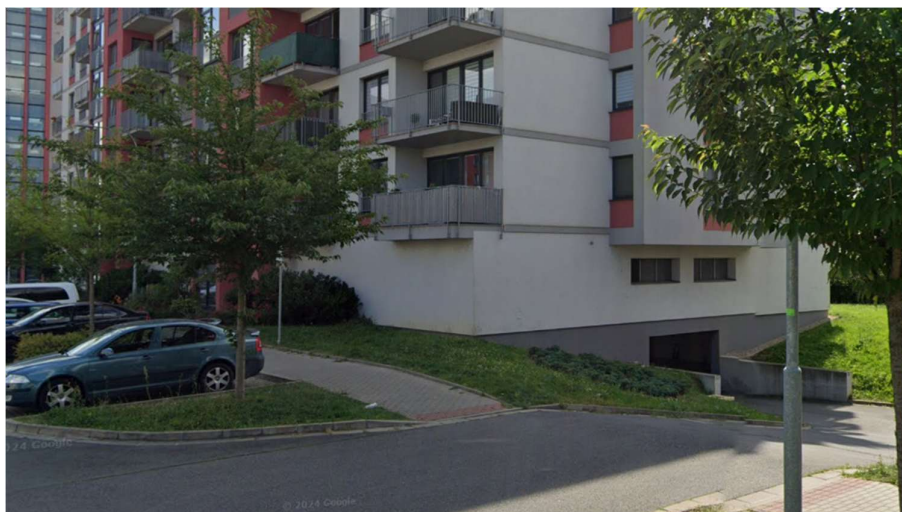
Obrázek 22 - Vlastnická práva na území

Zdroj: (8)

### 2.3.4 Další aspekty parkování v oblasti

#### Parkovací garáže

Každý bytový dům v oblasti má podzemní garáž, jedna z nich je k vidění na obrázku 23. Ty mají ale omezený počet parkovacích míst. Lze předpokládat, že je zde jedno další parkovací místo na každou bytovou jednotku. To však problém neřeší vzhledem k okolnosti, že většina domácností disponuje dvěma nebo více auty. Přístup do garáží je zajištěn pomocí dálkových ovladačů pro obyvatele bytových domů. Je to dobré řešení, avšak pro zdejší situaci nedostatečné.

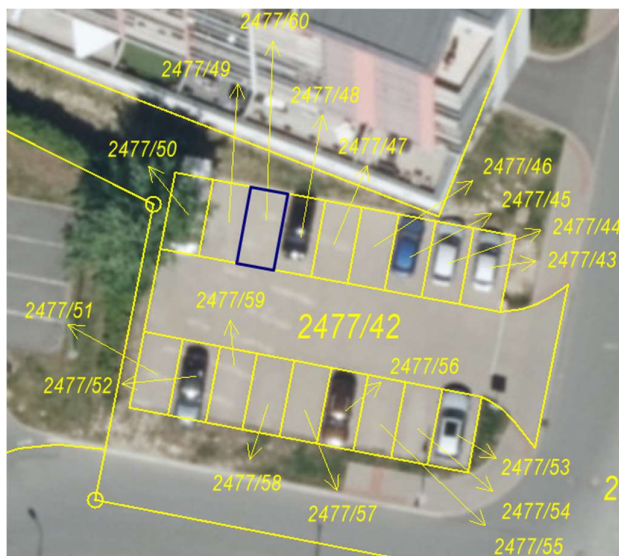


Obrázek 23 - Vjezd do podzemní garáže – bytový dům B

Zdroj: (6)

### Oblast oddělená závorou

V části 4 se vyskytuje oblast, která je opatřena závorou, lze ji vidět na obrázku 24 i s rozdělením pozemků. Za ní se nachází 18 parkovacích míst, které mají vlastnictví vyřešeno netradičně, každé parkovací místo je evidováno jako samostatný pozemek. Všechny zatím zůstávají ve vlastnictví firmy IP stav s.r.o. která oblast vystavěla. Lze tedy předpokládat, že místa jsou rezervovaná pro členy společnosti navštěvující pozemek.



Obrázek 24 - Rozdělení pozemku

Zdroj: (8)

### Značka u vjezdu

U vjezdu do celého areálu se nachází informativní dopravní značka zóny vyhrazeného parkování, ale již blíže neurčuje, pro koho je parkoviště vyhrazeno. Z umístění značky vyplývá, že tato zóna pokrývá celý areál bytových domů. To lze vidět na obrázku 25.



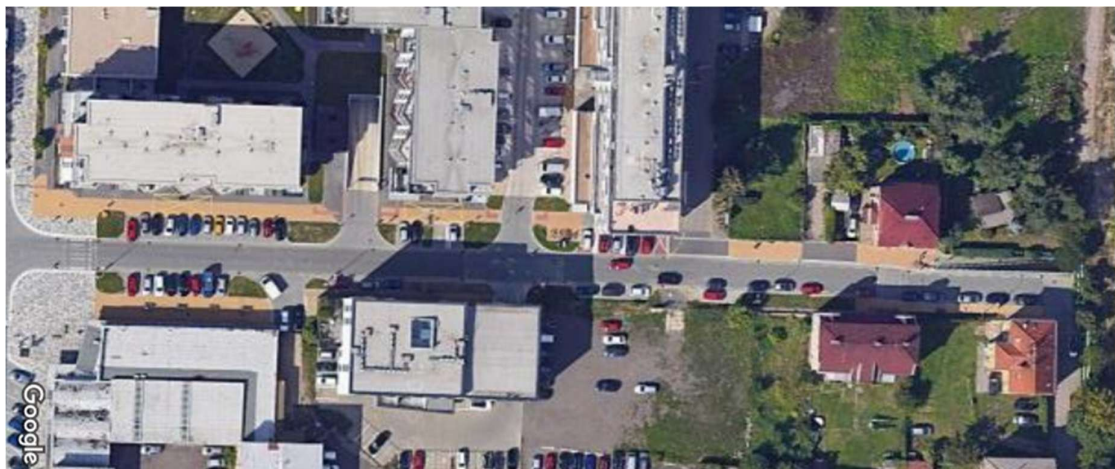
Obrázek 25 - Informační značka u vjezdu do areálu

Zdroj: (6)

## 2.4 Průzkum – Rokycanova

Jako druhou lokaci, na kterou se bude autor v práci zaměřovat je ulice Rokycanova, ta se nachází o dvě ulice na západ od ulice Pod Vinicí, území patří do městské části Pardubice 5. I zde došlo k rozdělení na 3 části, které lze vidět na obrázcích 26–28. Rozdělení proběhlo podle významných budov, poblíž kterých se jednotlivé úseky nachází.

