

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh systému parkování Call centra T-Mobile v Hradci Králové

Bc. Lenka Kejdanová

Diplomová práce

2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lenka KEJDANOVÁ**
Osobní číslo: **D08668**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Návrh systému parkování Call centra T-Mobile v Hradci Králové**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika dopravy v klidu a její specifika
2. Analýza dopravy v klidu
3. Současná situace a návrh řešení systému parkování
4. Zhodnocení navrhovaných řešení

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury: **dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jiří Čáp**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2009**
Termín odevzdání diplomové práce: **24. května 2010**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

Prohlašuji:

Tuto práci 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., autorský zákon, 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.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 20. května. 2010

Lenka Kejdanová



ANOTACE

Práce je zaměřena na dopravu v klidu v centrech evropských měst, na problémy související s nárůstem dopravy v centrech a na možnosti řešení těchto problémů prostřednictvím aplikace parkovací politiky. Dále se práce zabývá konkrétní budovou spolu s jejími zaměstnanci, kde se problémy v oblasti dopravy v klidu projevují a na základě teoretické a analytické části navrhuje možné způsoby řešení.

KLÍČOVÁ SLOVA

doprava v klidu; politika parkování; integrovaný systém parkování; Hradec Králové

TITLE

A Proposition of a Parking System in T-Mobile's Call Centre in Hradec Králové

ANNOTATION

The aim of the study is static transport in centres of european cities, problems connected with increasing transport in centres and possibilities of solutions of these problems using parking policy. Next goals of the study are problems of static transport originated in the building and their employees. This study proposes possible solutions based on the theoretical and analytical part.

KEYWORDS

static transport; parking policy; integrated parking systém; Hradec Králové

OBSAH

	Str.
ÚVOD	7
1 Charakteristika dopravy v klidu a její specifika	9
1.1 Parkovací a odstavné plochy a další možnosti parkování.....	10
1.2 Charakter měst	11
1.3 Politika parkování	16
1.4 Náklady dopravy	19
2 Analýza dopravy v klidu	22
2.1 Parkování v evropských městech.....	22
2.2 Problematické vnímání regulační dopravní politiky veřejností	24
2.3 Příklady parkovací politiky na ukázce evropských měst.....	26
2.4 Dopravní politika města Hradce Králové v návaznosti na dopravu v klidu	28
3 Současná situace a návrh řešení systému parkování.....	35
3.1 Současná situace Call centra T-Mobile s ohledem na charakter a lokalitu budovy...35	
3.2 Pohled zaměstnanců na aktuální situaci.....	42
3.3 Navrhovaná řešení	48
4 Zhodnocení navrhovaných řešení	54
4.1 Zhodnocení výstavby parkovacího domu	54
4.2 Zhodnocení nákupu abonentských parkovacích karet	56
4.3 Zhodnocení preference MHD a budování záchytných parkovišť	58
ZÁVĚR	60
SEZNAM LITERATURY	62
SEZNAM TABULEK	64
SEZNAM OBRÁZKŮ	65
SEZNAM ZKRATEK	66
SEZNAM PŘÍLOH	67

ÚVOD

Ve městech po celém světě roste v posledních letech potřeba dopravy vysokým tempem. Nárůst dopravy souvisí s ekonomickým růstem, který generuje vyšší potřebu přemístění osob i věcí. S ohledem na relativně dobrou finanční dostupnost provozování osobních vozidel, pohodlí a flexibilitu, která s využíváním osobního automobilu souvisí, dala většina obyvatel evropských měst přednost individuální automobilové dopravě, na úkor veřejné dopravy a městské hromadné dopravy.

S nárůstem především individuální automobilové dopravy souvisí problémy, s kterými se potýká většina evropských měst, stejně jako větší města v ČR. Negativní vliv dopravy ve městech je mnohdy obzvlášť zřetelný. Dnes si lze jen těžko představit rozvinuté moderní město bez zplodin, hluku, a všudypřítomných parkujících osobních automobilů. Motorizovaná doprava automobilů a zároveň nedostatečná infrastruktura často ohrožují zdraví i životy chodců a cyklistů.

S ohledem na to, kolik negativních důsledků přináší nárůst motorizované dopravy jednotlivým městům, stalo se prioritou evropské dopravní politiky omezit motorizovanou dopravu, především pak individuální automobilovou dopravu a podporovat „šetrnější“ způsoby dopravy. „Šetrnější“ nejen s ohledem na ekologii, ale zároveň šetrnější ve smyslu společenských nákladů.

Regulační opatření, která mají za úkol omezit využívání osobních automobilů na území měst, by měla být koncipována jako systém v rámci uplatňování zvolené dopravní politiky daného města. Parkovací politika je jednou ze součástí dopravní politiky.

Téma této diplomové práce je voleno s ohledem na jeho aktuálnost a s ohledem na skutečnost, že město Hradec Králové se rozhodlo uplatňovat politiku parkování realizací regulačních opatření jakým je zpoplatnění parkování na území města. Toto opatření přineslo nemalé komplikace v oblasti parkování nejen pro zaměstnance pracující v budově Call centra T-Mobile v Hradci Králové, ale také pro subjekty, které se nacházejí v blízkém okolí této budovy.

Diplomová práce se bude v první kapitole zabývat charakteristikou dopravy v klidu a jejími specifiky a základními pojmy, které se k této problematice vztahují. Práce by měla dále analyzovat aktuální situaci dopravy v klidu ve vybraných evropských městech. Dále se zaměří na aktuální dopravní politiku Hradce Králové a na parkovací politiku jako její část.

Aktuální a konkrétní situace v okolí budovy Call centra T-Mobile v Hradci Králové bude obsahem třetí kapitoly. Zaměřím se na aktuální situaci v okolí budovy, dále na základě vlastního průzkumu zjistím postoj zaměstnanců k dané problematice a získané informace budou použity pro budoucí možné návrhy řešení.

Poslední, čtvrtá část zhodnotí navrhovaná řešení s ohledem na aktuální situaci a možnosti z pohledu zaměstnanců, zaměstnavatele i s ohledem na uplatňovanou dopravní politiku města Hradce Králové.

Cílem práce je na základě teoretického poznání, analýzy a syntézy dostupných informací navrhnout možnosti parkování pro zaměstnance budovy Call centra T-Mobile, vyhodnotit navrhovaná řešení a určit, která řešení by bylo možné realizovat.

1 Charakteristika dopravy v klidu a její specifika

Podle Vonky (2004) je **doprava v klidu** jedním z názvů pro statickou dopravu, stejně tak je možné použít i název parkování. Doprava v klidu je součástí dopravního procesu a je jeho neopomenutelnou součástí. O dopravě v klidu se hovoří především v souvislosti s oblastí individuální automobilové dopravy, kdy vozidla, pokud nejsou v provozu, musí být po tuto dobu umístěna na určitém místě. V tento moment vzniká první problém, kde by měla být tato vozidla umístěna.¹

Doprava v klidu je často označována také pojmy, jako je parkování či stání. Jednotlivé pojmy mají však každý svůj jednoznačný význam, který vyplývá z českých státních norem. Norma ČSN 736056, která platí pro projektování nových a úpravu dispozičního řešení stávajících odstavných a parkovacích ploch silničních vozidel, ve své části názvosloví vymezuje několik základních pojmů, které je třeba i pro účely této práce rozlišovat.

- **„Odstavné a parkovací plochy** - plochy, které slouží k odstavení a parkování vozidel.
- **Parkování** - umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací (např.: po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu). Parkování lze odlišovat dle doby trvání na krátkodobé (do 2 hodin trvání) a dlouhodobé (nad 2 hodiny trvání).
- **Odstavení** - umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací (zpravidla v místě bydliště, popř. v sídle provozovatele vozidla) po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá.
- **Stání** - plocha sloužící k odstavení (odstavné stání) nebo parkování (parkovací stání) vozidla.“²

Parkování jako statická součást dopravy přináší do značné míry problémy městským centrům. Jsou to problémy týkající se plynulosti dopravy a problémy týkající se životního prostředí obyvatel měst, ve smyslu prostoru, kde žijí. V městských centrech dochází ke koncentraci požadavku po dopravě v kombinaci se stísněnými prostory, které neumožňují nabídku dostatečné parkovací kapacity na ulicích a na některých místech ani výstavbu parkovacích domů v centrech. Řešením těchto problémů by se měla věnovat především městská dopravní politika a s ní související politika parkování.

¹ VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 2. zkrácené. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. Statická doprava, s. 113. ISBN 80-7194-630-3.

² ČSN 736056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: Český normalizační institut, 2001. s. 1.

1.1 Parkovací a odstavné plochy a další možnosti parkování

Téměř každá budova, která vzniká je zároveň zdrojovým a cílovým místem dopravy, především pak individuální automobilové dopravy (IAD) a má za povinnost řešit situaci týkající se dopravy v klidu. Dle technických norem musí každé nově vznikající budově náležet určitý počet míst pro odstavování či parkování a to dle výpočtů dle technických norem a dále s ohledem na místní vyhlášky. Z této povinnosti vyplývá, že počet parkovacích míst je jedním z důležitých nástrojů regulace IAD na území měst s důrazem na samotná centra měst.

Možnosti parkování a odstavování jsou následující:

- „*stání na parkovacích pruzích veřejných komunikací*
- *stání na samostatných plochách - na parkovištích (speciální venkovní plochy pro odstavování a parkování vozidel, které mohou vzniknout v urbanisticky vhodných prostorech.)*
- *parkování v samostatných objektech – v garážích (nadzemní či podzemní objekty pro odstavování a parkování vozidel)*“³

Z výše uvedených variant jsou na svou výstavbu i provoz jednoznačně nejnákladnější garáže. Parkoviště jsou o něco méně náročná na finance. Nejmenší náklady jsou spojeny se zřízením a provozem stání na parkovacích pruzích veřejných komunikací. Pokud se tedy na území města rozhodne o výstavbě například garáže, která je stavěna samostatně (bez návaznosti na další budovu), dotuje se tato výstavba například z příjmů, které plynou z výběru parkovacích poplatků z parkovacích míst zřízených na pruzích místních komunikací na území města. „*V lokalitách s aktivní regulací parkování, zejména v centrech měst, se člení parkovací a odstavné plochy na následující:*

- *provozně nutné plochy (pro služební vozy vybraných pracovišť – vyhrazená stání)*
- *odstavné plochy pro občany trvale bydlící v dané lokalitě (vyhrazená stání)*
- *parkovací plochy pro návštěvníky centra (veřejná stání, často s parkovacím poplatkem)*

³ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2. vydání. Praha: ČVÚT, 2007. s. 119. ISBN 978-80-01-03602-0.

*Parkování a odstavování vozidel se realizuje buďto na veřejných parkovištích, nebo na vyhrazených parkovištích (s jasně vymezeným okruhem uživatelů)*⁴

1.1.1 Odstavná parkoviště a další systémy dopravní obsluhy

Následující systémy dopravy se prosazují s cílem prosadit veřejnou dopravu na úkor IAD. Je potřeba dát pozor na to, aby tyto systémy byly integrovány. Nestačí pouze postavit záchytné parkoviště bez jeho vazby na veřejnou dopravu.

Park and Ride (P & R)

Jedná se o systém, kdy je vybudováno velkokapacitní parkoviště zpravidla na okraji měst s vazbou na veřejnou dopravu (zpravidla MHD). Tato parkoviště nabízejí po zaplacení parkovného hlídání a v některých případech kryté místo k parkování. Je vhodné, aby v ceně parkovného byla již zaplacená i navazující veřejná doprava.

Park and Go (P & G)

V tomto případě se jedná o výstavbu záchytných parkovišť, kde po zaparkování svého auta pokračuje dál ke svému cíli pěšky. Je vhodné, aby na záchytné parkoviště navazovaly kvalitní a bezpečné chodníky.

Bike and Ride (B & R)

Tento systém je uplatňován v zahraničí. Jedná se o zbudování úschoven pro kola v blízkosti zastávek navazující veřejné dopravy (např. MHD), tak aby uživatel mohl přesehnout z kola a pokračovat veřejnou dopravou.

Další systémy již nejsou příliš často využívány, Vonka (2004) uvádí tyto: Kiss and Ride, Park and Bike, Call and ride, Park and Pool, Door- to-door. Další trochu jinou možností je také využívání sdílení osobních automobilů. Mezi základní formy společného užívání patří například: Car-pooling, Car-sharing nebo Ride-sharing.⁵

1.2 Charakter měst

Dělba práce je považována za počátek potřeby dopravy a v důsledku dalšího vývoje je růst dopravy spojován s ekonomickým růstem. S potřebou dopravy byly postupně budovány dopravní sítě skládající se z hran a uzlů. Podle Kotase (2007) města většinou

⁴ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2. vydání. Praha: ČVÚT, 2007. s. 119. ISBN 978-80-01-03602-0.

⁵ VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 2. zkrácené. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. Statická doprava, s. 104 -106. ISBN 80-7194-630-3.

vznikala v místech, kde dopravní síť měla své hlavní uzly a tak se dá doprava považovat za jednu z příčin urbanizace. Ve městech začaly z důvodů funkcionalistického urbanismu, extrémního rozvoje měst ve 20. století a vzniku četných obcí za hranicemi města (satelitů) v 21. století vznikat územní zóny. Tyto zóny mohou být monofunkční nebo se jejich funkce mohou překrývat a potom jsou nazývány smíšené.⁶

Existence jednotlivých zón je příčinou vzniku přepravních potřeb na území města a v jeho blízkém okolí. Nejčastější je potřeba přepravy mezi místem bydliště a místem, kde dotyční lidé pracují. Tato potřeba přepravy je nejvyšší v ranních hodinách a odpoledních hodinách a tak vznikají jak směrové, tak i časové nerovnosti. Vlivem časových nerovnoměrností na straně poptávky lze odlišit období sedel a období špiček. Další potřeba přepravy vzniká i mezi ostatními zónami, které se vyskytují na území města a jeho okolí. Velká i menší města jsou zodpovědná za dopravu na svém území. Obvykle mají místní správy pod kontrolou územní plánování a plán rozvoje.

„Monofunkční zóny lze podle převažující funkce rozčlenit následovně:

- **obytné** – obytné soubory, skupiny, čtvrtě a okrsky ve formě kompaktních městských obytných bloků (většinou v historických centrech měst), ve formě volné sídlištní zástavby, nebo v podobě nízkopodlažní městské a venkovské zástavby;
- **výrobní** – průmyslové soubory výrobních okrsků a obvodů, výrobně-technické zóny nebo výrobní zóny zemědělské výroby;
- **občanské vybavenosti** – areály kulturních zařízení, střední a vysoké školy, centra státní správy, obchodně-administrativní centra, centra využití volného času, centra služeb;
- **rekreační** - a) vázané k městskému charakteru osídlení nevytvářejí samostatnou funkční zónu a většinou se prolínají s občanskou vybaveností
b) vázané k zeleni a volné krajině, sestávají z areálů přírodní rekreace a sportu (chatových oblastí, campingů, koupališť, sportovišť atd.).“⁷

1.2.1 Doprava na území měst

Veřejná doprava je koncipována s ohledem na výše zmíněné skutečnosti. Existuje zde snaha pokrýt poptávku, a proto se dle poptávky volí počet a interval spojů. Veřejná doprava je pod dohledem kraje, který zajišťuje na svém území pro občany základní dopravní

⁶ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2. vydání. Praha : ČVÚT, 2007. s. 9. ISBN 978-80-01-03602-0.

⁷ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2. vydání. Praha 6 : ČVÚT, 2007. s. 10. ISBN 978-80-01-03602-0.

obslužnost (cesty do zaměstnání, do škol, na úřady, do zdravotnických center apod.), která je doplněna ostatní dopravní obslužností.

Individuální doprava není oproti veřejné dopravě organizována krajem či obcí, a proto zde dochází k častým kongescím vyvolaných přílišnou individuální přepravou. V tomto případě dochází ke kongescím především v době ranních a odpoledních špiček. Kongesce nastává zpravidla již v místech, kde lidé individuálními dopravními prostředky přijíždějí do měst. Kongesce, pokud nejsou ustanovena opatření již na krajích měst, se postupně přesouvá do městských center a velký počet automobilů v centrech znamená stejně vysoké požadavky na jejich následné parkování.

Neustálý růst IAD je z dlouhodobého výhledu neudržitelný. Přináší nejen zvýšené investice do řešení dopravní situace v centrech měst ale i další negativní vlivy.

1.2.2 Negativní vlivy a problémy spojené s nárůstem dopravy ve městech

Vlivem zvýšené IAD na území měst dochází na jejich území k pravidelným kongescím v období špiček. Nejen s nárůstem kongesce ale s nárůstem IAD jako takové jsou spojeny problémy ve městech a různé negativní vlivy, kterými jsou:

Konkurenceschopnost

„Tradiční obchody v centru měst musí čelit konkurenci méně zahlcených obchodních středisek umístěných na okrajích měst“⁸

Spotřeba energie

S nárůstem dopravy souvisí i prudký stálý nárůst spotřeby energie, problémem jsou také neobnovitelné zdroje a závislost na zemích dovážejících ropu.

Bariérový efekt

Auta, která parkují v centrech na parkovištích či na pozemních komunikacích, znesnadňují chodcům, cyklistům či osobám handicapovaným pohyb.

⁸ EVROPSKÁ KOMISE; Města pro lidi: Koncepce snižování automobilové dopravy-příklady evropských měst. Praha: Ministerstvo životního prostředí, Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 9. ISBN 80-7212-355-6.

Znečištění ovzduší ve městě

Mezi nejzávažnější negativní vlivy znečištěného prostředí je vliv na zdraví a narušení budov. „*Ministerstvo zdravotnictví Velké Británie odhaduje zdravotnické náklady způsobené prachovými částicemi v městských oblastech Británie až na 500 milionů GBP ročně.*“⁹

Hluk a vibrace

Nadměrný hluk může u některých jedinců způsobovat různé zdravotní obtíže, s kterými souvisí náklady na jejich léčbu. Škody na budovách jsou obvykle způsobeny vibracemi.

Rostoucí nehodovost

Silnější a rychlejší vozidla způsobují více nehod. Auta s bezpečnostními prvky (ABS, airbag) podněcují k rychlejší jízdě a nevedou k bezpečnosti ostatních účastníků dopravního provozu. Pro území měst je důležitá především bezpečnost pěších. Tabulka č. 1 uvádí, že při rychlosti 55 km/h je šance, že chodec zemře poloviční.

Tabulka č. 1: Vztah rychlosti vozidel a šance chodců přežít vzájemnou kolizi

Rychlost vozidla [km/h]	5	15	25	35	45	55	65	75	85
Šance chodců [%]	100	98	95	90	80	55	30	5	0

Zdroj: RŮŽIČKA, J. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*, 1993

Vizuální negativní vlivy

Šedivý povrch pozemních komunikací, mimoúrovňových křižovatek či betonových pilířů působí nehezky. Parkující auta na ulicích, parkovací domy, garáže namísto zeleně.

Hospodářská účinnost

„*Kongesce, znečištění ovzduší a dopravní nehody vedou k vyšším přímým i nepřímým nákladům. Celkové škody se ve členských státech EU15 odhadují na 502 mld. EUR za rok.*“¹⁰

⁹ EVROPSKÁ KOMISE; Města pro lidi; Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 9. ISBN 80-7212-355-6.

