

Studie abonentního a rezidentního parkování ve městě Příbor

Závěrečná zpráva

duben 2025



PUDIS a.s.

Obsah

Obsah	2
Úvod	3
Podklady	3
1. Analytická část	4
1.1 Zájmové území	4
1.2 Průzkumy dopravy v klidu	5
1.2.1 Realizace průzkumů	5
1.2.2 Vyhodnocení průzkumů	6
1.3 SWOT analýza	10
2. Návrhová část	11
2.1 Optimalizace kapacity parkování	12
2.1.1 Opatření k legalizaci parkovacích stání	12
2.1.2 Restrikce nelegálního parkování.....	12
2.1.3 Nové parkovací kapacity	13
2.2 Organizace využití parkovací kapacity	18
2.2.1 Vymezení oblasti podléhající regulaci parkování	18
2.2.1.1 Regulace dopravy – varianta B1	18
2.2.1.2 Regulace dopravy – varianta B2	20
2.2.2 Rozdělení parkovacích stání podle uživatelských priorit	21
2.2.3 Návrh provozní doby a tarifů.....	23
2.2.4 Uživatelské podmínky.....	25
2.3 Realizace regulovaného parkování	26
2.3.1 Technické řešení provozu parkování	26
2.3.2 Plán zavádění parkovacího systému	27
2.3.3 Rozpočet na realizaci a provoz systému.....	27
2.3.4 Harmonogram zavedení parkovacího systému	28
3. Závěry	29
Seznam obrázků	30
Seznam tabulek	31
Seznam zkratk	32
Přílohy	33

Úvod

Tato zpráva je vypracována pro město Příbor na základě smlouvy o dílo č. 035/2025 ze dne 7. 2. 2025. Předmětem díla je zpracování analýzy dopravy v klidu v lokalitě vymezené ulicemi Jičínská, Komenského, Frenštátská a silnicí I/58.

Předmět díla

Předmětem díla je prověření nabídky, poptávky a obsazenosti parkovacích kapacit pro jednotlivé uživatelské skupiny v zájmovém území města Příbor. Studie abonentního a rezidentního parkování je rozdělena na analytickou a návrhovou část.

Analytická část:

- pasport stávajících parkovacích stání na veřejně přístupných plochách
- realizace dopravních průzkumů dopravy v klidu (3 × během 24 hodin)
- zpracování průzkumů v textové a grafické formě
- SWOT analýza

Návrhová část:

- lokalizace míst pro navýšení parkovacích kapacit
- dvě varianty řešení dopravy v klidu pomocí parkovacích zón
- alokace míst podle potřeb jednotlivých skupin uživatelů
- cenová politika za parkování, pravidla pro využívání zavedeného systému parkování
- využití parkovacích automatů, mobilních aplikací, kamerového systému
- návrh časového plánu pro zavádění parkovacího systému
- odhad nákladů na realizaci a provoz systému

Podklady

- [1]. Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
- [2]. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [3]. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČNI, 2018
- [4]. ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI, 2012
- [5]. Pakování na ulici Fučíkova – situace, 01/2020
- [6]. Rekonstrukce ulice Březinova – situace, 10/2024
- [7]. Parkoviště v ulici Npor. Loma – situace, 01/2018
- [8]. Stavební úpravy chodníku v ulici Šmeralova, 11/2024
- [9]. Průzkumy obsazenosti parkování v ulicích Čs. armády, Nádražní, O. Helmy a Zámečnická, 04/2025

1. Analytická část

Cílem analytické části je analýza dostupných informací o stávajícím stavu a fungování dopravy v klidu v řešeném území, jejíž součástí je provedení dopravních průzkumu za účelem zjištění nabídky a poptávky po parkování. Součástí analytické části je SWOT analýza parkování. Poznatky z analýzy budou pak využity při zpracování návrhové části.

1.1 Zájmové území

Řešené území se nachází západně od centra města, které je vymezené ulicemi Jičínská, Komenského, Frenštátská a silnicí I/58. V území se vyskytuje převážně bytová zástavba, která je zastoupena vícepodlažní zástavbou rozkládající se například v ulicích Fučíkova, Dukelská, Šafaříkova a Npor. Loma. Ve zbývajících lokalitách řešeného území se nachází rodinné domy. Objekty plnící funkci občanského vybavení se pak nachází podél ulice Štramberská. Z pohledu funkčního využití území lze konstatovat, že řešené území lze považovat převážně za rezidentní oblast.