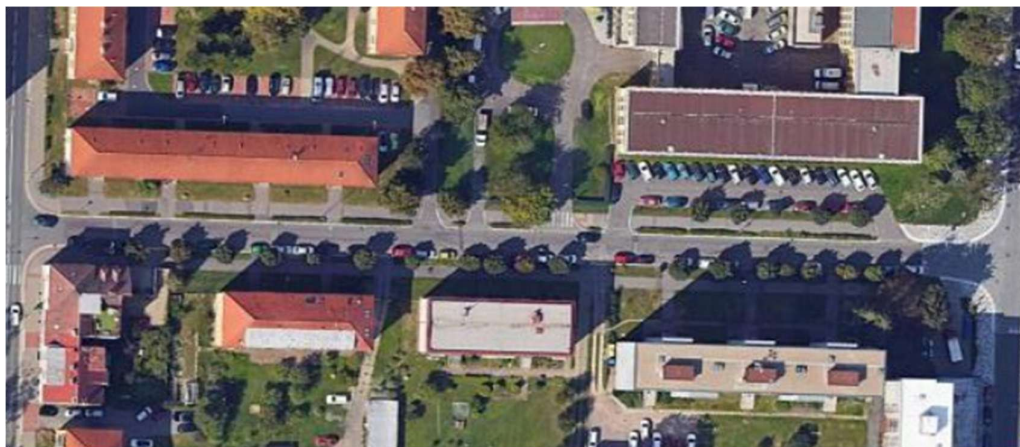
První část je na severní straně ulice a nachází se poblíž Polikliniky Vektor, tudíž dostala pracovní název „U Polikliniky“.



Obrázek 26 - Rokycanova, "U Polikliniky"

Zdroj: (6)

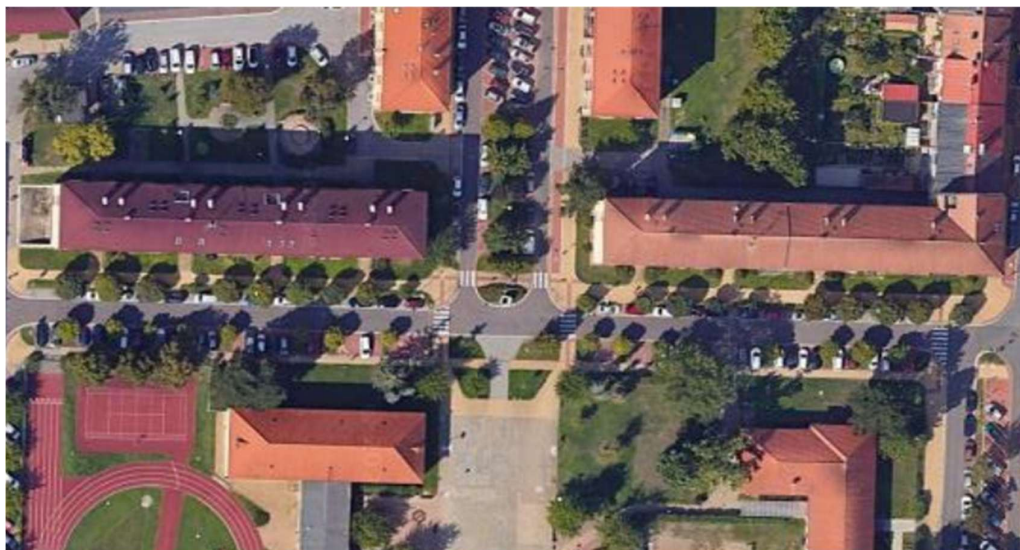
Druhá část je v prostřední části ulice a sousedí s Krajským ředitelstvím policie Pardubického kraje, proto bude označována jako „Před Policií“.



Obrázek 27 - Rokycanova, "Před Policií"

Zdroj: (6)

Část třetí tvoří jižní cíp ulice, a nachází se poblíž Základní školy na Benešově náměstí, proto bude nést pracovní označení „U základní školy“.



Obrázek 28 - Rokycanova - "U základní školy"

Zdroj: (6)

### 2.4.1 Podmínky průzkumu

Průzkum byl prováděn v úterý 1.4.2025 v 15:48 a 22.4.2025 v 9:50. Počasí bylo chladné ale slunečné.

### 2.4.2 Analýza průzkumu

V tabulkách níže lze vidět výsledky průzkumu, rozdělené podle oblasti a druhu parkovacího místa, v lokalitě jsou 3 šikmá parkovací místa, ty autor z důvodu zachování přehlednosti tabulky sloučil s příčnými. Ve vrchní tabulce jsou data z dopoledního počítání, a v té spodní z odpoledního. I zde došlo k vizualizaci dat na obrázcích 29-36.

Tabulka 6 - Ulice Rokycanova – dopoledne, vyhodnocení dat

Oblast	Příčné	Z toho plné	Podélné	Z toho plné	Invalidní
U Polikliniky	22	21	13	11	8
Před Policíí	0	0	31	31	0
U základní školy	31	27	28	26	2
Celkem	53	48	72	68	10

Zdroj: autor

Tabulka 7 - Ulice Rokycanova – odpoledne, vyhodnocení dat

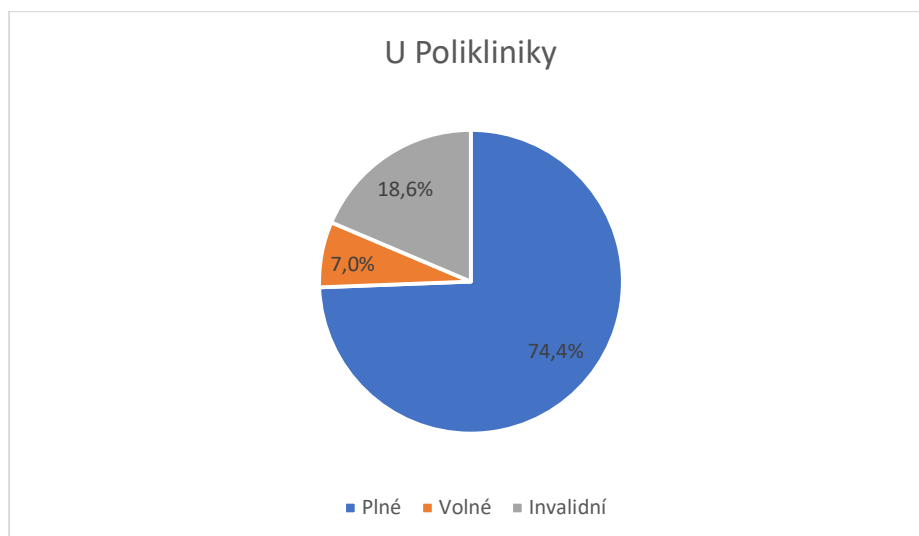
Oblast	Příčné	Z toho plné	Podélné	Z toho plné	Invalidní
U Polikliniky	22	21	12	7	8
Před Policíí	0	0	26	25	0
U základní školy	31	28	27	21	2
Celkem	53	49	65	53	10

Zdroj: autor

### U Polikliniky

První část leží na severu, poblíž Polikliniky Vektor, je to také jedna z více problémových částí, jelikož jsou zde nově postavené bytové jednotky od společnosti VEKTOR INVESTMENT a.s. Na to nebyla parkovací kapacita ulice připravená.