¹⁰ EVROPSKÁ KOMISE; Města pro lidi; Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 9. ISBN 80-7212-355-6.

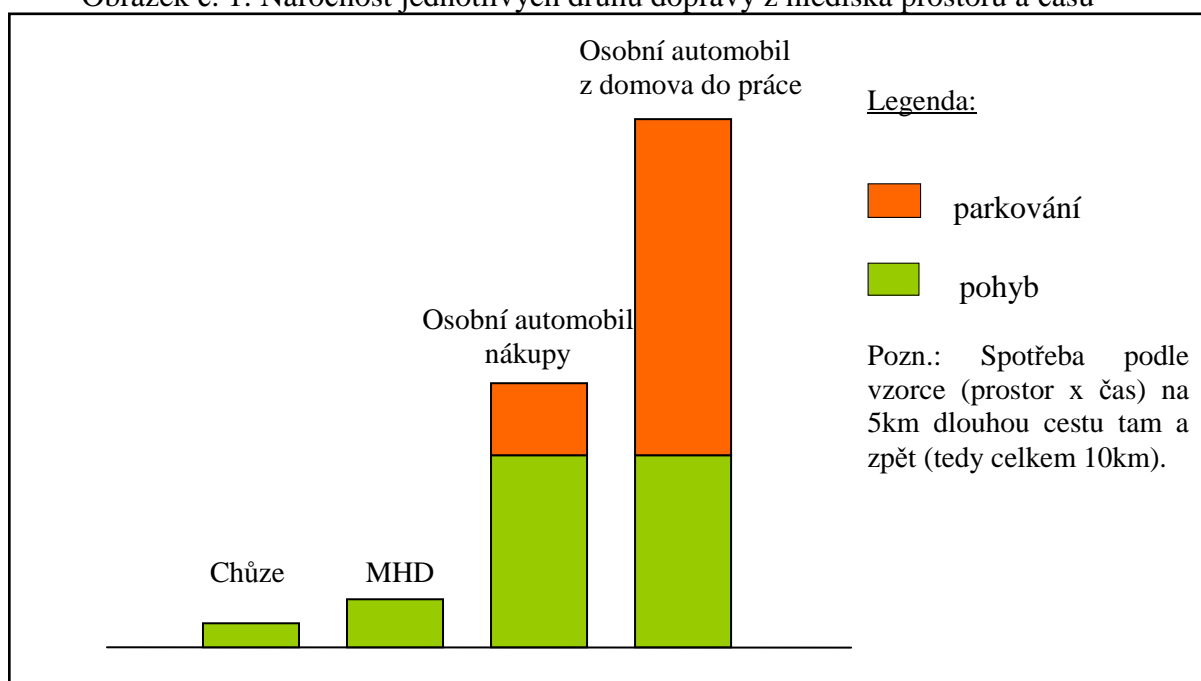
Spravedlnost

Nemít automobil znamená sociální znevýhodnění. „Téměř 30 % domácností v Evropě nevládní automobil – ty pak platí daně za nárůst automobilové dopravy ve městech jako ostatní, aniž by využívaly výhod automobilu.“¹¹

Zábor pozemků na území měst

„55 % plochy měst ve vyspělých průmyslových zemích zabírají komunikace a parkovací plochy.“¹² Dopravní infrastruktura zabírá prostory, které se nacházejí v centrech měst a jsou velice lukrativní pro výstavbu jiného typu.

Obrázek č. 1: Náročnost jednotlivých druhů dopravy z hlediska prostoru a času



Zdroj: EVROPSKÁ KOMISE; Města pro lidi, 2005

Pokud je srovnávána IAD s ostatními druhy dopravy, které lze využívat na území města, z hlediska záboru městského prostoru v čase, dosahuje AID nejhorších výsledků. Obrázek č. 1 vychází z možnosti sloučení pohybu a parkování do jedné jednotky, která se porovnává. Jedná se o jednotku, která je dána součinem prostoru a času (tedy $m^2 \times \text{hodina}$). Dále je na obrázku zobrazeno, že se liší tato náročnost také s ohledem na účel cesty, pokud je volena IAD. Nároky na prostor jsou vyšší v případě, že se jedná o cestu do zaměstnání, kde je uvažována doba parkování vozidla větší, než v případě cest za účelem nákupu.

¹¹ EVROPSKÁ KOMISE; Města pro lidi, Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 9. ISBN 80-7212-355-6.

¹² RŮŽIČKA, Jiří. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. Brno: Česká a Slovenský dopravní klub, 1993. Problémy dopravy ve městech, s. 5. ISBN 80-901339-1-6.

1.3 Politika parkování

Politika parkování se mění v čase, stejně jako se mění v čase využívání IAD a potřeby měst. V počátcích se politika parkování zabývala pouze jedním úkolem, kterým bylo zajistit dostatečné množství parkovacích a odstavných míst pro stále narůstající požadavky uživatelů IAD. Neustálé zvyšování počtu parkovacích a odstavných míst však není možné činit neomezeně a proto před politikou parkování vyvstal nový problém. Politika parkování dnes stojí před mnohem závažnějšími a především složitějšími otázkami, které musí řešit. Jeden z problémů, který se objevil, je problém neustálého nárůstu zplodin, které IAD do města přináší. Čím lepší podmínky pro parkování, tím více lidí volí pro svou cestu IAD.

*„Protože každá cesta autem začíná a končí na parkovacím stání, politika parkování je čím dál více vhodnějším prostředkem, jak ovlivnit volbu dopravního prostředku uživatelem.“*¹³ Úlohy a cíle dopravní politiky jsou tedy v dnešní době tedy zcela odlišné. Snaží se působit na uživatele dopravy a ovlivňovat jeho volbu druhu dopravního prostředku. Dopravní politika si klade za cíl především omezit negativní vlivy, které plynou z nadměrné IAD na území měst.

Parkovací politika má několik nástrojů, které využívá k regulaci dopravy ve městech. *„Zkušenosti získané ve Švýcarsku ukázaly, že mají-li být pravidla pro dojíždění zaměstnanců do zaměstnání závazná, musejí být zakotvena ve smlouvě. Je možné přijmout následující opatření:*

- *Omezená délka parkování*
- *Snížení počtu povrchových stání v centrech měst*
- *Rozšířit systém Park and Ride*
- *Parkovací poplatky“*¹⁴

Omezená délka parkování, přináší určitým uživatelům výhody. Uvolní se parkovací místa pro potřeby nákupu a je možnost zajistit odstavná místa pro ty, kteří v městských centrech bydlí. V důsledku tohoto opatření bude možné nenavýšovat počty parkovacích a odstavných ploch, nebo je dokonce snižovat, protože pro rezidenty a nakupující bude míst dostatek.

¹³ *Ekologická dopravní politika ve městech : Greening Urban Transport. Brno : Česká a Slovenský dopravní klub, 1996. Politika parkování, s. 27-28. ISBN 80-901339-3-2.*

¹⁴ *Ekologická dopravní politika ve městech : Greening Urban Transport. Brno : Česká a Slovenský dopravní klub, 1996. Politika parkování, s. 27-28. ISBN 80-901339-3-2.*

Následné **snížení počtu povrchových stání** v centrech měst přináší možnost využít vzniklý městský prostor k jiným účelům. Nejlépe k podpoře k jiným druhům dopravy než je IAD. Na nově uvolněných prostorách je možné budovat cyklostezky, chodníky a pěší zóny. Důsledkem sníženého počtu stání na parkovacích pruzích veřejných komunikací se zvyšuje kapacita pozemních komunikací, sníží se výskyt kongescí a zajistí se tak plynulost a vyšší rychlost dopravy, včetně dopravy veřejné.

Výše uvedené nástroje mohou ovlivnit volbu uživatele dopravního prostředku, například využitím systému **Park and Ride** je možné dále podpořit využívání veřejné dopravy a podpořit komfort uživatelů veřejné dopravy.

1.3.1 Parkovací poplatky součástí parkovací politiky

Parkovací poplatky jsou vnímány ze strany uživatelů IAD ve vysoké míře. Parkovací poplatky přímo ovlivňují náklady uživatele, které jsou přímo vydávány uživatelem, jsou pro něho zřejmé a viditelné a uživatele ovlivňují významnou měrou.

Pomocí parkovacích poplatků je možné uživatele ovlivňovat dle potřeb parkovací politiky, kterou dané město zvolí. Uživatele je možné ovlivňovat z hlediska času a z hlediska prostoru.

Z hlediska **prostoru** se odlišuje výše parkovacích poplatků s ohledem na vzdálenost od městských center. Čím blíže se parkovací místo nachází centru města, či jeho historickému jádru, tím vyšší je poplatek. Nemusí se samozřejmě jednat pouze o centra měst. Vyšší cenu za parkování je možné využít v místech, kde je vysoká poptávka a nedostatečná nabídka parkovacích míst. Tím nedochází k novému budování parkovací kapacity, ale uživatelé přehodnotí svou potřebu parkovat v dané lokalitě se zvýšenou sazbou s ohledem na své náklady.

Z hlediska **času** je možné ovlivňovat rozhodnutí uživatele také a to ve dvou směrech. První je ovlivňování uživatele s ohledem na **dobu, po kterou na daném parkovacím místě stojí**. Příkladem může být poplatek ve výši 10 Kč za prvních 30 min a každých dalších 30 min za 20 Kč. Tím docílíme, že uživatelé IAD budou parkovat na kratší dobu a můžeme tak zajistit, že například v těsné blízkosti bank, úřadů apod. bude zajištěn dostatek volných parkovacích míst.

Druhý směr, jakým je uživatel ovlivňován, je s ohledem na **denní dobu, kdy parkuje**. Není tedy důležité jak dlouho, ale kdy. Příkladem je placení parkovacího poplatku v době od 7:00 do 18:00 a neplacení poplatku ve zbylých částech dne. V průběhu dne je velká

poptávka po parkovacích místech s ohledem na pracovní dobu většiny uživatelů a otevírací dobu obchodů a dalších subjektů.

1.3.2 Management parkovacích ploch, reorganizace parkování

Podle Růžičky (1993) je možné využít jako **krátkodobou strategii tzv. management parkovacích ploch**. Jedná se o klasické zpoplatnění parkování majitelů osobních automobilů na veřejných prostranstvích na území měst. Nejčastějším příkladem vybírání těchto poplatků jsou parkovací automaty. Hlavním cílem managementu parkovacích ploch je snížení počtu parkovacích míst. Nižší počet parkovacích míst vede také k eliminaci přejíždění mezi jednotlivými parkovacími místy na krátké vzdálenosti a tak vede ke snížení intenzity dopravy a využívání dlouhodobého parkování. Ze zkušeností vyplývá, že v důsledku zavedení managementu parkovacích ploch dochází k dlouhodobému vyhýbání se parkujících městskému centru. Toto musí být řešeno rozšířením poplatků do okolních oblastí. Podmínkou celého managementu parkovacích ploch je ovšem důsledná kontrola, bez které nemůže tato krátkodobá strategie fungovat. Získané prostředky mohou být navíc využity pro rozšíření šetrnějších druhů dopravy.

Další možností je **střednědobá strategie tzv. reorganizace parkování**. V tomto případě je řešen problém spojený s výstavbou soukromých parkovacích zařízení spojených s výstavbou nových budov. Na soukromých parkovacích zařízeních není možné uplatňovat parkovací politiku. Cílem by měla být výstavba nových budov s garážemi na okrajích měst. Již existující garáže v centrech měst by měly být dány k využívání veřejnosti, prioritně rezidentům.

Aplikace principů v oblasti parkování:

- Určit zóny, kde je výstavba garáží a parkovacích ploch přísně zakázána (v budoucnu zóny bez aut).
- Určit horní hranici parkovacích kapacit ve vybraných částech měst,
- Předpisy by neměly dále vyžadovat výstavbu parkovacích zařízení (ČSN Normy),
- Zakázat výstavbu parkovišť pro komerční účely.
- Všechna nová parkovací místa dávat k dispozici veřejnosti a městské úřady budou moci rozhodovat o jejich využití.¹⁵

¹⁵ RŮŽIČKA, Jiří . *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. Brno: Česká a Slovenský dopravní klub, 1993. Problémy dopravy ve městech, s. 27. ISBN 80-901339-1-6.

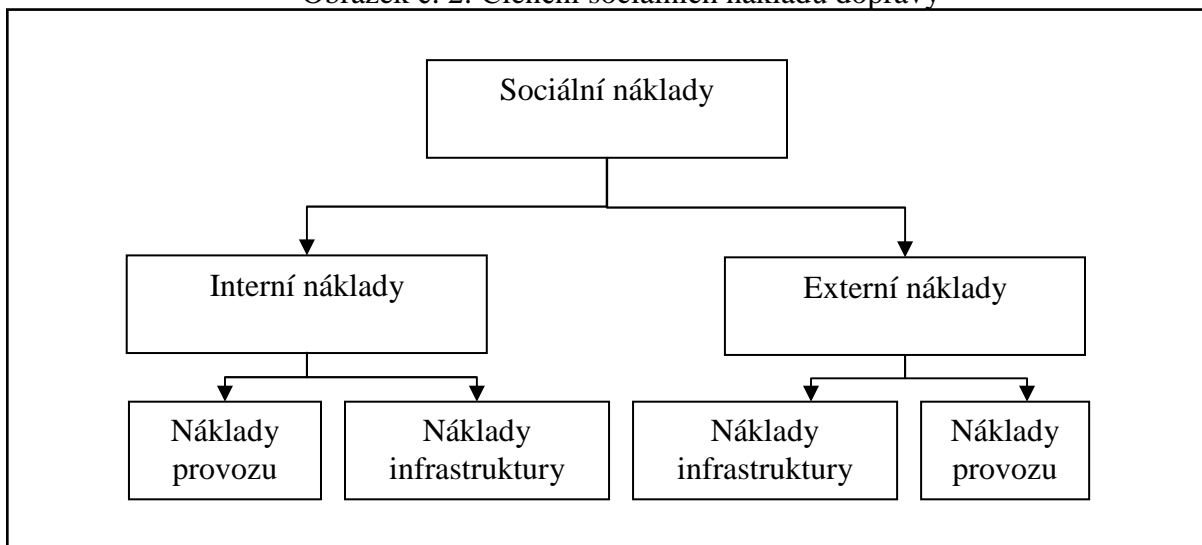
1.4 Náklady dopravy

„Celkové náklady lze dělit na čtyři skupiny (což ostatně odpovídá i praxi ve většině států Evropy):

- provozní náklady,
- infrastrukturní náklady,
- náklady plynoucí z nehod a na ochranu životního prostředí,
- náklady vznikající ztrátou času.“¹⁶

Obrázek č. 2 schematicky znázorňuje dvě složky, které tvoří sociální náklady. Sociální náklady jsou společenské náklady, tedy celkové náklady za účelem uspokojování potřeb společnosti. Interní náklady (údržba, provoz a pořízení dopravního prostředku, pohonné hmoty, parkovací a jiné poplatky) jsou takové náklady, které hradí uživatel dopravy, a přímo uživatele ovlivňují. Externí náklady (škody na životním prostředí, IAD-infrastruktura) jsou naopak takové, které uživatel sám neplatí. Externí náklady hradí celá společnost (včetně necestující veřejnosti).

Obrázek č. 2: Členění sociálních nákladů dopravy



Zdroj: CHLAŇ, A. *Tarify a ceny v dopravě*, 2008

1.4.1 Náklady uživatele dopravy

Náklady uživatelů dopravy vyjadřují cenu zdrojů, které se spotřebovávají za účelem uspokojení potřeby po přepravě za určitých podmínek poskytování dopravy a při určité volbě uživatele. Tyto náklady ovlivňují rozhodování a chování uživatelů dopravy tím víc, čím více

¹⁶ CHLAŇ, Alexander. *Tarify a ceny v dopravě : pro kombinovanou a prezenční formu studia*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2008. Náklady v dopravě, s. 19-20. ISBN 978-80-7395-104-7.

jsou tyto náklady podobné souhrnným nákladům na dopravu. „Náklady uživatele jsou obvykle oceňovány jako vážená lineární kombinace složek jízdní doby a peněžních poplatků spojených se získáním a používáním dopravních prostředků, tedy jako:

$$p = \tau t + f$$

Legenda:

p cena nebo náklady cestování uživatele dopravy v Kč při dané úrovni využití dopravní cesty nebo zařízení;

t doba jízdy (přepravy);

f jízdné (přepravné) nebo peněžní poplatky, tj. cena získání dopravního prostředku a cena spojená s používáním dopravního prostředku, cena za poskytnutí služby a informace zprostředkovatelem, daně a poplatky z vlastnictví a užívání dopravního prostředku;

τ parametr nákladů (cena) času uživatele, reprezentující jednotkovou hodnotu jízdní doby (Kč/hod, min jízdy).

Hodnota parametru *τ* se obvykle nazývá hodnota času a může být odhadnuta sledováním voleb uživatele. Např. je známé, že cestující jsou ochotni platit mýtné nebo vyšší **parkovné** z důvodů snížení jejich doby cestování nebo doby chůze, tj. vynaložit určité náklady (vyšší cenu) na získání tohoto prospěchu. Jestliže jsou tedy ochotni zaplatit navíc např. poplatek 100 Kč a uspořít 10 min času, cení si 1 minutu 10 Kč.“¹⁷

Výše uvedené náklady uživatele dopravy zahrnují tedy všechny poplatky, které souvisejí i s pořízením vozidla a paušálními platbami. Konflikt ovšem přichází v případě vnímání nákladů samotným uživatelem. Uživatel vnímá zpravidla mezní náklady. Tedy náklady, které vynaloží na další dodatečnou přepravu. Uživatel se tedy často nerozhoduje na základě skutečných nákladů a tak často opomíjí cenu získání dopravního prostředku, daně a poplatky z vlastnictví a užívání dopravního prostředku. Jeho uvažování je často zúženo pouze na poplatky za pohonné hmoty a poplatky za parkování.

¹⁷ MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 3. přeprac. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2004. Náklady uživatele dopravy, s. 90. ISBN 8071947113.

„Určitým řešením existujícího rozporu mezi vnímanou složkou uživatelských nákladů, která se liší od pouhého součtu položek tvořících náklady uživatele, je koncept tzv. generalizovaných nákladů. Generalizované náklady představují pokus o sloučení všech druhově rozdílných nákladů uživatelů do jedné dimenze: v jednodušší podobě různé peněžní, časové, a jiné nákladové položky. Jeden z více rozvinutých a v praxi využívaných má tvar:

$$G_{ij}^K = \alpha_1 \cdot t_{ij}^K + \alpha_2 \cdot e_{ij}^K + \alpha_3 \cdot d_{ij}^K + p_{ij}^K + \xi_{ij}^K$$

Legenda:

G_{ij}^K generalizované náklady cestování druhem dopravy K mezi body i a j (v peněžním ocenění);

t_{ij}^K doba jízdy druhem dopravy K z i do j (v časových jednotkách);

e_{ij}^K vedlejší čas (doba čekání aj.) pro cestu z i do j (v časových jednotkách);

d_{ij}^K vzdálenost z i do j , která se chová jako faktor variabilních peněžních nákladů jízdy (v km);

p_{ij}^K náklady v koncovém bodě v peněžním ocenění;

ξ_{ij}^K modální konstanta odrážející nepohodlí spojené s jízdou veřejným dopravním prostředkem;

$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$. parametry umožňující ocenění nákladových prvků prostřednictvím ceny času a jízdného.“¹⁸

Vzorec vyjadřuje situaci, kdy uživatel dopravy cestuje z určitého bodu i do bodu j přičemž využije určitý druh dopravy K . Ze vzorce pro výpočet generalizovaných nákladů uživatele dopravy je vidět, že složka p_{ij}^K se podílí na jejich celkové výši. Tato složka dle legendy vyjadřuje náklady uživatele v cíli jeho cesty, tedy v bodě j . Tyto dodatečné náklady označené p_{ij}^K mohou být například **parkovací poplatky**, které zaplatí uživatel v cíli své cesty (např. místo jeho zaměstnání).