Obrázek 1 Zájmové území (zdroj: mapy.cz)

1.2 Průzkumy dopravy v klidu

Cílem průzkumu bylo zjistit poptávku po parkování v různých částech dne a porovnat ji s nabídkou parkovacích míst, tzn. zjistit počet parkujících automobilů na veřejně přístupných plochách a lokalizovat přebytek nebo deficit parkovacích stání v jednotlivých částech řešené oblasti. Časový průběh průzkumu byl nastaven na základě požadavku na jeho výstupy.

Průzkum dopravy v klidu byl proveden v běžný pracovní den 19. – 20.2.2025. Sčítání proběhlo 3x během dne. Ranní sčítání se uskutečnilo v době mezi 9 až 11 hodinou, odpolední mezi 14 až 16 hodinou. Noční sčítání parkujících vozidel se uskutečnilo v době mezi 23 až 2 hodinou.

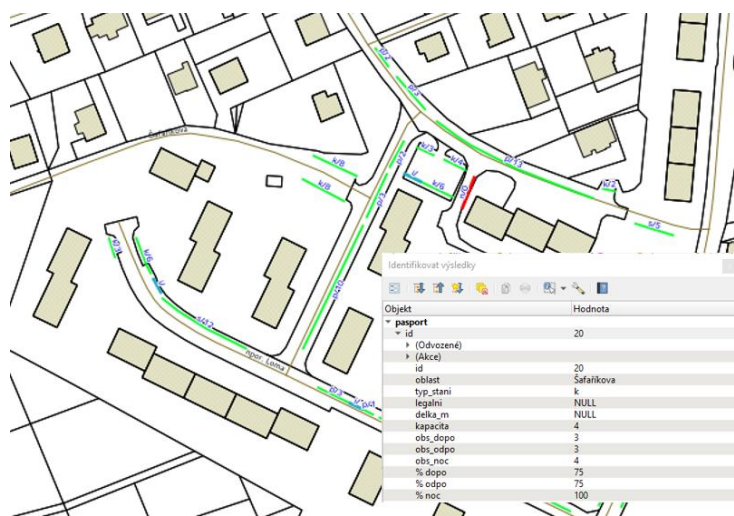
Na základě projednání konceptu studie parkování Radou města Příbora byl zadavatelem proveden doplňující průzkum obsazenosti během dne v ulicích Čs. armády, Zámečnická, Nádražní a Oldřicha Helmy. Výstupy průzkumů byly použity pro návrhovou část díla.

1.2.1 Realizace průzkumů

Prvotním krokem při přípravě průzkumů byla rekognoskace šetřeného území. V dalším kroku byl v software QGIS Desktop proveden pasport parkovacích a odstavných stání na veřejně přístupných plochách s rozdělením na legální a nelegální stání. Za nelegální parkování bylo považováno stání vozidla v rozporu s platnými normami (např. parkování v zeleni, parkování mimo vyznačená stání v obytné zóně, nezachování volné průjezdní šířky 3,0 m pro každý směr jízdy apod.). U legálních stání bylo dále sledováno, zda je stání vyhrazené dopravní značkou IP12+O1 nebo IP12+E13. Na základě pasportu byla zjištěna kapacita parkovacích stání v řešeném území.

Při samotném průzkumu byly do polních map zaznamenány počty parkujících vozidel k jednotlivým parkovacím blokům. V případě, že bylo během průzkumu zjištěno více než jedno parkující vozidlo v místě, které nebylo vyznačeno v pasportu, sčítač ho zakreslil do mapy včetně příslušných údajů. Získané údaje byly následně zakresleny a zadány do atributových tabulek v software QGIS Desktop.

Z takto získaných údajů byly vyhodnoceny ranní, odpolední a noční obsazenosti ve sledovaném území.



Obrázek 2 Příklad pasportu parkovacích stání v programu OGIS Desktop

1.2.2 Vyhodnocení průzkumů

Z pasportu parkovacích kapacit na veřejně přístupných plochách vyplynulo, že v řešeném území se nachází 767 legálních parkovacích stání, z nichž je 70 stání vyhrazených (veřejně přístupných) a 697 bez jakýchkoliv omezení.