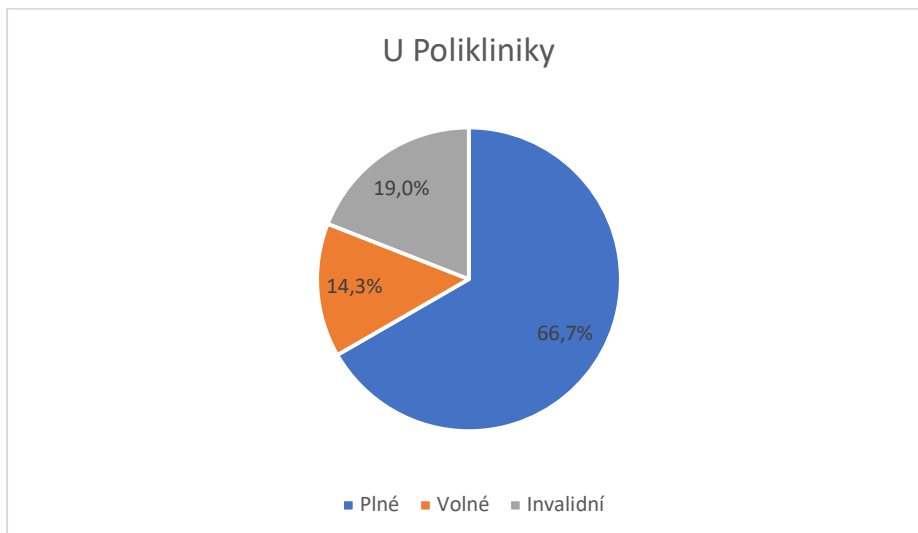
Dopoledne zde z celkových 34 míst bylo volno jen na třech. Rovněž zde byl největší počet invalidních parkovacích stání, a to 8. Po propočítání vyšla obsazenost na 91,4 %.



Obrázek 29 - Rokycanova – dopoledne, U Polikliniky – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

V odpoledních hodinách bylo volných míst 6. Obsazenost je pouze 81,3 %.



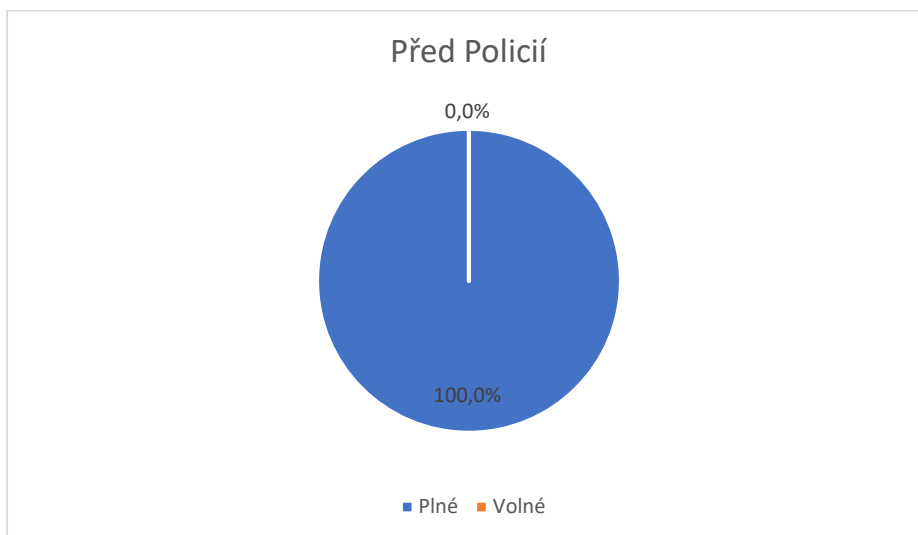
Obrázek 30 - Rokycanova – odpoledne, U Polikliniky – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### Před Policíí

Prostřední část se nachází poblíž Krajského ředitelství policie Pardubického kraje. To má na ulici vyhrazené parkoviště a bytové domy na druhé straně mají k dispozici podélné stání před nimi a některé i menší parkoviště ve dvorech.

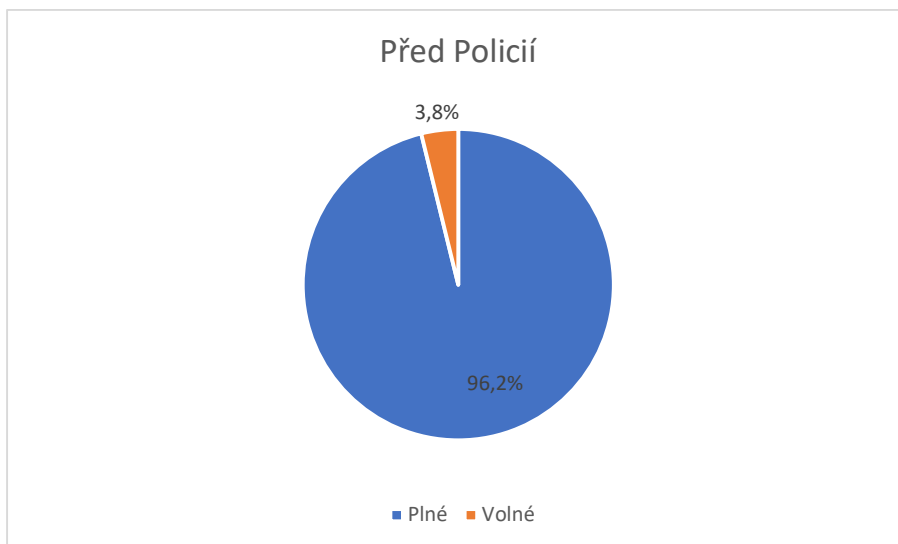
Během dopoledne zde nebylo volné ani jedno místo, což činí obsazenost celých 100 %.



Obrázek 31 - Rokycanova – dopoledne, Před Policíí – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

Odpoledne byla situace podobná, volné bylo pouze jedno místo. Obsazenost je tedy 96,2 %.



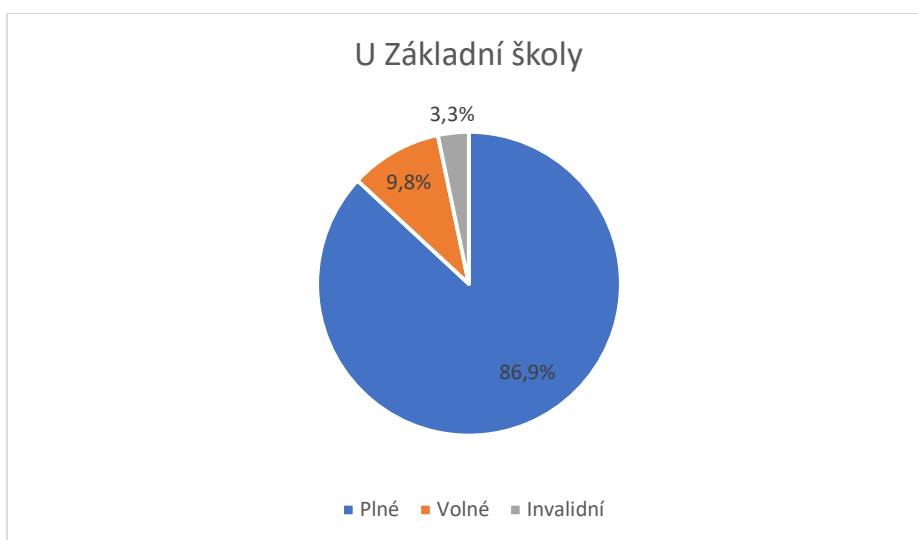
Obrázek 32 - Rokycanova – odpoledne, Před Policií – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### U základní školy

Poslední část leží na jihu ulice, poblíž základní školy na Benešově náměstí. Kromě základní školy jsou v této části i bytové domy, zde ale převážně bez parkování ve dvorech. V lokalitě bylo zaznamenáno 36 označených příčných míst, nerozdělený záliv pro podélné parkování a 2 invalidní. Také zde jsou 4 místa pro doprovod žáků základní školy, ty jsou sice mezi 6. a 17. hodinou přístupná veřejnosti, ale v době sbírání dat byla vyhrazena pro doprovod žáků, tudíž nebyla do průzkumu zařazena.