¹⁸ MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 3.přepřac.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2004. Náklady uživatele dopravy, s. 92. ISBN 8071947113.

2 Analýza dopravy v klidu

Historický vývoj způsobil, že Evropa je světadíl, který se vyznačuje vysokým podílem obyvatel žijících ve městech. Evropané také stále častěji volí pro uspokojování své potřeby po přepravě IAD. „Více než 80 % obyvatelstva žije ve městech a velkoměstech. Mezi rokem 1975 a 1995 se v EU denní vzdálenost ujetá jednou osobou zdvojnásobila, a do roku 2025 se předpokládá další zdvojnásobení. Polovina všech cest v městských oblastech je kratší než 5 km a třetina je kratší než 3 km“¹⁹ Základem je, že evropská města nebyla stavěna pro automobilový provoz. Evropská města spolu se svými ulicemi a náměstími, byla stavěna jako obytné prostory a prostory pro relaxaci, pěší chůzi, kulturu a obchod. S rozvojem IAD se tak mění struktura měst a kultura měst.

2.1 Parkování v evropských městech

Dle projektu EU nazvaného INTERREG IIIC, na kterém se podílí 9 různých partnerů z celé Evropy (Antverpy, Athény, Bari, Boloňa, Ghent, Santa Cruz de Tenerife a Smolyan), je součástí problematiky parkování ve městech níže uvedených 8 hlavních témat. Témata, která přímo ovlivňují a souvisí s politikou parkování ve městech, schematicky znázorňuje Obrázek č. 3.

Obrázek č. 3: Souvislosti politiky parkování



Zdroj: *City parking in europe*, <<http://www2.hu-berlin.de/city-parking/>>, 2009

¹⁹ EVROPSKÁ KOMISE; *Města pro lidi: Koncepte snižování automobilové dopravy-příklady evropských měst*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2005. s. 8. ISBN 80-7212-355-6

Cílem projektu je dosáhnout hlubší analýzy současné situace parkování v různých městech. Projekt je vytvořen za účelem srovnání nejlepších osvědčených postupů a umožňuje navrhnout a vytvářet nové koncepty pro budoucí řešení parkování ve městech. Celý projekt je založen na principu ochoty diskuze, jsou prováděny studie a konají se pravidelně konference.

1. Legislativa (angl. Legislation)

Často chybí koherentní a transparentní legislativa, zejména pokud jde regulaci parkování. S tímto tématem souvisí také obtížná komunikace s občany.

2. Politika / plánování (angl. Policies / Planning)

Nedostatečně integrované plánování a politika. Tyto dvě oblasti by měly zabezpečovat propojení všech souvisejících oblastí.

3. Financování (angl. Financing)

V této oblasti existuje vysoká poptávka po návrhu různých investičních modelů. Špatná situace mnoha rozpočtů obcí, vede k nutnosti hledání nových forem finanční spolupráce. (např.: PPP projekty)

4. Postoje / Změna myšlení (angl. Attitudes / Mental change)

Zásadním problémem, který je společný pro všechna partnerská města, je otázka, jak vyvolat změnu myšlení lidí a jejich pohledu na danou věc. Je potřeba obrátit jejich postoje a jejich přístup v oblasti parkování ve městech tak, aby bylo možné realizovat opatření vedoucí k trvale udržitelnému systému dopravy, a s ním souvisejícím novým strategiím. Rezidenti, návštěvníci města a dojíždějící pracující musí změnit své postoje mobility. Dopravní problémy jsou často přijímány jako průvodní jevy života ve městě, ale hustota městského osídlení nemusí přirozeně znamenat kongesci.

5. Public Relations / Komunikace (angl. Public Relations/Communication)

Inteligentní komunikace a PR-strategie je zásadní pro úspěch a implementaci nových parkovacích politik jednotlivých měst. Různé druhy restrikcí, parkovné a jiné nástroje, často nejsou sděleny veřejnosti správným způsobem a mohou tak zapříčinit jejich odmítání ze strany veřejnosti.

6. Nové technologie / Telematika (angl. New technologies/Telematics)

Inovativní přístup ke zlepšení řízení parkování může být pozorován v oblasti nových technologií, které usnadňují řízení dopravy a následně i snížení objemu dopravy.

7. Management systému parkování (angl. Parking Management Systems)

Nedostatky v systémech parkování, které města využívají, jsou velmi rozšířeny. Různá jednotlivá opatření, týkající se parkování, často nejsou součástí jedné celkové koncepce parkování. Chybí propojenost a pohled na věc v souvislostech tak, aby mohl být uplatněn synergický efekt.

8. Stavebnictví / Architektura (angl. Construction/Architecture)

Inovativní architektura řeší otázku, jak integrovat multifunkční parkovací zařízení v centrech měst, kde je omezený prostor. Parkovací zařízení by neměla zasahovat do dané městské struktury. Měla by namísto toho zlepšit kvalitu a atraktivitu center měst v oblasti nákupu, práce a bydlení.²⁰

2.2 Problematické vnímání regulační dopravní politiky veřejností

Veřejnost může zásadním způsobem ovlivnit úspěch či neúspěch jednotlivých dopravních politik, včetně politiky parkování. *„Informační a propagační kampaň je součástí úspěšného naplňování dopravní politik.*

Účast veřejnosti jde ještě o krok dále. Nestačí jen o opatření v místní dopravě vědět a přijmout je. Nejúspěšnější dopravní programy zapojí místní občany do etapy plánování až po dokončení.²¹

Existuje několik způsobů, jakými můžeme veřejnost informovat a přimět i k účasti na řešení situace ve městech. Zde je několik příkladů prostředků, jak mohou osoby odpovědné za dopravní politiku ve městech komunikovat s veřejností, tak aby veřejnost informovaly a zároveň získávaly cennou zpětnou vazbu:

„Veřejná zasedání

Rozhodovací orgány by měly zpřístupnit svá zasedání veřejnosti a načasovat je tak, aby se občané mohli zúčastnit.

²⁰ City parking in europe [online]. 2009 [cit. 2010-05-12]. About. Dostupné z WWW: <<http://www2.hu-berlin.de/city-parking/>>.

²¹ BRETSCHNEIDER, Jennifer . *Městská doprava*. Děčín : Centrum enviromentálních analýz, 1999. Městská doprava z pohledu péče o životní prostředí, s. 5

Stálé komise

Občanské poradní výbory poskytují důležitou zpětnou vazbu. V občanské komisi by měli zástupci všech těchto skupin: starších a postižených, etnických menšin, obchodu, průmyslu, studentů, dojíždějících a dalších - aby se zajistilo široké spektrum názorů na vznikající dopravní politiku.

Veřejné informační služby

Publikování letáků je vhodné pro udržení informovanosti veřejnosti o dopravních službách. Nejvýhodnější je poskytovat je zdarma občanům, kteří mají zájem, sdělovacím prostředkům, veřejným činitelům z jiných správních oblastí, zákonodárcům, pracovníkům transitu, dopravcům, ekologickým iniciativám, podnikatelskému sektoru a knihovnám. “²²

2.2.1 Postoje obyvatel EU k dopravním politikám

„Většina občanů Evropy volá po změnách, které by podporovaly dopravu, šetrnější k jejich životnímu prostředí. V roce 1999 se šetřením zjistilo, že 70 % Evropanů se obává, že dýchají znečištěný vzduch. Když měli v průzkumech říci, s čím jsou v oblasti životního prostředí v místě bydliště nespokojeni, dali na první místo znečištěné ovzduší a dále problémy s dopravou. Nedávné výzkumy ukázaly, že většina občanů EU považuje za nezbytné řešit jak problém nadbytné automobilové dopravy v městských oblastech, tak otázku znečištění, hluku a nebezpečí, které automobily způsobují.

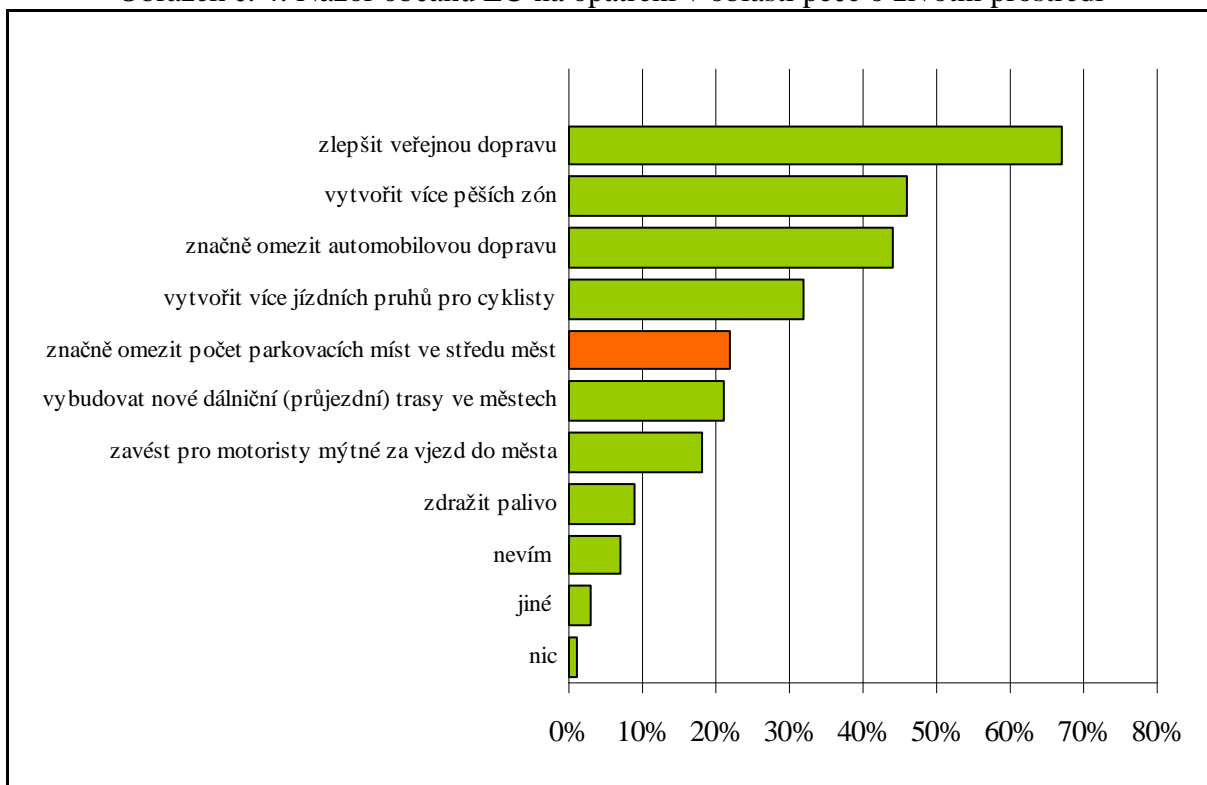
V roce 2002 se více než dvě třetiny dotázaných domnívalo, že životní prostředí má velký vliv na kvalitu života a polovina dotázaných považovala dopravní zácpy a nadměrné ježdění autem za klíčové problémy místa, kde žijí.“²³

Obrázek č. 4 graficky znázorňuje jakým podílem je zastoupen názor občanů EU na problematiku opatření za účelem zlepšení životního prostředí. Občané se vyjadřovali k tomu, jaké opatření by podle jejich mínění mělo nejlépe vyřešit problematiku zhoršujícího se životního prostředí. Otázka byla zaměřena pouze na škody na životním prostředí, které zapříčiňuje doprava ve městě. Na ose x je procentuelní vyjádření podílu respondentů, kteří odpovídali na otázku jednou z možných odpovědí, která je zobrazena na ose y.

²² BRETSCHNEIDER, Jennifer . *Městská doprava*. Děčín : Centrum enviromentálních analýz, 1999. Městská doprava z pohledu péče o životní prostředí, s. 6

²³ EVROPSKÁ KOMISE; *Města pro lidi: Koncepce snižování automobilové dopravy-příklady evropských měst*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 10. ISBN 80-7212-355-6.

Obrázek č. 4: Názor občanů EU na opatření v oblasti péče o životní prostředí



Zdroj: EVROPSKÁ KOMISE, *Města pro lidi*, 2005

Z průzkumu vyplývá, že pouhých 22 % občanů EU by považovalo za nejučinnější řešení značně omezit počet parkovacích míst ve středech měst. Na druhou stranu celých 45 % občanů by si představovalo omezit automobilovou dopravu a s tím souvisí i omezování dopravy prostřednictvím parkovací politiky. I v této oblasti, stejně jako v mnoha jiných je vidět, že jednotlivá opatření by se měla vzájemně podporovat. Necitlivé zavedení jednoho opatření, aniž by byly vytvořeny odpovídající podmínky, není řešením, které by vedlo ke kýženému efektu.

Trochu překvapivě celých 68 % občanů EU považuje za nejučinnější řešení problémů souvisejících s dopravou ve městě zlepšení veřejné dopravy. Toto zjištění by mělo být směrodatné především pro vedení jednotlivých měst. Je to pro ně impulz, že lidé by takovéto opatření vítali a pokud by kampaň podpory veřejné dopravy probíhala současně s inovacemi veřejné dopravy, mohlo by se toto řešení stát obecně podporované z řad veřejnosti a účinné.

2.3 Příklady parkovací politiky na ukázce evropských měst

Politiku parkování jako nástroj regulace IAD ve městech využívá již řada evropských měst. Příklady uvádí publikace s názvem: *Ekologická dopravní politika ve městech* (1996): *Greening Urban Transport*. Na základě několika vybraných měst je možné popsat několik základních variant, jakým způsobem může být politika parkování uplatňována.

Z těchto několika případů je možné konstatovat i závěry o tom, jak byla daná politika parkování úspěšná či neúspěšná a stanovit její obecně platné principy.

Amsterdam

V Amsterdamu byla uplatňována metoda kovových patníků, které oddělují vozovku od chodníků. Bylo tak docíleno znemožnění parkování automobilů na chodnících a stezkách pro cyklisty. Pomocí tohoto opatření bylo docíleno snížení počtu parkovacích míst v Binnenstadu (centrum Amsterdamu) o 30 %. Zbylá parkovací místa byla řízena úřadem Dienst Parkeerbeheer, který zajišťoval regulaci používání parkovacích míst, správu ostatních parkovacích prostorů, komunikaci s veřejností a postihy neukázněných řidičů. Politika parkování, která byla zavedena, je složena z omezené délky stání (4 hod), parkovného (více než 1 ECU/hod) a pro firmy a stálé obyvatelstvo. Toto opatření bylo doplněno opatřeními v dopravě. Tato parkovací politika je považována za úspěšnou. Důkazem je, že podíl jiné než IAD je vyšší než v jiných městech.

Norimberk

Zde se využila možnost zvýšit parkovací poplatek v nejvíce frekventovaných parkovacích místech na maximální přípustnou cenu a to 5 DEM/hod (cca 90 Kč/hod).

Mnichov

V Mnichově se uplatnil velice přísný a jednosměrný zákaz parkování na ulicích v centru tak, aby oprostili centrum o dlouhodobé parkování a přílišnou dopravu.

Göteborg

Zde byly využity dvě související opatření. Prvním opatřením bylo snížení počtu parkovacích míst z 21 tisíc na 14 tisíc míst. Druhé opatření bylo navýšení poplatku za krátkodobé parkování o 100 %.

2.3.1 Poznatky v oblasti uplatňování politiky parkování v Evropě

Původně byla výše parkovacích poplatků stanovována na základě **provozních nákladů**, příjmy byly nízké a nepokrývaly investiční náklady na realizaci parkovacích míst. Druhý efekt nedostatečné výše parkovacích poplatků byl jejich nedostatečný vliv na chování uživatelů.

Z příkladů vyplývá, že parkovací poplatky by měly zahrnovat při stanovování jejich výše i jiné položky a to s ohledem na dostatečné pokrytí nákladů souvisejících s IAD. Položky, které je třeba zahrnovat:

Úhrada nákladů provozních

Zahrnuje náklady na údržbu (opravy, čištění), kde náklady jsou na různých místech jinak vysoké a podle toho by měly být různě vysoké ceny parkovacích poplatků v centrech a v okolí.

Přirážku za nedostatek místa

Na místech, kde je vyšší poptávka než nabídka je možné zvyšovat cenu. (Zákon nabídky a poptávky, rovnovážná cena). Druhý efekt je ten, že se sníží doba parkování jednoho uživatele a uvolní tak parkovací místo rychleji dalšímu uživateli.

Přirážku za vzniklé externí náklady

Poplatky za parkování jsou jedním z možných způsobů, jak převést část externích nákladů na provozní náklady daného uživatele („**internalizace externalit**“). Negativní vlivy na životním prostředí ve městě hradí (alespoň částečně) přímo ten, kdo je způsobuje (princip „**polluter paid**“).“²⁴

2.4 Dopravní politika města Hradce Králové v návaznosti na dopravu v klidu

Město Hradec Králové se nachází ve východních Čechách na soutoku dvou řek Labe a Orlice. Hradec Králové je z pohledu historického město věnné, s ohledem na současnost město statutární a zároveň je metropolí Královéhradeckého kraje. Na rozloze „105,61 km²“²⁵, což je katastrální výměra města Hradce Králové, žije (k 1. lednu 2010) dle ČSÚ celkem: „94 493 obyvatel“²⁶ z čehož vyplývá hustota obydlí 907 obyvatel na km².

²⁴ Ekologická dopravní politika ve městech : Greening Urban Transport. Brno : Česká a Slovenský dopravní klub, 1996. Politika parkování, s. 28 ISBN 80-901339-3-2.

²⁵ *Wikipedie* [online]. 26. 4. 2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové. Dostupné z WWW: <<http://www.citace.com/generator.php?druh=8&ukol=1>>.

²⁶ *Český statistický úřad* [online]. 30.4. 2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové. Dostupné z WWW: <http://www.hrdeckralove.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_obcich_kralovehradeckeho_kraje_k_1_1_2010>.

Politika parkování je v Hradci Králové řešena integrovaným systémem parkování (ISP HK), který je budován na základě podpisu koncesní smlouvy mezi společností ATOL, a.s. a Statutárním městem Hradec Králové. Tabulka č. 2 zobrazuje SWOT analýzu současné parkovací politiky v Hradci Králové.