V průběhu jednotlivých sčítání během dne bylo v území zaznamenáno během dopoledne 516 parkujících vozidel, z nichž 28 vozidel parkovalo na vyhrazených stáních a 97 vozidel parkovalo nelegálně (vozidla parkovala v zeleni nebo v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb.). Celková obsazenost parkovacích stání byla v tuto dobu 67 %. Během průzkumů v odpoledních hodinách bylo zaznamenáno 598 parkujících vozidel, z nichž 31 parkovalo na vyhrazených stáních a 98 vozidel parkovalo nelegálně. Celková obsazenost parkovacích stání byla v tuto dobu 78 %. V nočních hodinách, kdy parkovací kapacity jsou využívány převážně rezidenty oblasti, bylo zaznamenáno 729 parkujících vozidel, z nichž 35 parkovalo na vyhrazených stáních a 146 vozidel parkovalo nelegálně. Celková obsazenost parkovacích stání byla v tuto dobu 95 %.

Tabulka 1 Obsazenost a nelegální parkování v řešeném území

	dopoledne	odpoledne	noc
Celkový počet zaznamenaných vozidel	516	598	729
z toho vozidel na vyhrazených parkovacích stáních	28	31	35
z toho nelegálně parkujících vozidel	97 (19 %)	98 (16 %)	146 (20 %)
z toho dodávková vozidla	3	5	9
Celková obsazenost parkovacích stání	67 %	78 %	95 %
(všechna parkující vozidla ku celkové kapacitě veřejně přístupných stání)			
Obsazenost legálních stání legálně parkujícími vozidly	55 %	65 %	76 %

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že během průzkumu parkovala v území během dopoledne 3 dodávková vozidla, v odpoledních hodinách jich bylo 5 a v noci v řešeném území parkovalo 9 dodávkových vozidel.

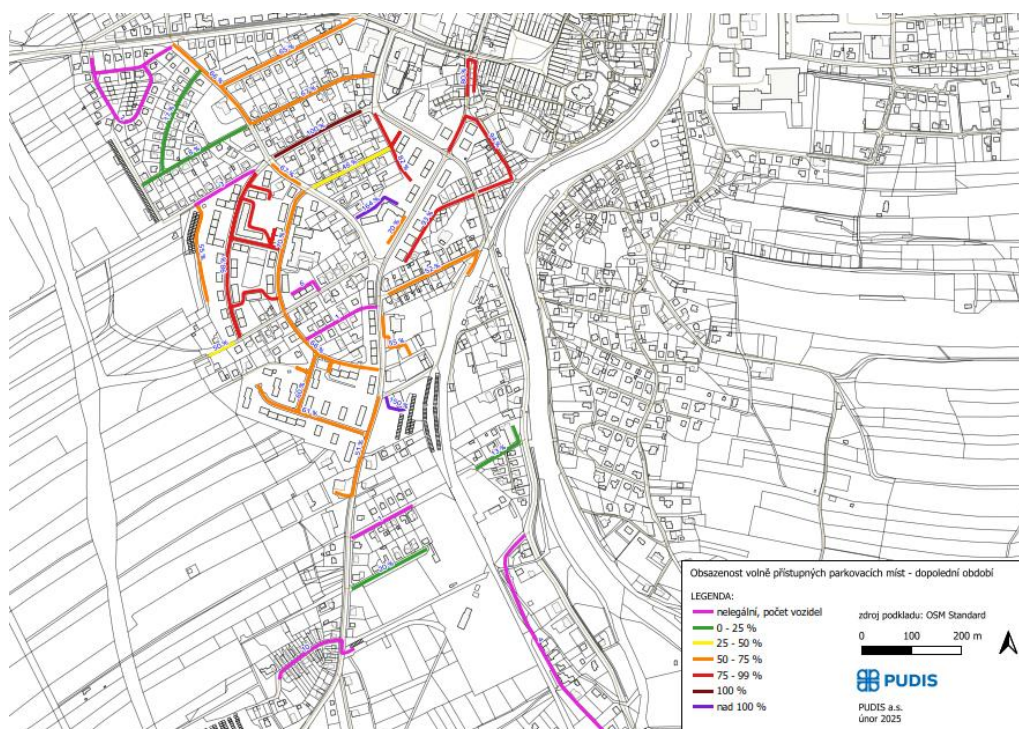
Z dat poskytnutých zadavatelem vyplývá, že parkovací plochy v ulici Čs. armády a Zámečnická (v úseku Jičínská – Freudova) jsou více obsazeny v dopoledních hodinách, kdy jsou využívány návštěvníky města. V ulici Čs. armády v úseku mezi ulicemi Freudova a Frenštátská je obsazenost vyšší v noci. Parkovací stání jsou využívána převážně obyvateli okolní bytové zástavby. V dopoledních hodinách byla v těchto ulicích zjištěna 4 dodávková vozidla, v odpoledních hodinách jich bylo 5 a v noci 4.