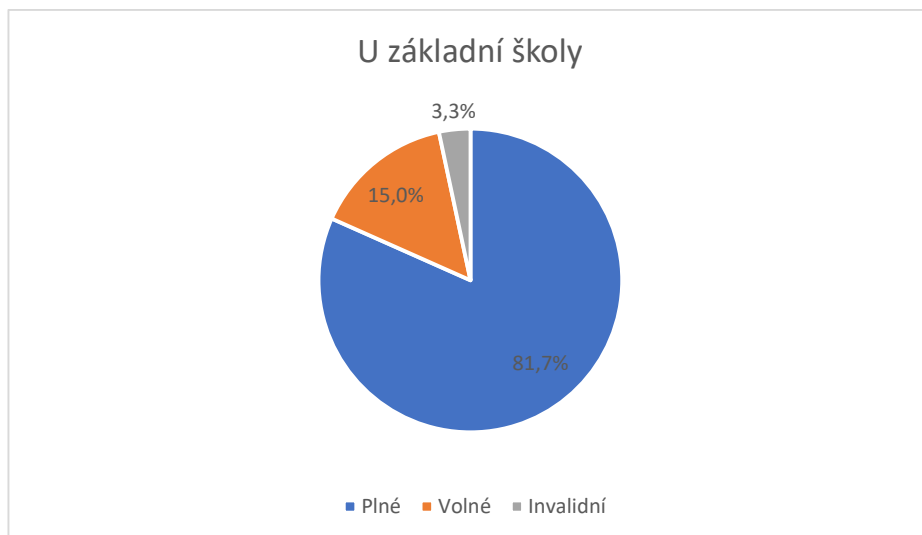
Během dopoledne zde bylo 6 volných parkovacích míst. Obsazenost činila 89,8 %.



Obrázek 33 - Rokycanova – dopoledne, U základní školy – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

Odpoledne se situace moc nezlepšila, volných míst bylo 9. Obsazenost tedy 84,2 %.

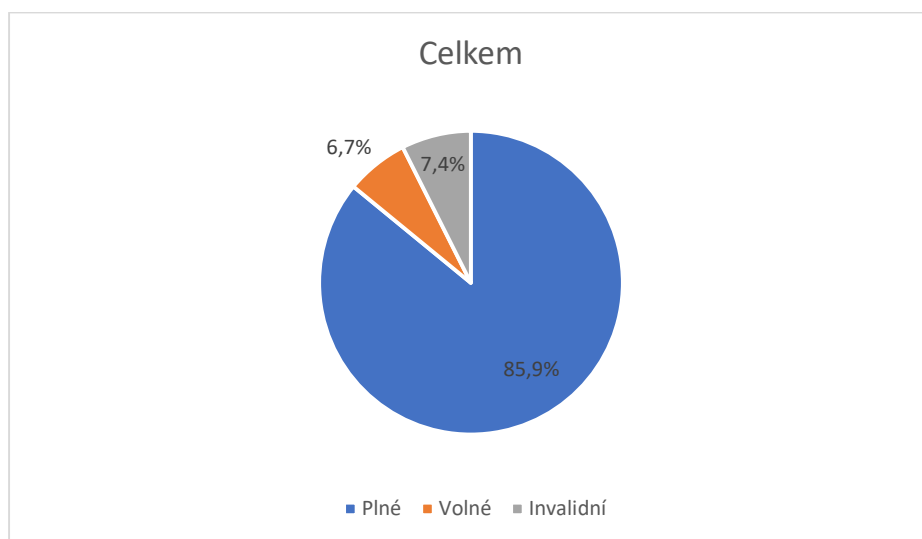


Obrázek 34 - Rokycanova – odpoledne, U základní školy – graf parkovacích míst

Zdroj: autor

### Výsledek analýzy

Celkem bylo na místě během dopoledne zjištěno 125 parkovacích míst, z toho 9 volných, to znamená 92,8 % celková obsazenost.

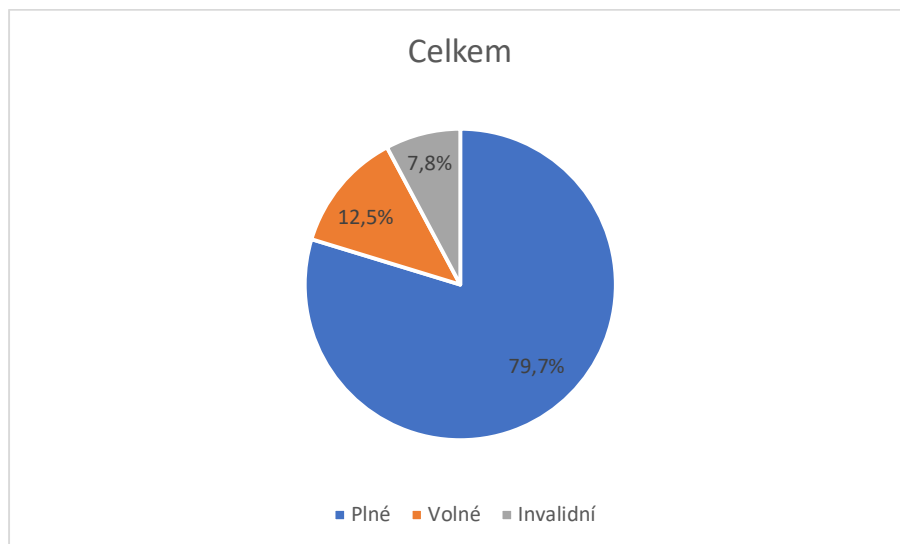


Obrázek 35 - Rokycanova – dopoledne, graf parkovacích míst

Zdroj: autor

V odpoledních hodinách bylo zjištěno pouze 118 parkovacích míst, 16 volných. Rozdíl mezi počty celkových míst je způsoben především podélným parkováním, které je řešeno formou parkovacích zálivů podél vozovky. Tato stání ale nejsou jednoznačně vyznačena vodorovným dopravním značením, tudíž se jejich počet mění. Ve výsledku tak počet skutečně využitelných stání ovlivňuje několik proměnných, jako délka vozidel a mezera ponechaná mezi vozidly. V praxi často dochází k neefektivnímu využití prostoru, přílišné mezery mezi vozidly

můžou způsobit ztrátu potencionálních míst. Stejně tak větší vozidla, jako třeba dodávky a SUV zaberou více prostoru, a tím také přispívají ke snížení celkové parkovací kapacity.



Obrázek 36 - Rokycanova – odpoledne, graf parkovacích míst

Zdroj: autor

#### 2.4.3 Přítomnost firmy VEKTOR INVESTMENT a.s.

Na severním konci ulice se nachází Poliklinika Vektor, ta zde stojí už dlouhou dobu a poskytuje obyvatelům v okolí lékařské služby. Mezi lety 2017 až 2020 zde společnost VEKTOR INVESTMENT a.s., která vlastní polikliniku a sportcentrum naproti, vystavěla čtveřici bytových domů včetně účelových komunikací pro jejich obsluhu, čímž ještě zhoršila situaci v oblasti. Sice vystavěla pod domy garáže, ty jsou ale omezené a nestačí pro samotné obyvatele, natož pro návštěvníky polikliniky.

Rovněž se zde opakuje stejná situace jako u ulice Pod Vinicí, kdy komunikace vlastní sama společnost, tudíž město zde nemá šanci cokoliv ovlivnit a pokusit se situaci zlepšit.