Tabulka č. 2: SWOT analýza současné parkovací politiky města HK

	Interní analýza		Externí analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky	Příležitosti	Hrozby
SWOT analýza parkovací politiky města Hradce Králové	<ul style="list-style-type: none"> - dostatek finančních prostředků - oslovení nových obyvatel k zapojení do parkovací politiky - spektrum nabízených služeb v oblasti hrazení poplatků 	<ul style="list-style-type: none"> - nevýhodně uzavřená smlouva s Atolem a.s., pouze o budování nových parkovacích míst - chybné přemýšlení bez souvislostí - nedostatečné zkušenosti v oblasti parkovací politiky - vysoké náklady, nízké přínosy - neprobíhá konzultace řešení s veřejností 	<ul style="list-style-type: none"> - spolupráce s obyvateli města, nové návrhy řešení, možná spolupráce - marketingové kampaně a PR - zvyšující se povědomí o nutnosti řešit nárůst IAD - snaha obyvatel HK o zdravý životní styl - velká skupina cyklistů-výstavba cyklostezek 	<ul style="list-style-type: none"> - nepochopení principů ze strany obyvatel - soukromé parkovací plochy v centru měst - vztek obyvatel a obviňování z okrádání

Zdroj: Autor

2.4.1 Integrovaný systém parkování

Integrovaný systém parkování, jehož logo je na Obrázku č. 5, funguje v Hradci Králové od 1. 1. 2007, kdy se postupně začal uvádět a uvádí v praxi až dodnes. Postupovalo se směrem od centra města, postupně také přibývaly placené zóny směrem od centra dále do okolních oblastí.

Obrázek č. 5: Logo integrovaného systému parkování Hradce Králové



Zdroj: ISP HK, <<http://www.isphk.cz/>>, 2010

*„Na základě koncesní smlouvy se město Hradec Králové zavázalo předat společnosti ATOL, a.s. do správy na období **30 let parkovací místa v oblasti ISP** v celkovém rozsahu cca. 7.700 parkovacích stání. Společnost ATOL se **zavázala prostředky, získané výběrem parkovného, použít výhradně na zajištění provozu těchto parkovacích míst a dále:***

- *Vložit do systému parkovací dům Katchnerka s 500 parkovacími místy.*
- *V průběhu koncesní smlouvy do systému vložit další parkovací domy (jeden nebo několik) s celkovou kapacitou nejméně 500 parkovacích míst.*
- *Po dobu koncesní smlouvy (nad rámec PD Katchnerka) investovat do systému parkování a budování nových parkovacích míst 182 milionů Kč (celkem tedy cca. 300 milionů Kč).*

Výši parkovného, ceny rezidentních a abonentních karet a ceny v parkovacích domech vložených do systému ISP schvaluje svým rozhodnutím rada města Hradec Králové.“²⁷

Z výše uvedených faktů je vidět, že politika parkování v Hradci Králové je brána z pohledu budování nových parkovacích kapacit. Je třeba se na věc dívat z dvou úhlů. Budování nových parkovacích míst v centru města přinese do centra města také IAD. Moderní politika parkování by měla především usilovat o snížení IAD na území města a k tomu naopak patří redukce počtu parkovacích míst a nahrazení některých prostor pro parkování jinými prvky (zeleň, cyklostezky, pěší zóny atd.)

Důvod vzniku a cíl ISP HK :

Důvod vzniku a cíl ISP HK je popisován a vysvětlován na webové prezentaci www.isphk.cz, kde jako autor vystupuje ATOL, a.s. Dle této prezentace je důvodem pro vznik a cíle ISP HK následující: *„Hlavním důvodem pro vznik systému bylo zjištění, že v centru*

²⁷ *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php>>

Hradce Králové (oblasti ISP) chybí v současnosti cca. 3.000 parkovacích míst pro rezidenty a hosty. Hlavním cílem je tedy:

- *regulací a zpoplatněním oblasti ISP upravit chování řidičů a omezit tak počet vozidel, která do centra Hradce Králové vjíždějí a parkují v něm. **Zachytit vozidla** dnes parkující v centru města na parkovišti u **Malšovického stadionu** a parkovacích plochách vně městského okruhu (v obchodních zónách atd.)*
- *zajistit regulované cenově únosné parkování pro obyvatele zóny ISP (**rezidenty**) a firmy, které v oblasti sídlí nebo podnikají (**abonenty**)*
- *z prostředků vybraných za parkování financovat výstavbu minimálně **1.000 nových parkovacích míst***²⁸

Výše uvedené cíle prezentované na stránkách ISP v sobě zahrnují hned v prvním bodě „odstavné parkoviště“ v Malšovicích. S touto možností zachycovat automobily na okraji města souvisí ale hned několik problémů:

nedostatečná komunikace s veřejností

Rozhodovací orgány by měly zpřístupnit svá zasedání veřejnosti a načasovat je tak, aby se občané mohli zúčastnit.

Nedostatek míst v uvedené lokalitě

Nedostatek míst souvisí s výstavbou městského koupaliště, které je v těsné blízkosti odstavného parkoviště. Je logické, že pokud se zde spojí poptávky osob, které zde budou parkovat za účelem návštěvy koupaliště, dále jiných sportovních aktivit (nabízené v areálu, např. squash) a zároveň má sloužit jako parkoviště odstavné, nemůže kapacita tohoto parkoviště uspokojit svou nabídkou uvedenou poptávku.

uzavření smlouvy se společností Atol a.s.

Společnost ATOL a.s. na svých stránkách uvádí, že se očekává uzavření smlouvy s městem HK o pronájmu tohoto záchytného parkoviště a vyjadřuje se k tomuto následovně: „... provedeme v této lokalitě instalaci závor vjezdového systému, kamerového systému, opravu veřejného osvětlení, vyznačení parkovacích míst a částečné oplocení lokality. Cílem je vytvořit kulturní prostředí pro středně a dlouhodobé parkování občanů města a lidí

²⁸ *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php>>

dojíždějících do Hradce za prací.“²⁹ Uvedené vyjádření může v obyvatelích Hradce Králové vzbudit optimismus, ale společnost se nezmiňuje o tom, zda se bude toto záchytné parkování platit či nikoli. Informace bohužel zatím dostupné veřejně nejsou, a tak jsou obyvatelé v nejistotě.

2.4.2 Nástroje regulace parkování

V rámci ISP v Hradci Králové je potřeba rozlišovat následující skupiny obyvatel:

„Rezident - občan, který trvale bydlí v oblasti ISP HK a je uživatelem motorového vozidla s platnou STK. Osoby s nájemní smlouvou na byt na dobu delší než 6 měsíců jsou v rámci ISP posuzovány stejně jako osoby s trvalým bydlištěm.

Abonent - je fyzická osoba podnikatel, nebo právnická osoba, která má sídlo, provozovnu nebo místo podnikání v oblasti ISP HK a je uživatelem motorového vozidla s platnou STK.

Hosté - jsou všichni uživatelé příslušné zóny oblasti integrovaného systému parkování (ISP HK), kteří nemají pro tuto zónu ISP HK vystavenou rezidentní nebo abonentní kartu. Rezidenti a abonenti jsou mimo svou domácí zónu hosty.“³⁰

Podle rozdělení obyvatel na rezidenty, abonenty a hosty se také odlišují jednotlivé způsoby regulace potřeb parkování těchto jednotlivých skupin na území městského centra a okolí.

Hosté jsou regulováni primárně prostřednictvím **parkovacích automatů**. Poplatek za parkování je možné v parkovacím automatu uhradit mincemi nebo nově také zasláním prémiové sms. Další možností pro hosty je zakoupení tzv. ISP Gold karty, která je ke koupi od 20 000 Kč na rok. Například pro třetí a další auto v pořadí je již tato karta k dostání za 30 000 Kč na rok.

Rezidenti mohou v místě svého bydliště využít tzv. „**rezidentskou parkovací kartu**“ s platností 12 měsíců. Pro abonenty je možnost zakoupit si kartu „abonentskou“ také s platností 12 měsíců, tentokrát v místě svého podnikání. Opět je vždy zvýhodněna karta pro první vozidlo, každá další je dražší. Takto probíhá regulace, ale zároveň také zvýhodněné cenové podmínky pro rezidenty i abonenty.

²⁹ *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php?zobraz=otazky>>

³⁰ *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php>>

Jednotný sms tarif.

Jednou z výše uvedených možností, jak uhradit parkovací poplatek pro hosty je využít platbu pomocí tzv. „ **prémiové sms** “. Služba, ač je pro uživatele velice příjemná a řeší neustálé problémy s nedostatkem drobných mincí, má několik problémových míst, především s ohledem na význam parkovacího poplatku jako součást regulace parkování. Popis a návod použití je uveden vždy z boku parkovacího automatu, jak ukazuje Obrázek č. 6.

Pokud si uživatel zaplatí například 120 minut parkování pomocí sms, může po celou dobu libovolně popojíždět v centru města a parkovat, všude kromě Velkého náměstí. To je ovšem zcela proti principu parkovací politiky, která by měla mít za účel snížit počet cest v centru města, prodloužit parkování a motivovat řidiče, aby se na menší vzdálenosti v centru města pohyboval například pěšky.

Druhý problém je, že jednotným tarifem při placení pomocí sms, není uplatňována maximální doba parkování na místech s obzvlášť vysokou poptávkou po parkovacích místech v dané lokalitě.

A do třetice, jednotným tarifem nelze uplatňovat například progresivní parkovací poplatek, kdy každá další hodina parkování je zpoplatněna více než první hodina parkování.

Obrázek č. 6: Parkovací automat a jednotný sms parkovací tarif



Zdroj: Autor

Pro ilustraci některých principiálně chybně nastavených parkovacích poplatků (neplní funkci prostorové a časové diferenciaci) poslouží příklad parkovacích poplatků vedle Blažičkova náměstí, které se nachází v blízkosti terminálu hromadné dopravy. Je zde správně s ohledem na vysokou poptávku parkování v dané lokalitě zavedeno parkování, kde je omezena maximální lhůta stání na 2 hodiny. Parkovací poplatek činí 10 Kč za hodinu.

Krátkou maximální možnou dobou parkování je zabezpečena rychlejší výměna uživatelů a tak se zabezpečí vyšší nabídka volných parkovacích míst. Celý tento princip ovšem narušuje zmiňovaný jednotný sms tarif. V rámci jednotného sms tarifu si může uživatel zaplatit parkování až na 240 minut, tj. 4 hodiny, což je doba dvojnásobná.

3 Současná situace a návrh řešení systému parkování

Budova Call centra T-Mobile leží v katastrálním území „Věkoše, stavební parcela č. 788. Rozloha této parcely činí 3141 m² a jedná se o parcelu s využitím pro stavbu pro administrativu.“³¹ V souladu s informacemi v katastru nemovitostí leží na této parcele budova Call centra T-Mobile, která je budovou administrativní.

Stavba se svým umístěním nachází blízko městského jádra, ve vnitřní části městského okruhu. Umístění budovy je rozhodující pro počet možných parkovacích stání, dále pro cenu parkovacích poplatků a svou lokalitou ovlivňuje i dostupnost pro zaměstnance, kteří v budově pracují. Budova je s ohledem na svůj administrativní charakter, místem zdrojovým i cílovým pro velké množství zaměstnanců, kteří zde vykonávají administrativu.

S ohledem na fakt, že pracovní doba jednoho zaměstnance je v průměru 8 hodin denně, potom nastává zřejmý problém s nedostatkem parkovací kapacity v dané lokalitě. Parkování v okolí budovy T-Mobile bylo problematické ještě před zavedením parkovacích poplatků v této lokalitě. Poptávka převyšovala nabídku parkovacích míst a často se porušoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Zaměstnanci budovy Call centra T-Mobile v Collinově ulici své automobily parkovali na přechodech pro chodce, v křižovatkách či na chodnících. Zásah městské policie byl vyžadován téměř každý den.

Zavedením parkovacích poplatků v Hradci Králové před více než 3 roky, se situace změnila, ale nevyřešila. Nyní je dostatečná nabídka parkovacích míst, ale zaměstnanci zde neparkují. Situace je podobná na celém území Hradce Králové, kde se obyvatelé v mnoha případech nesmířili s tím, že by měli za parkování platit.

3.1 Současná situace Call centra T-Mobile s ohledem na charakter a lokalitu budovy

Na zaměstnavatele, společnost T-Mobile, je v současnosti vyvíjen tlak, aby řešil situaci týkající se problematiky parkování ve svém okolí. Zájem na řešení mají nejen zaměstnanci, ale i blízké podnikatelské subjekty.

Sousední čerpaní stanice se v prvních měsících, kdy došlo k zavedení parkovacích poplatků, stala cílem velkého počtu zaměstnanců, kteří zde bezplatně parkovali. Čerpací stanice důslednou kontrolou docílila toho, že zaměstnanci přestali parkovat na pozemku

³¹ Český úřad zeměměřický a katastrální [online]. 2010 [cit. 2010-05-16]. Katastrální úřad. Dostupné z WWW: <<http://www.cuzk.cz/Dokument.aspx?PRARESKOD=602&MENUID=101>>.

čerpací stanice a hromadně započali parkovat na rozsáhlých parkovacích plochách okolních obchodů, kde se parkuje také zdarma.

Další problém, který zaměstnanci způsobují, je nezákonné parkování v místech, kde je značka zákaz vjezdu motorových vozidel. Také se řeší každodenní problémy s parkováním na požárních nástupních plochách, přestože jsou viditelně označeny. Zákony jsou tak zaměstnanci záměrně porušovány s jediným cílem - neplatit parkovací poplatek a nemuset ujít velkou vzdálenost.

3.1.1 Parkovací stání v dané lokalitě

„Podle ČSN 736110, se parkovací a odstavná stání pro osobní automobily zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy, tj. u obytných staveb, výrobních a administrativních zařízení, škol a zařízení občanské vybavenosti tak, aby etapově a výhledově byla jejich potřeba uspokojena.

Potřeba parkovacích a odstavných stání se stanoví výpočtem. Pro účely výpočtu se rozumí: parkovacím stáním plocha, která slouží k parkování vozidla, např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu. Parkovací stání mohou být vyhrazena pro různé účely a různé uživatele.

Celkový počet stání pro posuzovanou stavbu se určí podle vzorce:

$$N = O_0 \cdot k_a + p_0 \cdot k_a \cdot k_p$$

Legenda:

N..... celkový počet stání pro posuzovanou stavbu

O₀..... základní počet odstavných stání viz Tabulka č. 1, v Příloze č. 1

P₀..... základní počet parkovacích stání viz Tabulka č. 1, v Příloze č. 1

k_a..... součinitel vlivu stupně automobilizace viz Tabulka č. 4

k_p..... součinitel redukce počtu stání viz Tabulka č. 5, určený sloupcem charakteru území A, B, C viz Tabulka č. 6 (dle posuzované stavby/území v obci) a řádkem stupně úrovně dostupnosti (v návaznosti na veřejnou dopravu – MHD).“³²

³² ČSN 736110. *Projektování místních komunikací*, Praha: Český normalizační institut, 2006.

Tabulka č. 3: Plocha jednotlivých prostorů budovy call centra TMCZ v Collinově ulici

prostor	plocha [m ²]
budova Call centra TMCZ v Collinově ulici	11 666,00
administrativní pracoviště	4 112,00
značková prodejna - celkově	91,35
značková prodejna - prodejní část	68,60

Zdroj: T-Mobile Czech Republic a.s., 2010

základní počet odstavných stání:

- stanovuji na základě dat v Tabulce č. 1, v Příloze č.1 a v Tabulce č. 3

$$O_0 = 0 \text{ parkovacích míst}$$

základní počet parkovacích stání:

- stanovuji na základě dat, která udává Tabulka č. 1, v Příloze č. 1 a Tabulce č. 3

$$P_0 = (68,6m^2 \div 20m^2) + (4112m^2 \div 30m^2) \cong 140 \text{ parkovacích míst}$$

součinitel vlivu stupně automobilizace:

- stanovuji na základě dat, která udává tabulka č. 4 a dále na základě dat uvedených ve vyhlášce č. 10/2000 města Hradec Králové, o závazných částech Územního plánu města Hradec Králové, § 10 Komunikační systém a plochy pro dopravu; odstavec 8 stanovuje stupeň automobilizace na 1 : 2,00.

Tabulka č. 4: Součinitel vlivu stupně automobilizace

stupeň automobilizace (počet vozidel / 1 000 obyvatel)	700	600	500	400	333	290
stupeň automobilizace (1 vozidlo / počet obyvatel)	1:1,43	1:1,67	1:2,00	1:2,50	1:3,00	1:3,50
součinitel vlivu stupně automobilizace k_a	1,75	1,50	1,25	1,00	0,84	0,73

Zdroj: ČSN 736110, Projektování místních komunikací, 2006

$$k_a = 1,25$$

součinitel redukce počtu stání:

- stanovuji na základě dat, která udává Tabulka č. 5 a Tabulce č. 6

- Hradec Králové má nad 50 tisíc obyvatel a posuzovaná budova se nachází v centru města

- posuzovaná lokalita s ohledem na to, že je v blízkosti pěti zastávek MHD má výbornou dostupnost veřejnou dopravou, dobrá je i pěší dostupnost

Tabulka č. 5: Součinitel redukce

Skupina		Součinitel redukce počtu stání – k_p		
		A	B	C
1	obce do 5 000 obyvatel	1	-	-
2	obce (města) do 50 000 obyvatel	1	0,8	0,4
3	obce (města) nad 50 000 obyvatel	1	0,6	0,25
	Stupeň úrovně dostupnosti	1-2	3	4

Pozn: Při nižší úrovni dostupnosti lze redukci počtu stání podle součinitele k_p snížit, naopak při dobré dostupnosti (např. pěší docházkou) lze redukci zvýšit

Zdroj: ČSN 736110, Projektování místních komunikací, 2006

Tabulka č. 6: Charakter území

Skupina A	Obce (města) nad 50 000 obyvatel - stavby s nadměstským významem na hranici souvislé zástavby, nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	Obce (města) do 50 000 obyvatel - veškeré stavby mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.), nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	Obce do 5 000 obyvatel - všechny stavby na území obce bez redukce, velmi nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
Skupina B	Obce (města) nad 50 000 obyvatel - stavby celoměstského i nadměstského významu uvnitř zastavěného území obce, mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.), dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	Obce (města) do 50 000 obyvatel - stavby v centru obce, ale mimo historické jádro, městskou rezervaci, dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	Obce do 5 000 obyvatel - bez redukce
Skupina C	Obce (města) nad 50 000 obyvatel - stavby v centru obce , v historickém jádru, v památkové rezervaci, dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou
	Obce (města) do 50 000 obyvatel - stavby v centru obce, v historickém jádru, v památkové rezervaci.
	Obce do 5 000 obyvatel - bez redukce

Pozn: Redukce ve skupině C se nepoužije v případě, kdy stání mají pokrýt stávající deficit v území a záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Zdroj: ČSN 736110, Projektování místních komunikací, 2006

$$k_p = 0,25$$

celkový počet stání pro budovu call centra T-Mobile v Collinově ulici

$$N = O_0 \cdot k_a + p_0 \cdot k_a \cdot k_p = 0 + 140 \cdot 1,25 \cdot 0,25 \cong \underline{\underline{44}} \text{ míst}$$

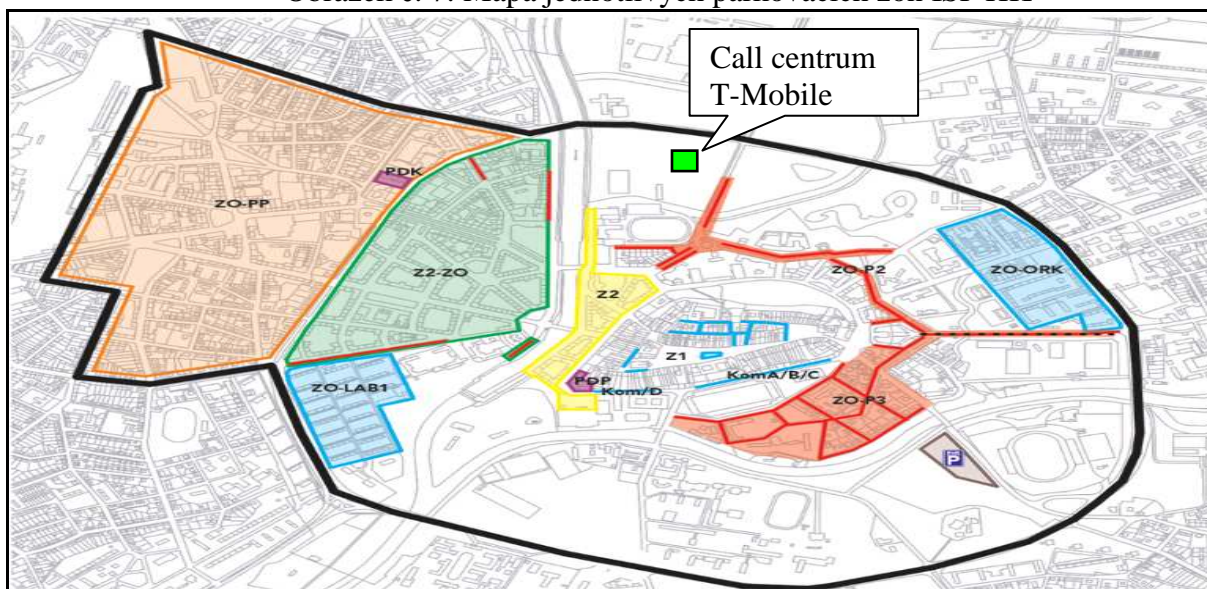
Na základě výpočtů dle vztahu daného normou ČSN 736110, za použití dostupných dat a se zohledněním vyhlášky města Hradce Králové je celkový počet stání pro budovu Call centra T-Mobile v Collinově ulici stanoven v počtu **44 parkovacích míst**.

Počet parkovacích míst vypočítaných podle normy ČSN 736110 odpovídá aktuální kapacitě parkovacích míst, které náleží této budově. Součástí budovy je podzemní garáž o rozloze 1269 m², která však slouží pouze pro služební vozy. Dále k budově přísluší 10 parkovacích míst podél budovy (přístupné všem zaměstnancům).

3.1.2 Parkovací poplatky

Obrázek č. 7 znázorňuje polohu budovy Call centra T-mobile, která se jak nachází v červené zóně střednědobého stání. Tato zóna je dle webových stránek ISP HK: „smíšenou zónou, umožňující na všech parkovacích místech parkování jak rezidentů a abonentů s platnými parkovacími kartami, tak hostů se zaplaceným parkovacím poplatkem. Parkovací poplatek je nastaven s maximální hodnotou 40 Kč/ den.“³³

Obrázek č. 7: Mapa jednotlivých parkovacích zón ISP HK



Zdroj: Autor a ISP HK, 2010, <<http://www.isphk.cz/>>, 2010

Bohužel ve skutečnosti není. Parkování v Collinově ulici omezeno maximální denní sazbou, ale je zpoplatněno tak, jak názorně ukazuje tabulka č. 7, kde je proveden jednoduchý výpočet. Dle výsledků provedeného výpočtu je možné, že v této lokalitě zaplatí uživatel za jeden den poplatek za parkování až ve výši 100 Kč.

Tabulka č. 7: Sazby poplatků za parkování v Collinově ulici

den v týdnu	denní doba zpoplatnění (od – do)	čas zpoplatnění [počet hodin]	hodinová sazba [Kč/hod]	maximální platba za den [Kč/den]
pondělí až pátek	8:00 – 18:00	10	10	100
sobota	8.00 – 16:00	8	10	80
neděle	neplatí se	0	/	/

Zdroj: Autor

³³ *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php>>

3.1.3 Záchytná parkoviště

Z hlediska lokality budovy T-Mobile je třeba analyzovat také současný stav záchytných parkovišť s ohledem na možné příjezdové cesty zaměstnanců, kteří dojíždějí z okolních měst a obcí.

Aktuální situace v Hradci Králové je taková, že **jediné záchytné parkoviště** již výše zmíněné v Malšovicích. Jiná záchytná parkoviště vybudována nejsou, přestože se zde už dávno platí parkovací poplatky. Možné řešení této situace by mohlo ovšem nastat do jednoho roku.

Lukáš Pochylý (2010) uvádí, že by měla vzniknout hned **tři úplně nová velkokapacitní parkoviště**. Měla by být koncipována jako záchytná a měla by být stavěna ve smyslu systému **Park and Ride**. Problémy s hledáním volných parkovacích míst v centru má pomoci řešit záchytné parkoviště **ve směru od Pardubic**. Placené parkoviště by mělo přes noc sloužit i místním. Cena ale zatím není jasná stejně jako v jiných případech.

Další parkovací stání budou **u nového bazénu**. To ovšem nejsou nové parkovací plochy, ale pouze vylepšení současného záchytného parkoviště v Malšovicích, které je zatím zdarma. Toto záchytné parkoviště je zobrazeno na Obrázku č. 8.

Obrázek č. 8: Záchytné parkoviště Malšovice



Zdroj: Autor

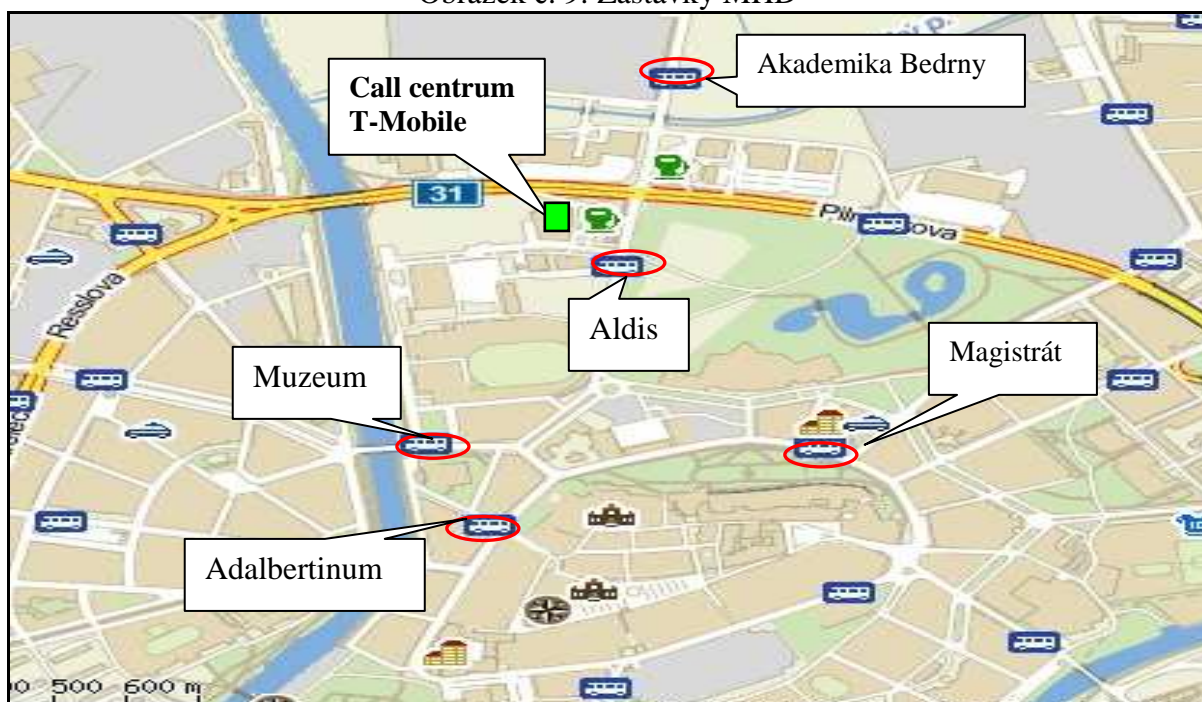
Třetí plocha se pro řidiče má otevřít nedaleko **hlavního nádraží**. Opět se ale nejedná o klasické záchytné parkoviště. Bude se stavět parkovací kapacita, která bude spíše souviset s výstavbou nového obchodního centra (v Hradci Králové je jeden z největších počtu obchodních center na osobu). V jeho blízkosti by měl vzniknout zároveň zmiňovaný parkovací dům.

Nová záchytná parkoviště budou všechna zpoplatněna, řidiči by si zde ale měli kupovat parkovací lístek, který bude současně sloužit jako zpáteční jízdenka na městskou dopravu. Toto opatření by byl krok správným směrem. Nikdo bohužel stále neví výši poplatků za parkování, a zda skutečně bude v ceně MHD. MHD by pak měla podle zjištění Hradeckého deníku v místech záchytných parkovišť posílit svoje linky.³⁴

3.1.4 Veřejná doprava (MHD)

V oblasti, kde se nachází budova Call centra se v nejbližším okolí nachází v přijatelné docházkové vzdálenosti pro uživatele (dle výsledků dotazníku méně než 300m v případě IAD) pouze jedna zastávka „ALDIS“. Další zastávky MHD jsou již více vzdálené, jak zobrazuje Obrázek č. 9, cesta na tyto zastávky od budovy výrazným způsobem zvyšuje dobu přepravy Door-to-Door v řádu 5 až 10 minut, což je významná konkurenční nevýhoda.

Obrázek č. 9: Zastávky MHD



Zdroj: Autor a *mapy.cz*, <www.mapy.cz>, 2010

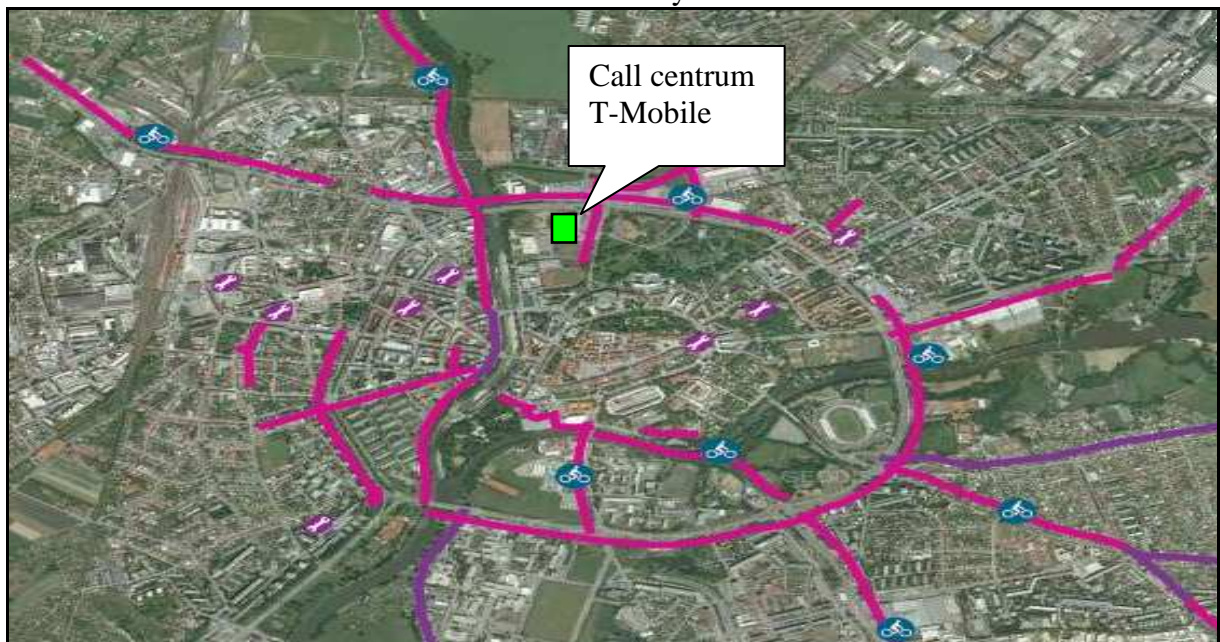
³⁴ POCHYLÝ, Lukáš. *Hradec Králové* [online]. 6.4.2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové - zpravodajství. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.hradeckralove.cz/clanek.php?id=2241>>.

3.1.5 Cyklostezky a zázemí pro cyklisty

Budova Call centra T-Mobile poskytuje svým zaměstnancům možnost úschovy jízdních kol přímo v podzemní garáži. Je zde kamerový systém a vyhrazený prostor pro 40 jízdních kol. Vstup do těchto prostor je pouze na základě zaměstnanecké identifikační karty. Dalším komfortem, který podzemní garáž nabízí, je možnost se osprchovat. Jsou zde tedy vytvořeny ideální podmínky pro možnost využití jízdního kola jako dopravního prostředku pro cestu do zaměstnání.

Vysoce kvalitní je také podpora ze strany města. V této lokalitě je výborná síť cyklostezek. Obrázek č. 10 zobrazuje okolí budovy a barevně jsou vyznačeny jednotlivé cyklostezky. Jediné co kazí pocit z příjemné jízdy po cyklostezce je úsek, kde cyklostezku každých 5 metrů přerušuje přechod pro chodce, který působí jako retardér. Druhý problém je kvalita cyklostezek, jejichž některé části jsou plné výmolů. Třetí problém je neustálá nutnost sesedání z kola v případě překonávání větších křižovatek, kde cyklostezka končí - cyklista musí několik desítek metrů překonat pěšky včetně křižovatky a až poté může ve své jízdě pokračovat.

Obrázek č. 10: Síť cyklostezek



Zdroj: Autor a *mapy.cz*, <www.mapy.cz>, 2010

3.2 Pohled zaměstnanců na aktuální situaci

Pro potřeby této práce jsem provedla průzkum, kterého se zúčastnilo celkem 54 respondentů. Respondenti byli ve věku od 18 do 29 let a odpovídalo 33 žen a 21 mužů. Zjišťovala jsem názory zaměstnanců Call centra T-Mobile v Collinově ulici převážně

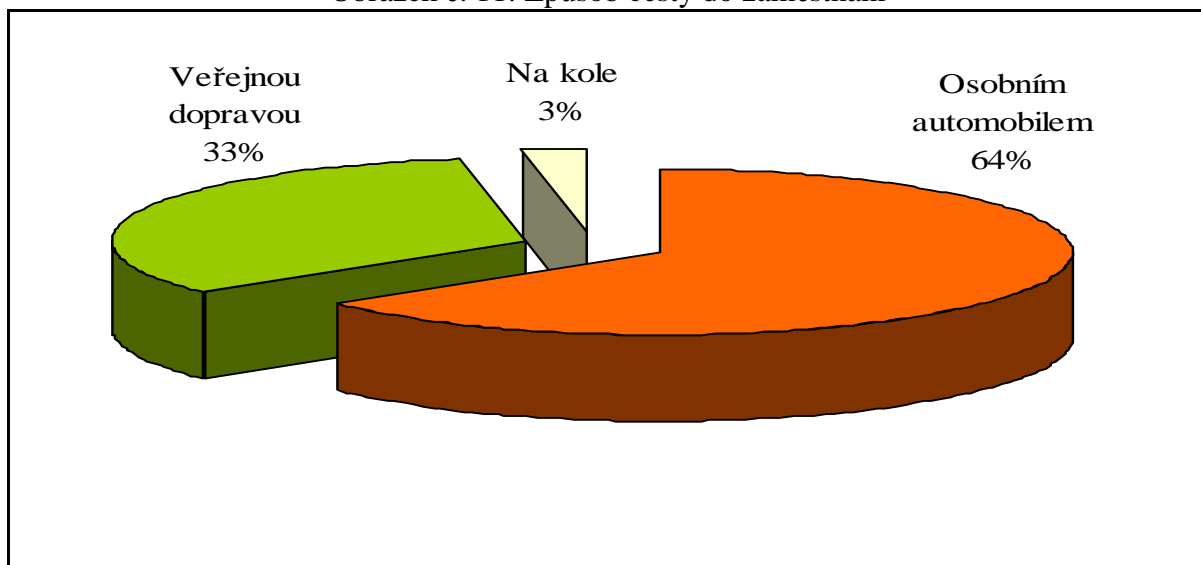
na problematiku parkování v oblasti, kde se budova nachází. Průzkum byl proveden pomocí adresného dotazování, kde dotazník byl adresován zaměstnancům budovy. Dotazník byl distribuován mezi adresáty pomocí firemního emailu a sběr dat proběhl pomocí dotazníku v elektronické podobě na příslušné webové adrese, která byla mezi respondenty rozeslána.

Dotazník byl pro respondenty anonymní a byl ponechán prostor pro vyjádření svého názoru na danou problematiku. Dotazník měl daný také maximální možný termín pro zodpovězení a poté již nebyly odpovědi přijímány.

3.2.1 Preference způsobu cesty do zaměstnání

Pomocí dotazníku bylo zjišťováno, jaký způsob cesty do zaměstnání je ze strany respondentů preferován, graficky výsledky zobrazuje Obrázek č. 11. Bylo zjištěno, že více než 60 % respondentů využívá IAD, třetina respondentů využívá veřejnou dopravu a pouhá 3 % využívají ke své cestě do zaměstnání kolo, přestože zaměstnavatel poskytuje možnost parkování kol v hlídané a kryté garáži přímo pod budovou T-Mobile. Důležitým zjištěným faktem je, že 67 % respondentů není nuceno do zaměstnání dojíždět a bydlí v místě, kde je dostupné MHD, přesto veřejnou dopravu využívá pouze třetina dotazovaných

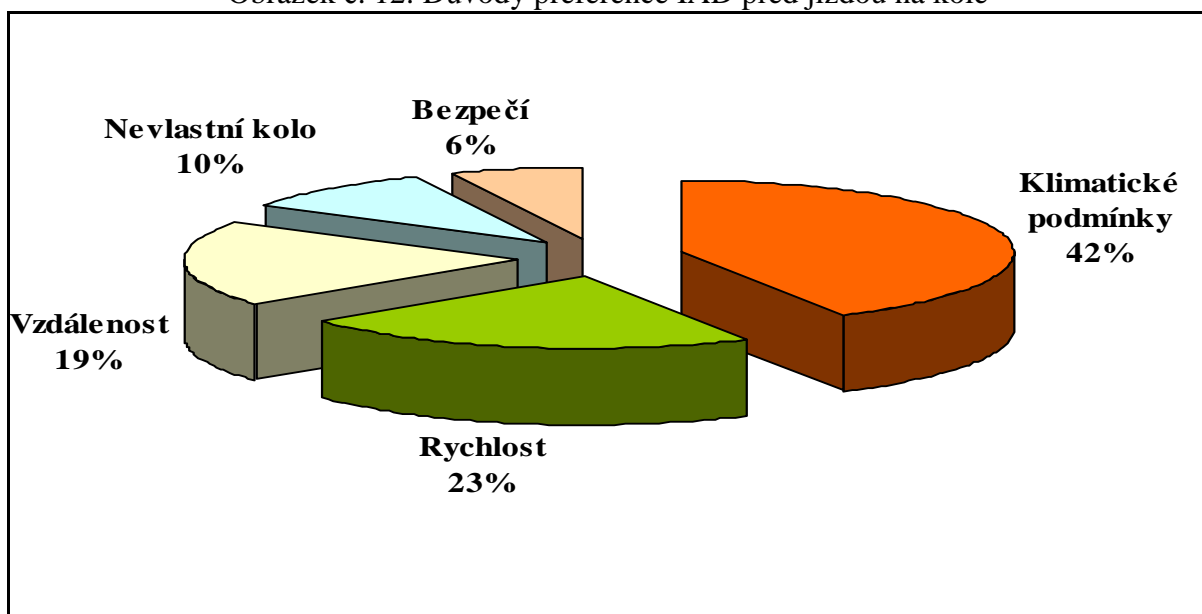
Obrázek č. 11: Způsob cesty do zaměstnání



Zdroj: Autor

Respondenti také odpovídali na to, proč preferují právě IAD před veřejnou dopravou a před jízdou na kole. Nejčastější důvody jsou vyjádřeny v % z celkového počtu uvedených důvodů, s ohledem na to, že respondenti mohli uvádět více těchto důvodů.