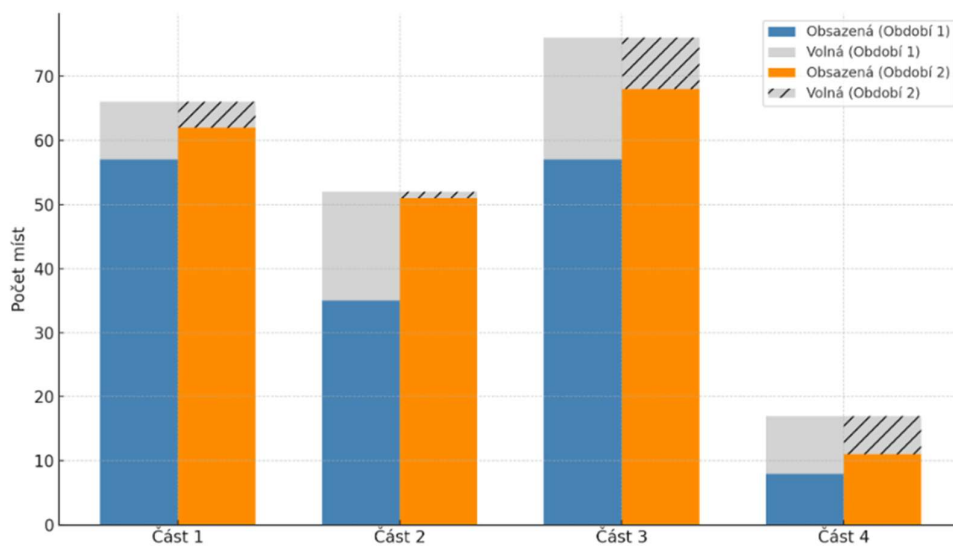
#### 2.5 Výsledky výzkumu

Při porovnání obou souborů je zřejmá různorodost obou oblastí. Ta první, Pod Vinicí je typickým příkladem sídlištní zástavby. Největší objem zaparkovaných aut byl zaznamenán k večeru, což znamená to, že zde není moc návštěvníků, co zde nemají bydliště. Velká část aut patří residentům, kteří ráno odjíždějí pryč za prací a dalšími účely a vrací se až během odpoledne a večera. To odpovídá charakteru lokality. Ulice Pod Vinicí se nachází na okraji obytné části, a jako jediná příjezdová cesta slouží zadní silnice kolem Kauflandu. Rovněž se v lokalitě nenachází mnoho obchodů a míst, která by mohla nalákat zákazníky z okolí, pouze pár menších obchodů sloužících převážně pro místní obyvatele. A vzhledem k tomu, že

odpolední průzkum byl prováděn kolem 17. hodiny, lze předpokládat, že situace se bude v dalších hodinách dále zhoršovat.

Na grafu níže lze vidět rozdíly v obsazenosti dopoledne, zapsané jako období 1 a odpoledne, jako období 2. Je zde patrný trend vyšší obsazenosti v odpoledních hodinách, což jasně potvrzuje předchozí teorie o nízké atraktivitě lokality pro externí návštěvníky. Největší rozdíl je v části 2, zejména proto že se nachází nejbliže ke vchodům do jednotek a je tudíž nejatraktivnější pro místní.

Celkově lze konstatovat, že oblast Pod Vinicí plní především funkci stabilní rezidenční čtvrti s předvídatelným parkovacím režimem. Případné změny v nabídce služeb či dopravní infrastruktury by mohly tento režim v budoucnu ovlivnit.



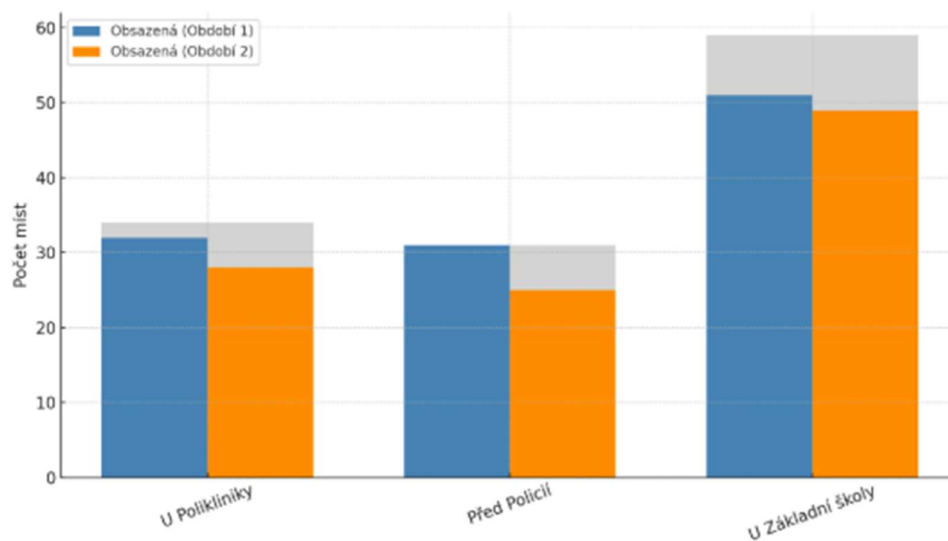
Obrázek 37 - Porovnání obsazenosti, Pod Vinicí – graf

Zdroj: autor

Rokycanova je opačným příkladem, nejvíce aut se zde nacházelo během dopoledne, to ukazuje na vysoký podíl návštěvníků z jiných částí města. Je k tomu hned několik důvodů, lokalita se nachází ve středu městské části Pardubice 5, to z ní dělá významnou tepnu městské části, která je díky své poloze atraktivní nejen pro místní obyvatele, ale i pro návštěvníky z jiných částí Pardubic. Dalším důvodem je vysoká koncentrace podniků. Na severu je to Poliklinika Vektor, která zajišťuje největší přísun zákazníků. Hned naproti ní je supermarket MůjObchod, který také významně přitahuje zákazníky. Na jihu je to zase Základní škola Benešovo náměstí, které přispívá k dopolednímu zatížení lokality. Nedostatek parkovacích míst by mohl v budoucnu vést k problémům nejen pro návštěvníky školy a polikliniky, ale také pro rezidenty.

Na grafu níže lze vidět data z dopoledne a odpoledne ve formě sloupcového grafu. Ta také potvrzují domněnky autora z předchozího odstavce. Je nutné zmínit, že v případě části grafu „Před Policí“ a „U Základní školy“ byl použit vždy největší počet parkovacích míst zjištěných v dané lokalitě. U Základní školy bylo dopoledne pouze o jedno místo více. Avšak Před Policí bylo dopoledne o pět míst více než odpoledne, a i tak byla všechna obsazená.

Na základě analýzy je zřejmé, že ulice Rokycanova vykazuje vysokou zátěž v dopoledních hodinách, zejména kvůli přítomnosti vzdělávacích a zdravotnických institucí.