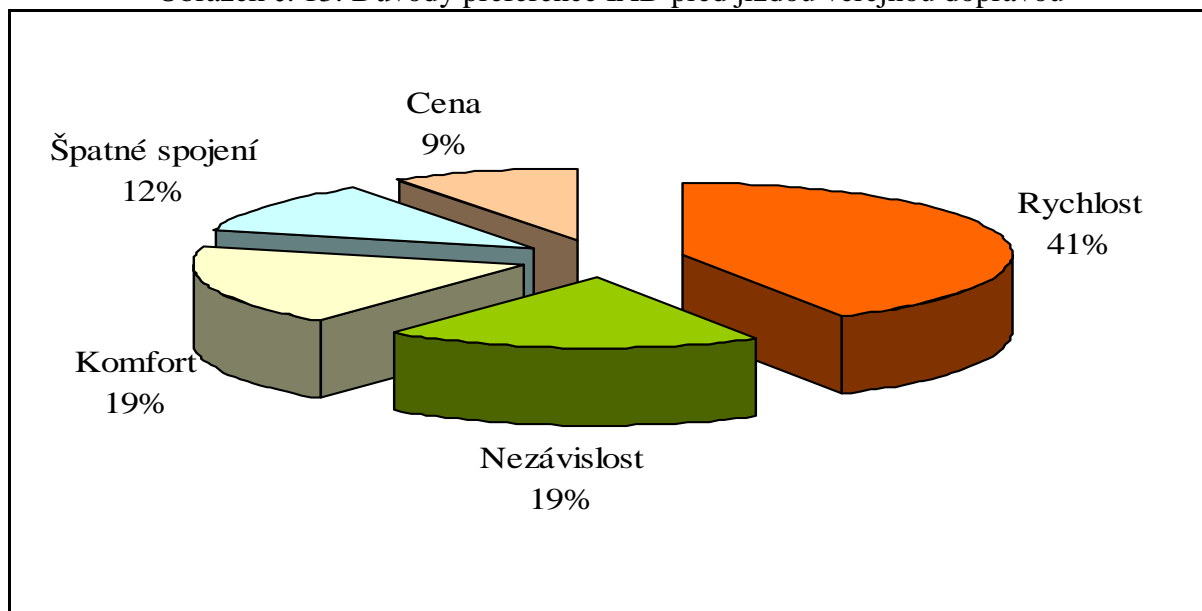
Obrázek č. 12: Důvody preference IAD před jízdou na kole



Zdroj: Autor

Nejčastějším důvodem proč respondenti preferují IAD před jízdou na kole jsou klimatické podmínky, které je ovlivňují hned ze 42 %. Jako druhý nejčastější důvod uváděli respondenti rychlost a to z 23 %.

Obrázek č. 13: Důvody preference IAD před jízdou veřejnou dopravou



Zdroj: Autor

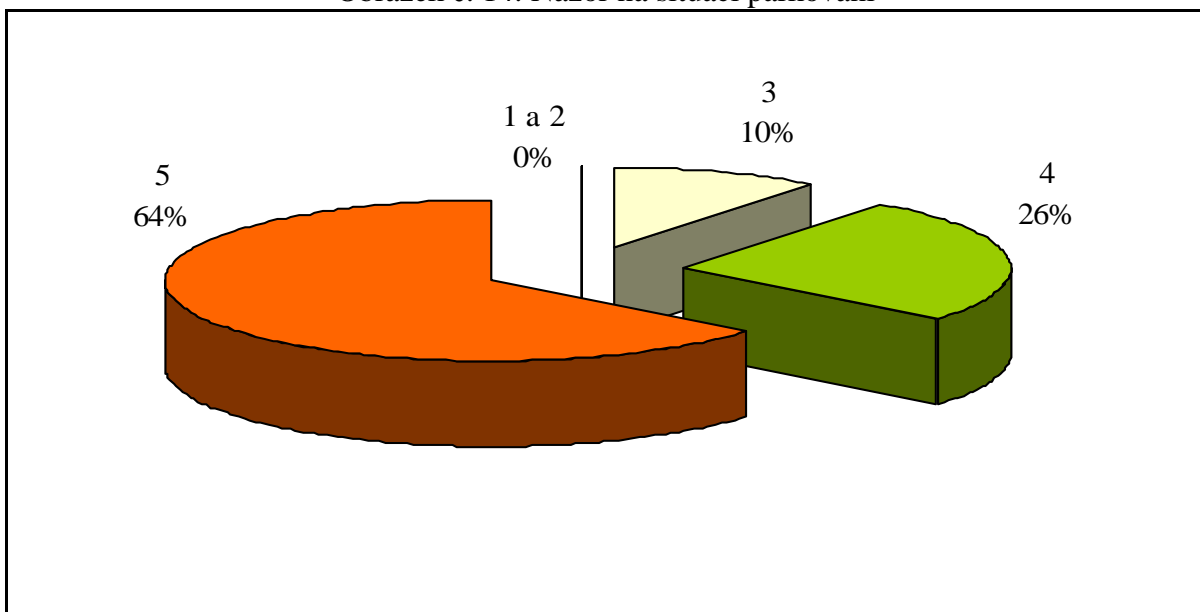
Ve srovnání s veřejnou dopravou je nejčastějším důvodem preference IAD rychlost. Je vidět na Obrázku č. 13, že jak v případě srovnání s kolem nebo veřejnou dopravou, je **rozhodujícím faktorem pro volbu dopravního prostředku, pro respondenty rychlost**. Rychlost je možné chápat v tomto případě i jako čas, který respondent stráví na cestě, přičemž uvažuje čas, který stráví přemístěním ode dveří ke dveřím, tzv. Door-to-Door.

Důležitým zjištěním je také že 6 % příčin preference IAD je cena, kdy respondenti považují veřejnou dopravu (včetně MHD) za **cenově srovnatelnou** či dokonce **dražší** než je pro ně cesta IAD.

3.2.2 Hodnocení situace parkování v okolí budovy

Na otázku „Jak jste celkově spokojen/na se situací týkající se parkování v okolí budovy T-Mobile?“ odpovídali respondenti pomocí hodnotící škály od 1 do 5, kde 1 je „**naprosto spokojen/na**“, kdežto 5 je „**naprosto nespokojen/na**“.

Obrázek č. 14: Názor na situaci parkování



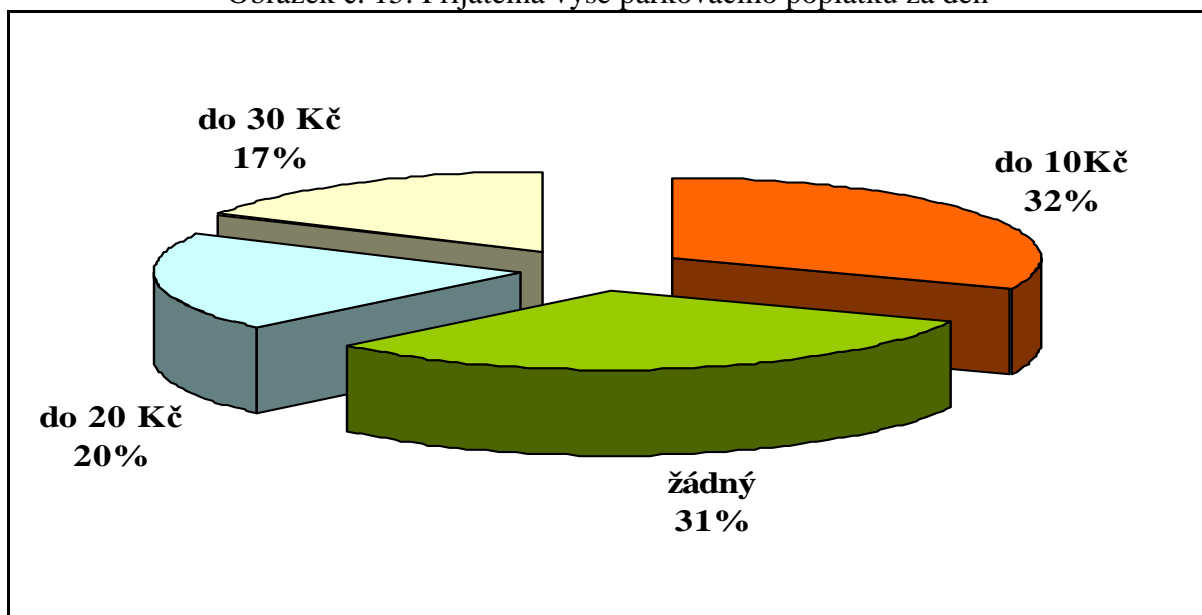
Zdroj: Autor

Obrázek č. 14: Názor na situaci parkování
Obrázek č. 14 graficky znázorňuje, jak respondenti na danou otázku odpovídali. Překvapivé zjištění je, že žádný z respondentů není se situací ohledně parkování naprosto spokojen a nikdo neohodnotil svou spokojenost ani známkou 2. Pouze 10 % ohodnotilo situaci známkou 3, což může vypovídat o tom, že se jich situace zásadním způsobem nedotýká a nemají k situaci kladný ani záporný postoj. Celých 64 % respondentů je s aktuální situací zcela nespokojeno a dalších 26 % by ohodnotilo známkou 4. Z toho vyplývá, že celých **90 % respondentů není spokojeno** s aktuální situací panující v oblasti parkování u budovy T-Mobile.

Parkovací poplatky

Obrázek č. 15 zobrazuje, jak vysoký poplatek za parkování je pro uživatele přijatelný. Bylo zjištěno, že celých 31% není ochotno platit žádný parkovací poplatek. Více než 30 Kč za den by nebylo přijatelné zaplatit pro žádného respondenta.

Obrázek č. 15: Přijatelná výše parkovacího poplatku za den



Zdroj: Autor

Součástí dotazníku je dále jednoznačně zadaná otázka, zda respondenta ovlivňují parkovací poplatky ve volbě dopravního prostředku, který využívá při své cestě do zaměstnání. Z výsledků dotazníku vyplývá, že celých **85 % respondentů** je při volbě dopravního prostředku, ovlivněno zavedenými parkovacími poplatky.

Lokalita parkování

„Dle normy ČSN 736110 se odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily doporučuje umisťovat tak, aby docházkové vzdálenosti odpovídali hodnotám, které zobrazuje Tabulka č. 8.“³⁵

Tabulka č. 8: Docházková vzdálenost

Účel	Docházková vzdálenost [m]
krátkodobé parkování	200
dlouhodobé parkování	300
odstavování	500

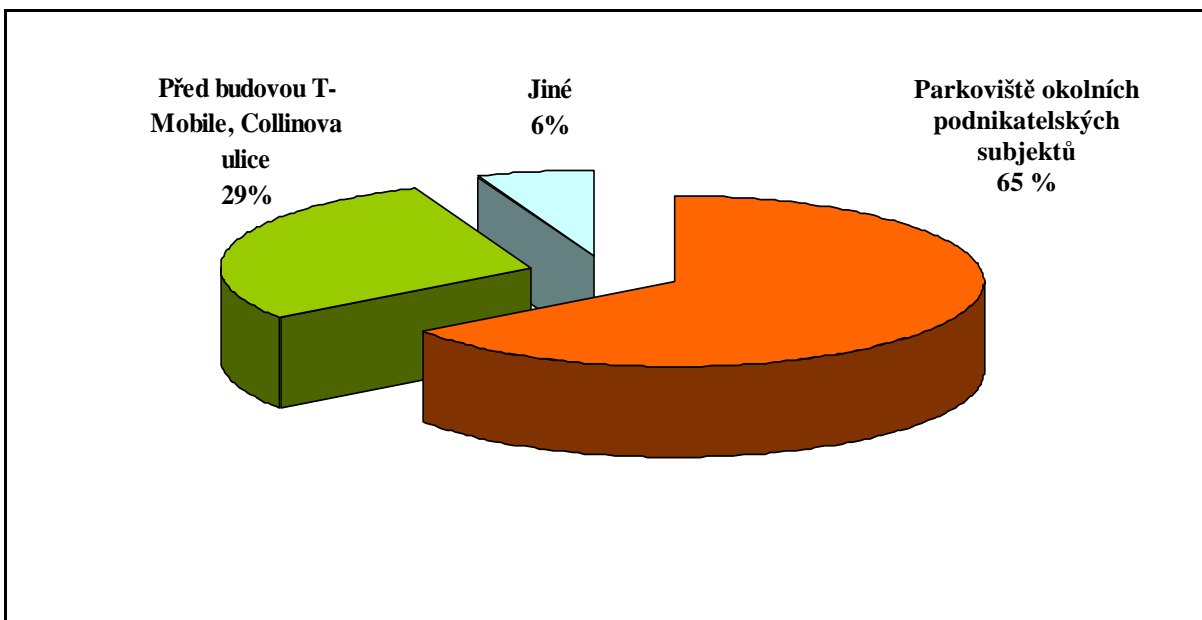
Zdroj: ČSN 736110, Projektování místních komunikací, 2006

³⁵ ČSN 736110. *Projektování místních komunikací*, Praha: Český normalizační institut, 2006.

Nyní bude provedeno srovnání této normy s výsledky dotazníku, kdy byla zjišťována maximální vzdálenost, kterou jsou ochotni respondenti ujít od zaparkovaného vozu. Vycházím z faktu, že pracovní doba zaměstnanců je minimálně 4 hodiny a jedná se tedy o dlouhodobé parkování, kde podle normy má být docházková vzdálenost 300 m. Z odpovědí respondentů vyplývá, že celých **77 %** není ochotno ujít vzdálenost, která je daná normou.

Pochylý (2010) uvádí, že většina hradeckých řidičů každodenně zajíždí do centra města s jediným cílem, kterým je zaparkovat v centru města zdarma. Takovýto řidič je schopen během jednoho roku ušetřit částku v řádu tisíců, kterou by jinak zaplatil na parkovacích poplatcích. Chvilé hledání bezplatného placení se pak řidiči výrazně vyplatí.³⁶

Obrázek č. 16: Nejčastější lokality parkování



Zdroj: Autor

V dotazníku byly dále respondenti dotazováni, kde většinou parkují během své pracovní doby. Obrázek č. 16 znázorňuje, že celých 65 % respondentů, kteří parkují v okolí budovy, volí bezplatnou variantu u okolních podnikatelských subjektů. Pouhých 29 % parkuje v Collinově ulici, kde je parkování zpoplatněné a jen 6 % ujde 1000m, tak aby mohlo bezplatně zaparkovat na nedalekém sídlišti. Zaměstnanci tak zabírají parkovací místa zákazníků jednotlivých podnikatelských subjektů a zabírají odstavná místa pro rezidenty. To je důkaz, že v tomto případě integrovaný systém parkování nefunguje tak jak by měl.

³⁶ POCHYLÝ, Lukáš. *Hradec Králové* [online]. 30.4. 2010 [cit. 2010-05-16]. Hradec Králové - zpravodajství. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.hradeckralove.cz/clanek.php?id=2257>>.

Většina řidičů využívá ke svému parkování **bezplatných parkovacích míst** u obchodních domů či nákupních center a podobné uvažování mají i zaměstnanci budovy T-Mobile. Podnikatelské subjekty, kterým parkovací plochy patří, se proti takovému počínání řidičů samozřejmě brání. Pro ochranu parkovacích míst pro své zákazníky využívají cedule varující před možností odtažení vozidla v případě neoprávněného parkování, v některých případech využívají i závory.

3.3 Navrhovaná řešení

T-Mobile je držitelem mnoha ocenění v personální oblasti, mezi které patří také ocenění zaměstnavatel roku. Zaměstnanci si tak zvykli na četné výhody a tak nějak automaticky zaujali názor, že právě zaměstnavatel by se měl postarat o jejich bezplatné parkování jako součást zaměstnaneckých benefitů, jak ukázal také provedený průzkum. Tyto mylné závěry, mají jednu z hlavních příčin v nedostatečné komunikaci města s veřejností a nedostatečném marketingu, celkově se zde stala chyba v absenci zaměření se na PR. (Public relations).

Problematika budovy Call centra T-Mobile úzce souvisí s problémy ISP HK, které má tento systém jako celek. Současný stav v oblasti parkování v okolí budovy, s kterým nejsou zaměstnanci spokojeni tak souvisí s parkovací politikou města Hradce Králové jako takovou. Návrhy řešení a jejich realizace by tak neměla být úkolem společnosti T-Mobile, ale spíše úkolem města Hradce Králové, potažmo ISP HK.

Na teoretickém základě, analýze aktuální situace a provedeného průzkumu je pro řešení problematiky parkování budovy Call centra T-Mobile v Collinově ulici možno navrhnout několik řešení. Při návrhu těchto řešení je však třeba uvažovat dva zcela odlišné přístupy k uplatňování parkovací politiky ve městě jak graficky znázorňuje Obrázek č. 17. První přístup vychází z politiky parkování ve smyslu zajistit pro uživatele dostatek parkovacích míst v centru města, stavět nové parkovací domy a zajišťovat stále vyšší počet parkovacích míst, tak jak postupně roste i využívání IAD. Tento přístup může v některých případech však vést k zastavěným a šedým městským centrům, kongescím a dalším problémům zmíněným v předchozích kapitolách.

Druhý přístup jakým se lze nahlížet na danou problematiku, je novější pojetí parkovací politiky, spočívající v zachování původního počtu parkovacích míst nebo jejich redukci.

Obrázek č. 17: Přístup k parkovací politice



Zdroj: Autor

3.3.1 Výstavba parkovacího domu

Nevyužitý pozemek se nachází v těsné blízkosti budovy Call centra T- Mobile a pozemek je určený k nové výstavbě. Pozemek však není ve vlastnictví společnosti T-Mobile a existuje v souvislosti již jiný plán stavby na této parcele. Obrázek č. 18 ukazuje názorně stav daného pozemku, jeho těsnou blízkost kongresového centra Aldis (zleva) a jeho ohraničení v zadní části řekou Labe.

Obrázek č. 18: Pozemek pro výstavbu nových parkovacích míst



Zdroj: Hradecké noviny, <www.hradeckralove.org/noviny-a-novinky>, 2010

Podle Václava Svobody (2010) je v plánu města Hradce Králové pozemek zastavět a to tak, že se této lokalitě uvažuje o spolupráci různých investorů na výstavbu multifunkčního objektu, který by v sobě zahrnoval vybudování nových parkovacích míst. V souvislosti s tímto pozemkem však nastaly v minulosti určité problémy. Existoval závazek mezi městem Hradec Králové a společností Betonstav, kterou se společnost zavázala na tomto pozemku postavit do července 2006 parkoviště pro 172 automobilů spolu s kancelářským objektem s mnohým příslušenstvím.