Obrázek 38 - Porovnání obsazenosti, Rokycanova – graf

Zdroj: autor

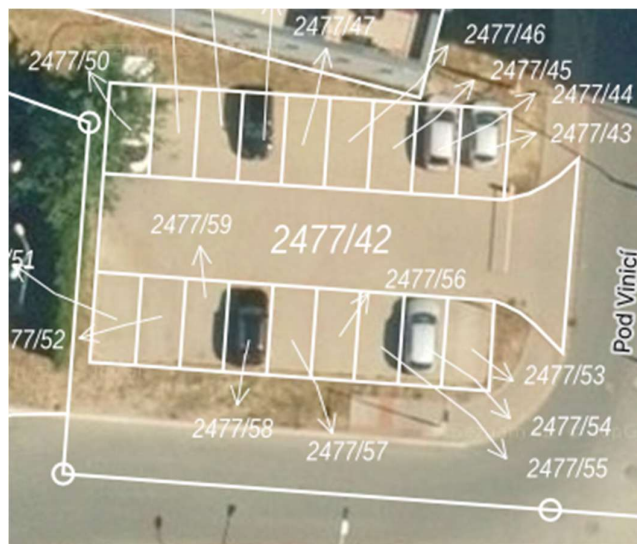
### 3 Návrh možných změn

Z průzkumu je zcela zřejmé, že situace ve zvolené oblasti není ideální a existují zde možnosti zlepšení. Převážně jde o možnosti v oblasti Rokycanova, kde je většina komunikací vlastněná městem, naopak Pod Vinicí tomu tak není. Hlavní náplň této kapitoly bude prozkoumání obou lokalit a hledání míst, kde by mohlo dojít ke změnám, které by mohly pozitivně ovlivnit situaci s parkováním.

#### 3.1 Pod Vinicí

Lokalita Pod Vinicí se vyznačuje vysokou náročností na dlouhodobé parkování. Nejvíce aut zde parkuje přes noc, to se také projevilo v sesbíraných datech, která ukazovala výrazně větší zatížení v odpoledních hodinách. Tento trend vychází z převládajícího využití území jako obytné zóny, kde většinu objektů tvoří bytové domy. To má významné důsledky pro plánování a správu parkovacích kapacit, například z hlediska úvah o zavedení rezidentního parkování. Zřizování parkovacích zón s omezeným časovým limitem by zde pravděpodobně nebylo efektivní. Naopak by bylo vhodné zaměřit se na možnosti optimalizace stávajících kapacit a případné zvýšení počtu parkovacích stání v rámci stávajícího uličního prostoru, s minimálním zásahem do bezpečnosti provozu a plynulosti dopravy.

Tato oblast má několik příležitostí a míst, kde by mohlo dojít ke zlepšení. První část je oblast oddělená závorou, která je veřejnosti nepřístupná a při návštěvách autora oblasti bylo z velké části nevyužívané. Tu lze znovu vidět na obrázku 39.



Obrázek 39 - Oblast oddělená závorou

Zdroj: (8)

Při zpřístupnění této oblasti by vzniklo 18 nových míst, což by značně napomohlo celé situaci. Rovněž by náklady na tuto změnu byly minimální. Jediné, co by bylo potřeba udělat by bylo buď nechat permanentně závory otevřené, nebo je odstranit. Druhá možnost, jak zpřístupnit tuto část pro veřejnost, ale částečně zachovat rezervované parkovací stání, je udělat ho časově omezené, přes den by mohlo být rezervované pro vybraná vozidla a ve večerních hodinách by bylo přístupné pro všechny, aby se maximálně využila jeho kapacita.

Druhá možnost pro zlepšení je rovněž ve čtvrté části, a týká se volné plochy vedle stávajícího parkoviště. Tato plocha je ve vlastnictví IP stav s.r.o. což by nemělo představovat problémy v případném vytváření nových parkovacích míst. Na obrázku níže lze vidět výřez z katastru nemovitostí, kde je upřesněno rozdělení pozemků.



Obrázek 40 - Volná plocha

Zdroj: (8)

Plocha momentálně nemá žádné využití, šlo by tedy jí přeměnit na další parkovací plochu. Taková místa by sice byla značně daleko od vchodů do domu, ale v momentě, kdy jsou stávající plná, určitě najdou využití. Taky by stálo za zvážení v případě, že by se tato místa stavěla, tak by se mohla zlepšit jejich přístupnost pomocí vybudování příchodové cesty po pravé straně domu.

### 3.2 Rokycanova

V Rokycanově ulici se jako nejproblematictější období z hlediska dostupných parkovacích míst ukázala dopolední špička, což lze přičíst jak specifické povaze lokality, tak i vysoké koncentraci různých služeb a zařízení, které přitahují krátkodobé návštěvníky.

Za nejkritičtější úsek lze označit severní část ulice v bezprostřední blízkosti polikliniky, Tato lokalita je nejvíce zatížena právě v dopolední dopravní špičce, což souvisí s provozní dobou zdravotnického zařízení. Vzhledem k charakteru návštěv (často osoby s omezenou

pohyblivostí, starší občané a podobně) je zde zvýšená poptávka po snadno dostupném a blízkém parkování, která ale není v aktuální situaci uspokojena.

Přestože je situace v celé ulici komplikovaná, bylo identifikováno několik míst, kde by bylo možné přijmout opatření vedoucí ke zlepšení dostupnosti parkování, například optimalizací organizace stání, úpravou dopravního značení nebo zlepšením ostatních druhů dopravy.

První možnost by nezahrnovala výstavbu nového parkování, ale zlepšení dosahu a četnosti spojů městské hromadné dopravy, vzhledem k přítomnosti autobusové zastávky v těsné blízkosti polikliniky. To by mohlo zvýšit počet lidí, kteří by radši zvolili cestování tímhle způsobem, a tím pádem snížit počet aut v lokalitě. Na obrázku 41, který znázorňuje jízdní řád příslušné linky, lze vidět množství spojů v běžný pracovní den. Za celý den z téhle zastávky odjede 7 autobusů. Což je vzhledem k atraktivitě lokality poměrně málo. Také tyto autobusy jedou pouze v čase od 11 do 15 hodin, což se z velké části vyhýbá dopolední špičce, která je jeden z nejvýznamnějších problémů lokality. Přidáním spojů městské hromadné dopravy v dopoledních hodinách by mohlo dojít ke značnému zlepšení situace s minimálním zvýšením nákladů.

Směr jízdy	Spoj	Odjezd	Poznámka
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	11:20	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	12:20	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	12:50	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	13:20	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	13:50	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	14:20	>
Závodu míru přes Masarykovo nám., K Polabinám	Bus 20	14:50	>

Obrázek 41 - Rokycanova – odjezdy autobusů

Zdroj: (10)

Druhá možnost by byla vystavění dalších parkovacích míst, což je vzhledem k hustotě staveb na ulici složité. Avšak jedna taková lokace se zde nachází. Jde o pruh trávy podél silnice,

přímo naproti poliklinice. Na obrázku níže lze vidět zmíněnou část. Ta aktuálně nemá využití a působí neudržovaně.



Obrázek 42 - Volný pruh trávy

Zdroj: autor

V zadní části fotky lze vidět podélné parkovací stání, která je zde postaveno, ale je využíváno auty jako šikmé. Vzhledem k tomu, že travnatá plocha je vlastněná městem Pardubice, by se zde nevyskytly žádné majetková spory a zanikla by potřeba odkupovat zmíněný pozemek.