Toto parkoviště by v dané lokalitě předešlo aktuálnímu problém s nedostatkem parkovacích míst, která by byla určena také pro občany zde parkující převážně během své pracovní doby.

Problém nastal ve chvíli, kdy společnost Betonstav smlouvu nenaplnila, stavba totiž nebyla ani započata. Společnost Betonstav musí městu zaplatit pokutu, o které rozhodl soud ve výši přibližně 10 milionů korun.³⁷

Návrhem může být výstavbu parkovacího domu v této lokalitě, který bude mít fiktivně stejné parametry jako již postavený parkovací dům „Katschnerka“ .

3.3.2 Nákup abonentských parkovacích karet

Dalším z navrhovaných řešení je zajistit pro zaměstnance v okolí budovy Call centra parkovací karty. Jako příklad tohoto řešení je možné pořízení celkem 25 parkovacích karet. Zaměstnanců, kteří by měli zájem o parkování v dané lokalitě, je však několikanásobně více, než počet parkovacích karet, nakoupených v uvažovaném návrhu. Je třeba však zvážit omezené možnosti dané lokality.

Tabulka č. 9 znázorňuje, že si **rezidenti** a **abonent** mohou koupit **předplatní karty** s platností 12 měsíců, které ale negarantují nárok na konkrétní místo v dané zóně nebo parkovacím domě. Hosté si také mohou zakoupit předplatní kartu, tu však lze využít pouze v místech, kde jsou běžné parkovací automaty, v parkovacích domech tato karta neplatí (výjimkou je parkovací dům Nový pivovar).

Uvedené ceny se liší zejména v závislosti na zóně, nejdražší je Velké a Malé náměstí a jejich nejbližší okolí. Jak je vidět, cena dále závisí i na tom, o kolikátou kartu v pořadí si uživatel žádá.

³⁷ SVOBODA, Václav . *Hradec Králové* [online]. 26.2.2010 [cit. 2010-05-16]. Město vyhrálo soud s Betonstavem. Dostupné z WWW: <<http://www.hradeckralove.org/noviny-a-novinky/mesto-vyhralo-soud-s-betonstavem?highlightWords=z%C3%A1chyt%C3%A9+parkovi%C5%A1t%C4%9B>>

Tabulka č. 9: Předplatní parkovací karty

obyvatel	typ karty	cena [Kč / karta]		
		pořadí automobilu, k němuž kupuje kartu tentýž uživatel		
		1.	2. a další	
rezident	rezidentní karta	1 000 až 6 000	2 400 až 9 000	
abonent	abonentní karta	6 000 až 20 000	6 000 až 30 000	
obyvatel	typ karty	1.	2.	3. a další
host	ISP GOLD karta	20 000	25 000	30 000

Zdroj: Autor a ISP HK, <www.isphk.cz/>, 2010

3.3.3 Budování záchytných parkovišť a preference veřejné dopravy

Z odpovědí respondentů z dotazníku bylo zjištěno, že řada zaměstnanců za práci dojíždí z okolních i vzdálenějších měst, například z Vysokého Mýta, Žďáru nad Orlicí, Předměřic nad Labem, Třebechovic pod Orebem a z dalších měst a obcí. Jednotlivé směry odkud zaměstnanci dojíždí do Hradce Králové, znázorňuje Obrázek č. 19.

Obrázek č. 19: Možné směry příjezdu do Hradce Králové



Zdroj: Autor a mapy.cz, <www.mapy.cz/>, 2010

Celkem je možné přijet do města Hradce Králové ze čtyř hlavních směrů. V těchto čtyřech základních lokalitách by měla být vybudována kvalitní záchytná parkoviště, nejlépe s návazností na veřejnou dopravu (např. MHD) Park and Ride. V případě, že by byla vybudována a v ceně by byl lístek na veřejnou dopravu a zároveň by cena parkování v centru

byla daleko vyšší než poplatek za toto parkování, řada uživatelů by zvažovala možnost zanechat automobily na kraji města a nezajížděla by jimi do centra.

Měla by to být záchytná parkoviště ze směru od Pardubic, kde v této oblasti je již v plánu záchytné parkoviště v Jungmannově ulici.

Druhé ve směru od Vysokého Mýta zde by mělo funkci záchytného parkoviště plnit parkoviště u Malšovického stadionu. V tomto případě by mohl nastat konflikt mezi zájemci o parkování v letních měsících z řad dojíždějících za prací a řad rekreujících se obyvatel (těsné sousedství s novým městským koupalištěm).

Ze směru od Předměřic nad Labem a Holohlav zatím jakékoliv záchytné parkoviště chybí a není doposud plánované, stejně jako ze směru od Třebechovic pod Orebem. Zde je prostor pro další plánování.

S výstavbou záchytných parkovišť úzce souvisí také veřejná doprava. Tato dvě nová opatření by se měla vzájemně doplňovat. Je potřeba zajistit dostatečnou nabídku v místech, kde mají být navrhovaná záchytná parkoviště budována.

Druhým místem, kde je potřeba zajistit dostatečnou nabídku veřejné dopravy je okolí budovy Call centra T-Mobile, kde se nachází pouze jedna zastávka MHD v přijatelné docházkové vzdálenosti pro uživatele (dle výsledků dotazníku méně než 300 m v případě IAD). Cesta na zastávky ležící ve větší vzdálenosti od budovy, výrazným způsobem zvyšují dobu přepravy Door-to-Door v řádu 5 až 10 minut, což je významná konkurenční nevýhoda.

Návrhem na zlepšení by proto byla vyšší frekvence spojů na dané zastávce, zařazení většího množství spojů ve večerních hodinách, zavedení nočních spojů. K tomu by se daly využívat např. autobusy s nižší kapacitou míst za účelem nižších provozních nákladů těchto nočních spojů.

3.3.4 Nová politika parkování města Hradce Králové

Je hned několik důvodů, proč se při řešení parkování v okolí budovy Call centra T-Mobile věnovat také možnostmi nové dopravní politiky parkování Hradce Králové.

Prvním důvodem je, že s podobnými problémy parkování se setkává více podnikatelských subjektů na území Hradce Králové, kde je zavedený ISP. Řada z nich nemá možnost svých vlastních soukromých pozemků, kde by si zajistila bezplatné parkování, stejně jako Call centrum T-Mobile. Proto by se mohla nadnárodní společnost, jako je T-mobile vypořádat s tlakem zaměstnanců na zajištění bezplatného parkování v okolí budovy lépe, pokud by se v oblasti dopravní politiky parkování města postupovalo podle nových principů, které se odlišují zejména v přístupu ke komunikaci s veřejností, mezi kterou patří jak

podnikatelské subjekty (společnost T-Mobile) tak i občané (zaměstnanci Call centra T-Mobile). Společnost T-Mobile má již v současnosti pro zaměstnance zavedený program zaměřený na zdraví a propagaci zdravého životního stylu, do kterého by bylo možné zařadit i novou dopravní politiku, jako formu propagace volby jiných způsobu cesty do zaměstnání než osobním automobilem (na kole či pěšky) a tak si dále budovat image „zaměstnavatele roku“, což je ocenění, které společnost již v minulosti získala.

Pokud by se aplikovala nová dopravní politika, jejíž součástí jsou základní body uvedené níže, celková nespokojenost zaměstnanců s parkováním v okolí budovy Call centra by se mohla významným způsobem snížit na minimum, protože opatření nové dopravní politiky by byla veřejností přijímána lépe. Zaměstnanci by si byli vědomi, proč je parkování v okolí budovy placené, a jaké výhody jim naopak přinese placené parkování (nižší ztráty času způsobené kongescí, levnější a kvalitnější služby MHD, jistotu volného parkovacího místa, hlídaná záchytná parkoviště s vazbou na MHD, rozvoj cyklostezek a peších zón).

Některá opatření nové dopravní politiky parkování:

- Budovat záchytná parkoviště na okraji města s vazbou na MHD
- Zvýšit úroveň MHD (četnost spojů, posílení večerních spojů, nové linky)
- Komunikovat s veřejností, s podnikatelskými subjekty, zapojit veřejnost
- Budovat systém navazujících cyklostezek
- Budovat zóny bez aut (zklidněné zóny, pěší zóny)
- Využívat marketing a publicitu k propagaci cílů nové dopravní politiky

4 Zhodnocení navrhovaných řešení

V závěru práce proběhne hodnocení jednotlivých navrhovaných variant, které byly popsány v předešlé kapitole. První dvě řešení představují přístup, který je zaměřen na dopravní politiku parkování ve smyslu zajištění dostatku parkovacích míst, třetí se naopak soustředí na redukci počtu jízd do městského centra a snahu motivovat uživatele k přehodnocení zvoleného dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. Na závěr této kapitoly uvedu, jakých způsobem by se mohla vyvíjet dopravní politika parkování v Hradci Králové v budoucnu, tak aby mohli být prosazovány návrhy řešení na základě principů, které se uplatňují ve vyspělých evropských městech.

4.1 Zhodnocení výstavby parkovacího domu

Hodnocení návrhu na výstavbu nového parkovacího domu společností Atol a.s. proběhne s ohledem na požadavky zaměstnanců na přípustné parametry řešení situace parkování v této lokalitě, které vyplynuly z předešlé analýzy.

Z odpovědí respondentů, vyplývá, že jakmile je cena parkovacího poplatku za den stanovena na více než 30 Kč, začíná být tato cena pro uživatele nepřijatelná.

Tabulka č. 10: Ekonomická rozvaha využití parkovacího domu

počet parkovacích míst	500
celkové investiční náklady	12 000 000 Kč
-náklady na jedno stání	240 000 Kč
-placenou dobu je uvažována 60 hod/týden, tj. 3120 hod/rok, doba návratnosti investice 3 roky (9360 hod, při 100 % obsazení parkoviště) -> cena poplatku za 1 hod parkování	240 000 Kč / 9 360 hod =25,64 Kč/hod

Zdroj: Autor a ISP HK, <www.isphk.cz>, 2010

Jak ukazuje Tabulka č. 10, pokud by společnost Atol a. s. kalkulovala s dobou návratnosti 3 roky a se 100 % obsazeností parkovacích míst, musela by stanovit parkovací poplatek minimálně na 25,64 Kč za hodinu parkování.

Dle provedeného průzkumu by možnost parkování při zvolené ceně nevyužil nikdo z dotazovaných zaměstnanců. Cena by byla pro uživatele příliš vysoká. Bylo by potřeba zvážit delší dobu návratnosti investice, popřípadě dotaci těchto parkovacích míst z tržeb, které plynou z poplatků za parkovací místa, která jsou na pozemních komunikacích, kde investiční náklady na jedno parkovací místo jsou nesrovnatelně nižší viz. Tabulka č. 11.

Tabulka č. 11: Ekonomická rozvaha použití parkovacího automatu

počet parkovacích míst	35
celkové investiční náklady (1 parkovací automat)	117 189 Kč
-náklady na jedno stání	3 348 Kč
-placenou dobu je uvažována 60 hod/týden, tj. 3120 hod/rok, doba návratnosti investice 3 roky (9360 hod, při 100 % obsazení parkoviště) -> cena poplatku za 1 hod parkování	3348 Kč / 9 360 hod = 0,36 Kč/hod

Zdroj: Autor a Šternberk, <www.sternberk.eu>, 2010

Tabulka č. 12 zobrazuje přehledné hodnocení nejdůležitějších posuzovaných parametrů návrhu, tak jak vyhovují či nevyhovují a řeší či neřeší aktuální problematickou situaci parkování v okolí budovy Call centra T-Mobile.

Tabulka č. 12: Přehledné vyhodnocení výstavby parkovacího domu

Docházková vzdálenost	50 m	vyhovující
Výše parkovacích poplatků	20 Kč/8hod	vyhovující
Počet nabízených stání	500	vyhovující
Finanční účast zaměstnavatele	Ne	vyhovující
Vliv na volbu druhu dopravního prostředku?	Ne	nevyhovující (pokud by přeci jen vliv na volbu dopravního prostředku výstavba měla, tak pouze negativní a to preferenci IAD před jinými druhy dopravy-není žádoucí)
Řešení neoprávněného parkování u okolních podnikatelských subjektů a na místech, kde to zákon zakazuje?	Ne	nevyhovující (31 % zaměstnanců není ochotno platit žádný poplatek a budou proto volit parkování zdarma)

Zdroj: Autor

Výstavba parkovacího domu je plánována v těsné blízkosti (sousední pozemek dle dispozice budovy cca 50 m) Call centra T-Mobile a proto ve srovnání s požadovanou docházkovou vzdáleností respondentů vyhovovala. Pokud srovnáme navrhovanou docházkovou vzdálenost s normou ČSN (300 m) potom návrh také vyhovuje i dle normy.

Cena v parkovacím domě, pokud by byla stanovena na maximálně 20 Kč za den, pak by byla z pohledu zaměstnanců částečně přijatelná, ovšem 31 % zaměstnanců není ochotno platit žádný poplatek.

V případě stanovení parkovacího poplatku na pouhých 20 Kč /den by byla návratnost bez dotace z příjmů z parkovacích míst, která jsou na pozemních komunikacích: (pro zjednodušení neuvažují náklady spojené s provozem parkovacího domu)

Tržby za jedno parkovací místo za rok..... $20\text{Kč} / \text{den} \cdot 365\text{dní} = 7\,300\text{ Kč}$

Tržby za parkovací dům za rok: $7300\text{Kč} / \text{místo} \cdot 500\text{míst} = 3\,750\,000\text{ Kč}$

Celkové investiční náklady: 12 000 000 Kč

Doba návratnosti 3,2 let

Při obsaditelnosti 80 % 4 roky

Při obsaditelnosti 70 % 4,6 roku

Je počítáno i s různou obsaditelností parkovacího domu, která nebývá 100 %.

Dále byl návrh posuzován dle počtu parkovacích míst, v případě 500 míst je počet vyhovující. Další důležité kritérium je, finanční nezainteresovanost Call centra T-Mobile.

Dále byl návrh posuzován v souvislosti s vlivem na volbu dopravního prostředku při cestě do zaměstnání. Tento návrh by volbu neovlivnil, a pokud ano tak negativním způsobem ve smyslu nárůstu preference IAD. Negativní z hlediska zdravého životního stylu, který zaměstnavatel propaguje a z pohledu negativního vlivu IAD na životní prostředí ve městě.

Posledním kritériem pro hodnocení návrhu je, zda řeší tento návrh problém s parkováním na místech, která nejsou pro zaměstnance určena (parkovací plochy okolních podnikatelských subjektů), či nejsou vůbec určena pro parkování jako takové (nástupní plochy požárních vozidel). Parkovací dům, pokud by nebyla zavedena doplňující opatření, by problematiku neřešil z toho důvodu, že někteří nejsou ochotni zaplatit za parkování ani minimální poplatek 20 Kč za den. Ochranu parkovacích ploch okolních podnikatelských subjektů si budou muset tyto subjekty zajistit sami. S parkováním na nástupních plochách požárních vozidel by pomohla zvýšená kontrola ze strany městské policie.

4.2 Zhodnocení nákupu abonentských parkovacích karet

V případě varianty, kdy se uvažuje o koupi abonentských karet, je cena na jednu hodinu parkování nižší než v případě varianty výstavby parkovacího domu v předešlé variantě. Společnost T-Mobile by mohla tímto způsobem nakoupit parkovací karty pro své zaměstnance. Pokud je však uvažován zaměstnanec s pracovní dobou 8 hodin-> parkování na jeden pracovní den by pro něho představovalo poplatek ve výši 8,4 Kč, aniž by si společnost T-Mobile přičetla jakýkoliv příplatek za krytí případného rizika 100 % neobsazenosti a to je problém.

Tabulka č. 13: Ekonomická rozvaha nákupu abonentkých karet

počet parkovacích abonentkých karet	25
náklady na jednu abonentskou kartu /12 měsíců	15 000 Kč
celkové náklady /12 měsíců	375 000 Kč
náklady za jednu abonentskou kartu /měsíc	1250 Kč
-placená doba je uvažována 60 hod/týden, tj. 3120 hod/rok-> náklad na 1 hod parkování	15 000 Kč / 3 120 hod = 4,8 Kč/hod

Zdroj: Autor

Druhý nedostatek tohoto řešení je, že cena 38,4 Kč/den se již téměř rovná poplatku 40 Kč/den v sousední ulici, která je vzdálena pouhých 150 metrů od budovy a zaměstnanci zde s ohledem na výši poplatku odmítají parkovat. Žádný z respondentů nevedl, že by zde pravidelně parkoval a souvisí to s tím, že nikdo z respondentů nepovažuje za přijatelné platit parkovací poplatek přes 30 Kč za jeden pracovní den.

Tabulka č. 14: Přehled vyhodnocení nákupu abonentkých karet

Docházková vzdálenost	do 10 m	vyhovující
Výše parkovacích poplatků	38,4 Kč/8 hod	nevyhovující
Počet nabízených stání	25	nevyhovující
Finanční účast zaměstnavatele	Ne	vyhovující
Vliv na volbu druhu dopravního prostředku?	Ne	nevyhovující
Řešení neoprávněného parkování u okolních podnikatelských subjektů a na místech, kde to zákon zakazuje?	Ne	nevyhovující (31 % zaměstnanců není ochotno platit žádný poplatek a budou proto volit parkování zdarma + nedostatečný počet zajištěných parkovacích míst)

Zdroj: Autor

Tabulka č. 14 zobrazuje přehled hodnocených kritérií pro tuto navrhovanou variantu řešení. Cena byla hodnocena již výše a závěr je, že cena je příliš vysoká a proto nevyhovující.

Dalším hodnoceným kritériem je docházková vzdálenost, která je u této varianty nejkratší ze všech navrhovaných řešení. Docházková vzdálenost do 10 m vyhovuje jak z pohledu požadavků zaměstnanců, tak z pohledu ČSN.

Počet nabízených míst je také jedním z kritérií, ale bohužel 25 parkovacích míst by neodpovídalo počtu zaměstnanců Call centra T-Mobile. Více míst není možné v této lokalitě zajistit s ohledem na jejich omezený počet.

Kritérium finanční účast zaměstnance je vyhovující, pokud by zaměstnavatel částku zaplacenou za abonentské karty vybíral od zaměstnanců. Možností je samozřejmě i financování těchto karet zaměstnavatelem a parkovací místa nabízet jako součást zaměstnaneckých výhod pro vedoucí pracovníky (jako zaměstnanecký benefit pro všechny zaměstnance není možné nabízet s ohledem na nedostatek parkovacích míst).

Další hodnocené kritérium je vliv řešení na volbu dopravního prostředku, kdy toto řešení s ohledem na minimální počet takto zajištěných parkovacích míst, by nemělo žádný výrazný vliv na rozhodování o volbě způsobu cesty do zaměstnání.

Stejně důvody jako u předchozího kritéria vedou k závěru, že ani na problém parkování na parkovištích okolních subjektů a zakázaných místech by toto řešení nemělo vliv.

4.3 Zhodnocení preference MHD a budování záchytných parkovišť

Vyhodnocení dle srovnávaných kritérií, shodných pro všechna navrhovaná řešení, je v případě tohoto řešení uvedeno v Tabulce č. 15. Docházková vzdálenost při využití zastávky MHD Aldis je pro zaměstnance přijatelná.

Pokud by se uvažovalo záchytné parkoviště s využitím principu Park and Ride s cenou stanovenou na 10 Kč za den, kdy v ceně by bylo již zahrnuto také MHD, potom by poplatek byl pro zaměstnance vyhovující.

Další parametr, kterým je počet nabízených míst, je také hodnocen jako vyhovující. Záchytná parkoviště by byla budována na okraji města až za městským okruhem, kde je možné vybudovat dostatek míst.

Finanční ani jiná angažovanost zaměstnavatele není potřeba, a proto je řešení také vyhovující. Důležitým pozitivem tohoto řešení je bezesporu vliv na volbu dopravního prostředku uživatele, kdy se preferuje veřejná doprava před IAD.

Posledním kritériem pro hodnocení návrhu je, zda tento návrh řeší problém s parkováním na místech, která nejsou pro zaměstnance určena (parkovací plochy okolních podnikatelských subjektů), či nejsou vůbec určena pro parkování jako takové (nástupní plochy požárních vozidel). Záchytná parkoviště by neřešila problém, protože 31 % zaměstnanců, chce parkovat zdarma. Jak již bylo uvedeno i u jiných variant, v tomto bodě by bylo účelné, aby se na řešení problému podíleli okolní podnikatelské subjekty ve spolupráci s městskou policií.

Tabulka č. 15: Přehled vyhodnocení budování záchytných parkovišť a podpory MHD

Docházková vzdálenost	do 100 m	vyhovující (uvažováno v návaznosti na MHD zastávka Aldis)
Výše parkovacích poplatků	10 Kč/8 hod	vyhovující
Počet nabízených stání	- (stovky na každém záchytném parkovišti)	vyhovující
Finanční účast zaměstnavatele	Ne	vyhovující
Vliv na volbu druhu dopravního prostředku?	Ano (uvažuje se pohyb v centru města)	vyhovující (redukce IAD na území městského centra)
Řešení neoprávněného parkování u okolních podnikatelských subjektů a na místech, kde to zákon zakazuje?	Ne	nevyhovující (31 % zaměstnanců není ochotno platit žádný poplatek a budou proto volit parkování zdarma, IAD bude vždy rychlejší a flexibilnější)

Zdroj: Autor

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo navrhnout možnosti parkování pro zaměstnance budovy Call centra T-Mobile, vyhodnotit navrhovaná řešení a určit, která řešení by bylo možné realizovat.

První dvě kapitoly se zaměřují na teorii v oblasti dopravy v klidu a na příkladech některých evropských měst ukazují, jakým způsobem se řeší doprava v klidu v některých evropských městech v souladu s doporučeními Evropské unie.

Ke splnění cíle této práce bylo třeba charakterizovat základní problémy, které danou lokalitu zatěžují, jaké jsou příčiny těchto problémů a jaké další aspekty mají vliv na současnou situaci, která je v dané lokalitě. Byly zjištěny zásadní problémy dané lokality, které jsou však obdobné na více místech v Hradci Králové od zavedení parkovacích poplatků. Mezi tyto problémy patří všeobecná nespokojenost v oblasti parkování, vyhýbání se placení parkovacích poplatků a neoprávněné parkování na parkovacích plochách u obchodních domů, které jsou určeny pouze pro zákazníky.

Na základě analýzy současné situace a provedeného průzkumu, byly zjištěny parametry, které mají významný vliv na řešení problematiky v oblasti parkování v této lokalitě. S ohledem na tyto preferované parametry byla navrhována možná řešení zaměřená čistě na problematiku parkování v okolí budovy, spolu s jednou variantou řešení, která pohlíží na daný problém jako na důsledek restriktivních opatření místních orgánů a toto řešení je uvažováno na úrovni dopravní politiky parkování města Hradce Králové.

Závěr, který vyplynul na základě vyhodnocení navrhovaných variant, je takový, že s ohledem na posuzované parametry je přijatelná varianta výstavby parkovacího domu, přestože neřeší všechny vymezené problémy. Pokud bude cena stanovená na 20 Kč/den bude toto řešení přijatelné pro zaměstnance. Z důvodu nezainteresovanosti na řešení je toto řešení přijatelné pro zaměstnavatele. S ohledem na dobu návratnosti investice na výstavbu parkovacího domu, kdy je možné dotovat výstavbu parkovacího domu i příjmy z parkovacích míst na pozemních komunikacích, je tato varianta řešení přijatelná i pro investora výstavby parkovacího domu

Koupě abonentských karet, je jako řešení nejméně přijatelná. Hlavním nedostatkem tohoto návrhu je nízký počet parkovacích míst a vysoká cena z pohledu zaměstnanců. Pro zaměstnavatele nutnost podílet se na tomto řešení a finanční náročnost pro zaměstnavatele v případě, že by se rozhodl zajistit tyto parkovací místa pro své zaměstnance bezplatně, v rámci např. zaměstnaneckých výhod. V případě tohoto řešení se jedná se o dodatečné náklady pro zaměstnavatele ve výši 375 000 Kč ročně.

Třetí návrh řešení, který je však uvažován z pohledu celkové situace ve městě, tedy stavba záchytných parkovišť podpořená zlepšení úrovně služeb MHD v Hradci Králové, splňuje uvedená kritéria. Je to však varianta, která uvažuje s principy nové dopravní politiky, kterou by mohlo město Hradec Králové do budoucna prosazovat a to z dlouhodobého hlediska. Do budoucna je pro město důležité zaměřit se na komunikaci s veřejností, na marketingové kampaně, které by principy nové parkovací politiky propagovaly. Součástí této komunikace by měl být důraz na výhody, které omezení IAD v centru města uživatelům přinese. Tyto uvedené principy by se měly stát součástí nového pohledu na dopravní politiku parkování v Hradci Králové.

Řešení spočívající ve výstavbě parkovacího domu, tak i nákup abonentkých parkovacích karet, jsou obě realizovatelná. Rozdíl je však v tom, kdo tato řešení může realizovat a rozdílný je i potřebný čas na jejich realizaci. Realizátorem parkovacího domu s ohledem na existující koncesní smlouvu by byl Atol a.s. a abonentské parkovací karty by zajišťoval zaměstnavatel, tedy společnost T-Mobile. Třetí řešení je doplňující a je zaměřené na novou dopravní politiku města formou doporučení.

SEZNAM LITERATURY

- [1] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 3.přepřac.vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [2] EVROPSKÁ KOMISE; *Města pro lidi: Koncepce snižování automobilové dopravy- příklady evropských měst*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, Úřad vlády ČR a Ministerstvo zahraničních věcí, 2005., s. 63. ISBN 80-7212-355-6.
- [3] KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2.vyd. Praha 6 : ČVÚT, 2007. 353 s. ISBN 978-80-01-03602-0.
- [4] VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. 2. zkrácené. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. Statická doprava, s. 166. ISBN 80-7194-630-3.
- [5] ČSN 736056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha : Český normalizační institut, 2001.
- [6] ČSN 736110. *Projektování místních komunikací*. Praha : Český normalizační institut, 2006.
- [7] RŮŽIČKA, Jiří . *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. Brno : Česká a Slovenský dopravní klub, 1993. Problémy dopravy ve městech, s. 46. ISBN 80-901339-1-6.
- [8] *Ekologická dopravní politika ve městech : Greening Urban Transport*. Brno : Česká a Slovenský dopravní klub, 1996. Politika parkování, s. 44. ISBN 80-901339-3-2.
- [9] CHLAŇ, Alexander. *Tarifry a ceny v dopravě : pro kombinovanou a prezenční formu studia*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2008. Náklady v dopravě, s. 170. ISBN 978-80-7395-104-7.
- [10] *City parking in europe* [online]. 2009 [cit. 2010-05-12]. About. Dostupné z WWW: <<http://www2.hu-berlin.de/city-parking/>>.
- [11] European parking. In *European parking* [online]. [s.l.] : [s.n.], 14. 5. 2010 [cit. 2010-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.europeanparking.eu/>>.
- [12] POCHYLÝ, Lukáš. Hradec Králové [online]. 6.4.2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové - zpravodajství. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.hrdeckralove.cz/clanek.php?id=2241>>.
- [13] *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php>>
- [14] *Integrovaný systém parkování Hradec Králové* [online]. 2006-20010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.isphk.cz/index.php?zobraz=otazky>>

- [15] Český statistický úřad [online]. 30.4. 2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové.
Dostupné z WWW:
<http://www.hrdeckralove.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/pocet_obyvatele_v_obcích_kralov_ehradeckeho_kraje_k_1_1_2010>.
- [16] BRETSCHEIDER, Jennifer . *Městská doprava*. Děčín : Centrum enviromentálních analýz, 1999. Městská doprava z pohledu péče o životní prostředí, s. 47.
- [17] *Wikipedie* [online]. 26. 4. 2010 [cit. 2010-05-12]. Hradec Králové. Dostupné z WWW: <<http://www.citace.com/generator.php?druh=8&ukol=1>>.
- [18] POCHYLÝ, Lukáš. *Hradec Králové* [online]. 30.4. 2010 [cit. 2010-05-16]. Hradec Králové - zpravodajství. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.hrdeckralove.cz/clanek.php?id=2257>>.
- [19] SVOBODA, Václav . *Hradec Králové* [online]. 26.2.2010 [cit. 2010-05-16]. Město vyhrálo soud s Betonstavem. Dostupné z WWW:
<<http://www.hrdeckralove.org/noviny-a-novinky/mesto-vyhralo-soud-s-betonstavem?highlightWords=z%C3%A1chyt%C3%A9+parkovi%C5%A1t%C4%9B>>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Vztah rychlosti vozidel a šance chodců přežít vzájemnou kolizi.....	14
Tabulka č. 2: SWOT analýza současné parkovací politiky města HK.....	29
Tabulka č. 3: Plocha jednotlivých prostorů budovy call centra TMCZ v Collinově ulici	37
Tabulka č. 4: Součinitel vlivu stupně automobilizace.....	37
Tabulka č. 5: Součinitel redukce	38
Tabulka č. 6: Charakter území.....	38
Tabulka č. 7: Sazby poplatků za parkování v Collinově ulici.....	39
Tabulka č. 8: Docházková vzdálenost	46
Tabulka č. 9: Předplatní parkovací karty.....	51
Tabulka č. 10: Ekonomická rozvaha využití parkovacího domu	54
Tabulka č. 11: Ekonomická rozvaha použití parkovacího automatu.....	55
Tabulka č. 12: Přehledné vyhodnocení výstavby parkovacího domu	55
Tabulka č. 13: Ekonomická rozvaha nákupu abonentských karet.....	57
Tabulka č. 14: Přehled vyhodnocení nákupu abonentských karet.....	57
Tabulka č. 15: Přehled vyhodnocení budování záchytných parkovišť a podpory MHD	59

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Náročnost jednotlivých druhů dopravy z hlediska prostoru a času.....	15
Obrázek č. 2: Členění sociálních nákladů dopravy	19
Obrázek č. 3: Souvislosti politiky parkování.....	22
Obrázek č. 4: Názor občanů EU na opatření v oblasti péče o životní prostředí.....	26
Obrázek č. 5: Logo integrovaného systému parkování Hradce Králové.....	30
Obrázek č. 6: Parkovací automat a jednotný sms parkovací tarif	33
Obrázek č. 7: Mapa jednotlivých parkovacích zón ISP HK.....	39
Obrázek č. 8: Záchytné parkoviště Malšovice.....	40
Obrázek č. 9: Zastávky MHD.....	41
Obrázek č. 10: Síť cyklostezek.....	42
Obrázek č. 11: Způsob cesty do zaměstnání.....	43
Obrázek č. 12: Důvody preference IAD před jízdou na kole	44
Obrázek č. 13: Důvody preference IAD před jízdou veřejnou dopravou.....	44
Obrázek č. 14: Názor na situaci parkování.....	45
Obrázek č. 15: Přijatelná výše parkovacího poplatku za den	46
Obrázek č. 16: Nejčastější lokality parkování	47
Obrázek č. 17: Přístup k parkovací politice.....	49
Obrázek č. 18: Pozemek pro výstavbu nových parkovacích míst	49
Obrázek č. 19: Možné směry příjezdu do Hradce Králové	51

SEZNAM ZKRATEK

ČR	– Česká republika
ČSN	– Česká státní norma
MŽP ČR	– Ministerstvo životního prostředí České republiky
IAD	– Individuální automobilová doprava
ISP	– Integrovaný systém parkování
HK	– Hradec Králové
TMCZ	– T - Mobile Czech Republic, a.s.
MHD	– Městská hromadná doprava
PR	– Public Relations
Kč	– česká koruna
EU	– Evropská unie
GBP	– britská libra
ABS	– antiblokovací systém
STK	– státní technická kontrola
EUR	– euro
DEM	– německá marka

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Ukazatele základního počtu parkovacích stání

Příloha č. 2: Dotazník

Tabulka č. 1: Ukazatele základního počtu parkovacích stání

Druh objektu	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na jedno stání	Z počtu stání***)	
			krátkodobých [%]	dlouhodobých [%]
Odstavné stání:				
- obytné okrsky	obyvatelé	3,5	-	100
Parkovací stání				
- obytné okrsky	obyvatelé	20	100	-
- školy základní	pedagogičtí pracovníci	45	-	100
- školy střední a odborné, studentské koleje	pedagogičtí pracovníci a žáci	20	-	100
- vysoké školy	pedagogičtí pracovníci a žáci	7	-	100
- kina, divadla, kulturní domy	sedadla	4	100	-
- galerie, výstavní sítě, muzea, památníky, knihovny	čistá*) užitková plocha m ²	70	100	-
- nemocnice, léčebné ústavy	lůžka	7	60	40
- sportoviště, rekreace	návštěvníci**)	10	75	25
- obchod, objekty služeb navštěvované zákazníky	plocha odbytová a prodejní	20	70	30
- služby (např. lázně, krematorium)	návštěvníci**)	7	100	-
- hřbitovy, parky, zoologické zahrady	užitková plocha m ²	700	100	-
- veřejné stravování	místa	5	70	30
- ubytování, hotely	lůžka	4	-	100
- motely (stanové tábory, chaty)	(pokoj, stan, chata)	1	-	100
- administrativní budovy	čistá*) užitková plocha m²	30	25	75
- průmyslové a výrobní podniky	zaměstnanci	7	-	100
- výrobní zařízení služeb, kultury a zdravotnictví	zaměstnanci	7	-	100
- ústavy a podniky	zaměstnanci	4	-	100
<p>*) Čistou užitkovou plochou se rozumí plocha hlavních a vedlejších místností bez ploch komunikací a ploch technického vybavení **) Údaje se stanoví z průměrného počtu návštěvníků ***) Parkování krátkodobé - do 2 h trvání, parkování dlouhodobé - nad 2 h trvání.</p>				

Parkování u budovy T-Mobile Hradec Králové - DOTAZNÍK

Prosím, čtěte pozorně pokyny pod otázkami.

POZN: Dotazník není určen osobám, které pro svou cestu do zaměstnání využívají služební automobil se zajištěným parkováním v podzemní garáži budovy T-Mobile.

*Povinné pole

1. Jsem *

- Muž
- Žena

2. Můj věk je (napište číslicí) *

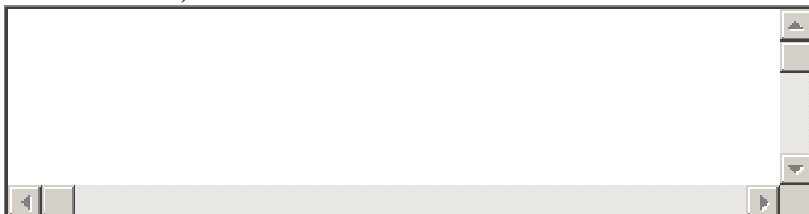
3. Z jaké obce (města) pravidelně dojíždíte do zaměstnání? *

- Hradec Králové -nedojíždím
- Ostatní:

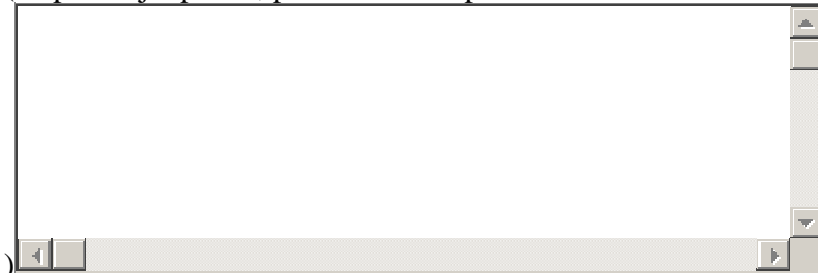
4. Jakým způsobem nejčastěji cestujete do zaměstnání? * Pokud Vaše odpověď není: Osobním automobilem, přejděte na otázku č. 7.

- Osobním automobilem
- Veřejnou dopravou (MHD, vlak, bus)
- Na kole
- Pěšky
- Ostatní:

5. Z jakých důvodů preferujete osobní automobil v cestě do zaměstnání před veřejnou dopravou? (Odpovídejte pouze, pokud Vaše odpověď na 4. otázku zněla: osobním automobilem.)



6. Z jakých důvodu preferujete osobní automobil v cestě do zaměstnání před jízdou na kole? (Odpovídejte pouze, pokud Vaše odpověď na 4. otázku zněla: osobním automobilem.)



7. Kde nejčastěji parkujete svůj automobil během své pracovní doby? (Pokud nevyužíváte osobní automobil, na otázku neodpovídejte.)

- Před budovou T-Mobile (Collinova ulice)
- Na parkovištích OBI či Penny
- Na parkovištích Jamall či KFC
- Na parkovišti Kaufland
- Ostatní:

8. Ovlivňují Vás ve volbě způsobu cestování do zaměstnání zavedené parkovací poplatky v okolí budovy T-Mobile? *

- Ano, ovlivňují
- Ne, neovlivňují

9. Jakou vzdálenost jste ochoten/na ujít od svého zaparkovaného automobilu do budovy T-Mobile? (napište číslici v metrech)
(Pokud nevyužíváte osobní automobil, na otázku neodpovídejte.)

10. Jaký maximální poplatek za parkování jste ochoten/na zaplatit během své pracovní doby v rámci jednoho dne?

(Pokud nevyužíváte osobní automobil, na otázku neodpovídejte.)

- Žádný
- Do 10 Kč
- Do 20 Kč
- Do 30 Kč
- Více než 30 Kč

11. Kolik hodin týdně parkujete v okolí budovy T-Mobile během své pracovní doby?

(Pokud nevyužíváte osobní automobil, na otázku neodpovídejte.)

- 0 hodiny
- 1 až 10 hodin
- 11 až 30 hodin
- 31 až 50 hodin
- 51 až 70 hodin
- 71 hodin a více

12. Kolik nyní přibližně zaplatíte týdně za parkování během své pracovní doby? (napište číslicí v Kč) (Pokud nevyužíváte osobní automobil, na otázku neodpovídejte.)

13. Jak jste celkově spokojen se situací týkající se parkování v okolí budovy T-Mobile. *

1 2 3 4 5

Naprostu spokojený/á Naprostu nespokojený/á

Zde je prostor pro Vaše další náměty, nápady a připomínky:

Odeslat