Avšak po zkoumání této možnosti bylo dosaženo závěru, že taková stavba by byla neuskutečnitelná, vzhledem k tomu že šířka komunikace je zde 6,5 metrů, což je nejmenší přípustná šířka pro obousměrnou silnici. Případné šikmé stání by muselo být širší než pruh trávy na obrázku, a tím pádem by zasahovalo do komunikace, ta by musela být zúžena a tím pádem by nesplňovala požadavky na šířku. Další možností je vystavění podélných parkovacích míst v této lokalitě. To by usnadnilo provoz, vzhledem k tomu, že aktuálně zde stojí auta v silnici a blokují provoz, takže by nešlo o zvýšení dopravní kapacity, ale spíše o zvětšení bezpečnosti a šířky silnice.

Jedna z dalších možností se nachází v prostřední části, „U Policie“. Jediná možnost parkování pro veřejnost je tvořena krajnicí na východní straně ulice. Tato místa nejsou nijak vyznačena příslušným dopravním značením, která by oddělovala jednotlivá místa, to způsobuje neefektivní využití této plochy. Tento typ neuspořádaného parkování s sebou nese několik úskalí, především z hlediska efektivity a predikovatelnosti. Bez vyznačených stání nelze přesně vypočítat kapacitu a plánovat případné úpravy či optimalizace. Možnou změnou v této oblasti

by mohlo být vyznačení parkování vodorovným dopravním značením. To by celému problému pomohlo a umožnilo by efektivní využití dostupného prostoru.



*Obrázek 43 - Podélné parkování na ulici Rokycanova*

*Zdroj: (6)*

Na obrázku 43 lze vidět příklad problému zmiňovaného v předchozím odstavci. Kvůli špatné organizaci parkování vzniklo před šedým vozem k vytvoření většího místa, než je nutné. To poté při výskytu na více místech snižuje celkovou parkovací kapacitu ulice.

## 4 Zhodnocení proveditelnosti navržených změn

U lokality Pod Vinicí je posouzení proveditelnosti náročné, vzhledem k tomu, že je celá oblast vyjma travnatých ploch a dětského hřiště vlastněna privátní společností. Tak je pouze na ní, jestli budou celou situaci řešit nebo ne. V části za závorami lze předpokládat, že byla oblast ohraničena schválně, a bude buď sloužit pro členy Společnosti nebo vzhledem k tomu, že je každé parkovací místo zapsané jako samostatný pozemek, by zde šlo provést rozprodání a rozdělení míst mezi rezidenty, kteří by měli o soukromá místa zájem.

Druhá možnost v této části je ještě méně pravděpodobná, převážně kvůli pozemkům. Společnost IP stav s.r.o. vlastní pouze malou část pozemku za domem D<sup>3</sup>. Ten je natolik úzký, že by zde nebylo možné postavit pokračování silnice s parkovacími místy.

V ulici Rokycanova se možnost rozšíření pokrytí městské hromadné dopravy jeví jako nejvíce proveditelná možnost. Vede zde linka 20, která v obou směrech spojuje zdejší zastávku s Masarykovým náměstím, to je významný přestupní uzel, v němž se setkává značná část všech spojů z celého města. Zlepšení spojů by mohlo usnadnit dopravu nejen pro návštěvníky polikliniky, ale také pro místní rezidenty. Pokud budou mít k dispozici městskou hromadnou dopravu po celý den, mohou se rozhodnout zvolit pro každodenní cesty po Pardubicích místo auta právě zmíněné autobusy. To by také mohlo ovlivnit hustotu provozu, a pomoci k celkovému snížení počtu aut v této části města.

U druhé části, a to výstavba podélného stání u polikliniky, tam je možnost uskutečnění takových změn nepravděpodobná. Za stávajícím podélným stáním na začátku travnaté plochy se nachází sloup veřejného osvětlení. Ten by značně překážel ve stavbě, a pokud by došlo ke stavbě až za sloupem, vytvořily by se tímto způsobem dvě až tři místa, což by nakonec dokonce snížilo počet míst na parkování oproti stávající situaci.

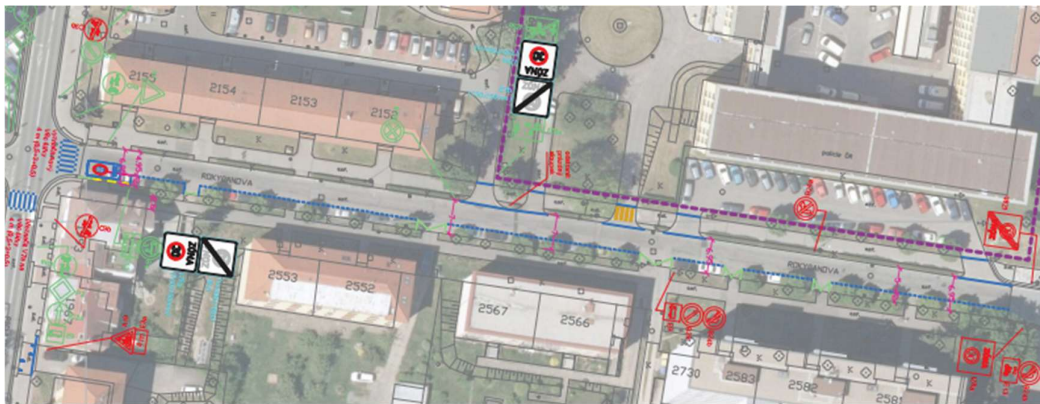
U posledního návrhu, čímž je vyznačení podélného stání v prostřední části ulice, je proveditelnost reálná. Bylo by potřeba provést podrobné měření pro určení počtu a rozmístění jednotlivých parkovacích míst. To by se mohlo zkomplikovat vzhledem k několika vjezdům, které se na této straně ulice nacházejí.

### 4.1 Aktivita města Pardubic v řešení tohoto problému

V úterý 1.4.2025 došlo ke schůzce s vedoucím oddělení koncepce dopravy, Ing. Antonínem Sukem, kde bylo objasněno, co v této záležitosti podniká město Pardubice. To o tomto problému ví již delší dobu a v blízké budoucnosti budou podniknuty kroky vedoucí

k teoretickému zlepšení. V plánu je totiž vymezení nových podélných parkovacích míst na straně ulice Rokycanova. To sice povede k teoretickému zvětšení kapacity, ale aktuálně na těchto místech stojí auta už teď, tudíž půjde jen o zlegalizování tohoto stání. Nejvíce míst lze takto získat v části „U Policie“, kde dojde k této změně po celé délce ulice, rovněž je v plánu posunout značku plošného omezení rychlosti (Zóna 30). Ta by měla zvětšit bezpečnost provozu v lokalitě.

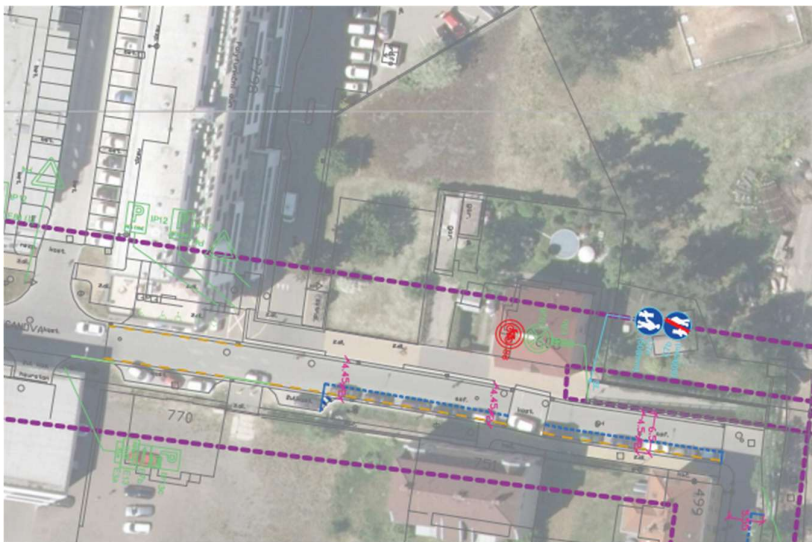
Na obrázcích 43 a 44 lze vidět výstřižky z plánovacího programu města Pardubice, které byly poskytnuty panem Sukem pro účely této bakalářské práce. Je nutné zmínit, že jsou to pouze plány, které mohou být předmětem změn.



Obrázek 44 - Plánované změny dopravního značení, část "U Policie"

Zdroj: Interní systém města Pardubice

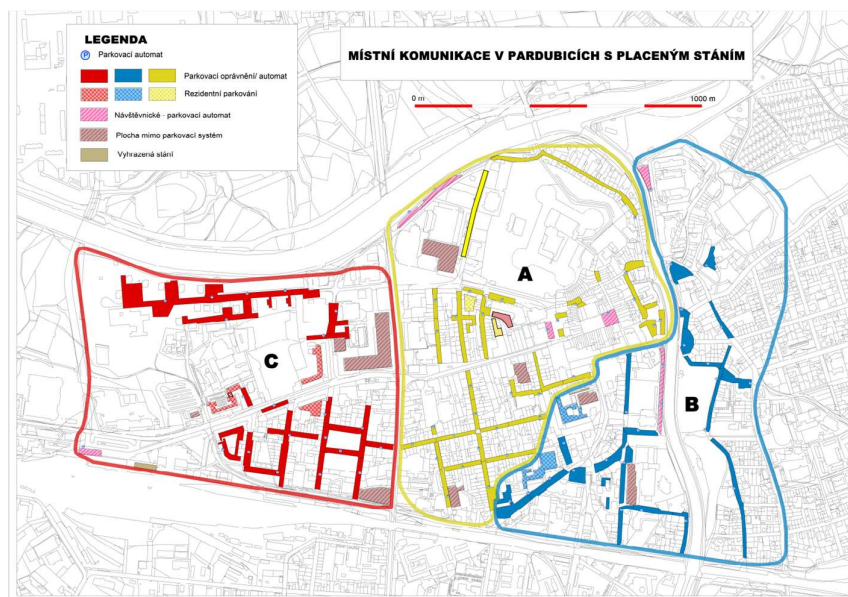
Ke druhé změně vodorovného dopravního značení dojde na severu oblasti „U Polikliniky“. Tam dojde pouze ke zlegalizování několika parkovacích míst na severním konci ulice. Rovněž zde bude umístěna značka zákazu zastavení na druhé straně, aby se zajistil volný průjezd k zadním domům.



Obrázek 45 - Plánované změny dopravního značení, část "U Polikliniky"

Zdroj: Interní systém města Pardubice

Další věc, která by mohla mít vliv na počet zaparkovaných aut je plánované zpoplatnění stání. Pardubice po vzoru dalších velkých měst pracují na zpoplatnění parkovacího stání v jejich středu. To již funguje ve třech lokalitách, všechny se nacházejí severně od železničního koridoru. První je v okolí zámku. Druhá je na východ, okolo Automatických mlýnů a Bubeníkových sadů a poslední je na západ od první oblasti, v okolí bývalého pivovaru. Tyto zóny se mají rozšířit i na jižní stranu železničního koridoru. A to nejdříve na oblast sídliště Dukla až po silnici 324, a poté i na východ od této silnice, což by znamenalo i na ulici Rokycanovu. Na obrázku 45 lze vidět mapu aktuálního placeného parkování ze stránek města Pardubice.



Obrázek 46 - Aktuální zóny placeného parkování

Zdroj: (9)

Tyto zóny si kladou za cíl snížit počet aut v oblasti. Cílí zejména na návštěvníky z okolních měst a obcí, ti do lokalit přijíždějí za různými účely a místo využití velkých parkovacích domů určených pro tyto účely, využívají parkování zadarmo na ulicích. To je problém, který sužuje většinu velkých měst, které na to reagují mimo jiné i zavedením placeného stání. V tom případě jsou návštěvníci pobízeni pro využití parkovacích domů, které mají často výhodnější parkovné na krátkodobé parkování, například první hodinu zadarmo a podobné praktiky. Další možností je využití městské hromadné dopravy. To odstraní stres, který někteří řidiči mají z řízení v rušných centrech. Často je využití tohoto způsobu dopravy rychlejší než cesta autem, převážně díky vyhrazeným pruhům, která města vystavují.

## ZÁVĚR

V této práci si autor kladl za cíl provést důkladný dopravní průzkum situace, což provedl ve dvou časových obdobích, každé v jiném druhu špičky statické dopravy. V prvním období šlo o dopolední špičku, ta platí zejména pro části města, které zažívají vyšší návštěvnost od nerezidentů, zejména různé obchodní domy a jiné podniky poskytující služby občanům. Odpolední špička se týká především zástaveb s velkou koncentrací bytových domů, kde se rezidenti vrací ze zaměstnání a zvyšují zatížení na parkovací infrastrukturu.

Pomocí průzkumů a jejich analýzy autor prokázal, že tyto problémy existují a ukázal jejich závažnost v různých časových obdobích. Tam se ukázalo, že ulice Rokycanova zažívá problémy s parkováním převážně v dopoledních hodinách, a Pod Vinicí zase v hodinách odpoledních.

Další část práce se zaměřovala na návrh možných opatření pro zlepšení situace. Byla navržena čtyři možná opatření a posouzena jejich proveditelnost. Na závěr byla diskutována schůzka s vedoucím oddělení koncepce dopravy, postoj města Pardubice k této problematice. Detailně byly rozebrány změny směřující ke zlepšení parkování v uvedených lokalitách, které město Pardubice v této oblasti plánuje.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZROJŮ

- (1) MÁTLOVÁ, Jana. *Počet aut v domácnosti*. Online. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. 2022. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/ze0fl/>.
- (2) Ever-wider: why large SUVs don't fit, and what to do about it. European Federation for Transport and Environment. Leden 22, 2024. Dostupné z: [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024\\_01\\_Width\\_limit\\_for\\_light\\_duty\\_vehicles\\_final\\_2024-04-29-155013\\_zacs.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_01_Width_limit_for_light_duty_vehicles_final_2024-04-29-155013_zacs.pdf)
- (3) European vehicle market statistics 2024/25, The International Council on Clean Transportation. Prosinec 10, 2024. Dostupné z: <https://theicct.org/publication/european-vehicle-market-statistics-2024-25/>
- (4) Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví [ÚNMZ]. ČSN 736056:2011, Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- (5) ČESKO. Fragment #f7897324 vyhlášky č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu – znění od 1. 7. 2024. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010–2025 [cit. 6. 5. 2025]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2024-146#f7897324>
- (6) [www.google.com/maps?q](http://www.google.com/maps?q)
- (7) [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)
- (8) <https://sgi-nahlizenidokn.cuzk.gov.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&MarWindowName=Marushka&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=0&MarQParamCount=1>
- (9) <https://pardubice.eu/parkovani>
- (10) <https://idos.cz/vlakyautobusymhdvse/odjezdy/vysledky/?date=30.04.2025&f=Rokycanova&fc=367003>