Z důvodu názornosti a přehlednosti byla obsazenost parkovacích kapacit v řešeném území vyhodnocena pro jednotlivá časová období po uličních homogenních úsecích a parkovacích blocích v jednotlivých částech ulic. Vyhodnocení po uličních úsecích zobrazuje obsazenost ulic pro oblasti s obdobnou zástavbou, ve které jsou započítány i nelegálně parkující vozidla. Kapacita nelegálních ploch je v celkové bilanci nulová. Vyhodnocení po blocích zobrazuje obsazenost jednotlivých úseků, které byly v pasportu parkovacích ploch rozděleny na legální, legální vyhrazené a nelegální. V případě legální parkovací plochy je zobrazena obsazenost a u nelegálních ploch je zobrazen pouze počet parkujících vozidel.



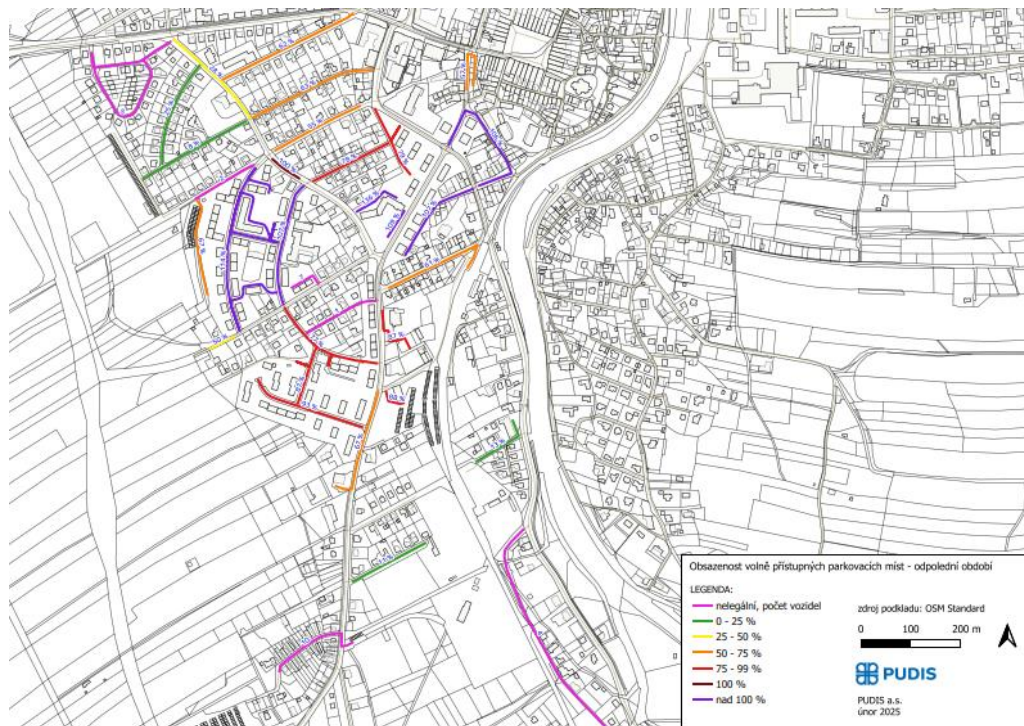
Obrázek 3 Příklady nelegálně parkujících vozidel

Z grafických výstupů obsazenosti uličních úseků zjištěných při průzkumech obsazenosti parkovacích kapacit vyplývá, že během průzkumu v období mezi 9 a 11 hodinou byla ze 100 % naplněna kapacita v ulici 28.října. V ulicích Fučíkova a Švermova byla obsazeno 98 % kapacit, ulice Oldřicha Helmy a Nádražní byla obsazena cca z 93 % a ulice Švermova z 82 %. V ostatních ulicích se pohybovala obsazenost do 75 %.



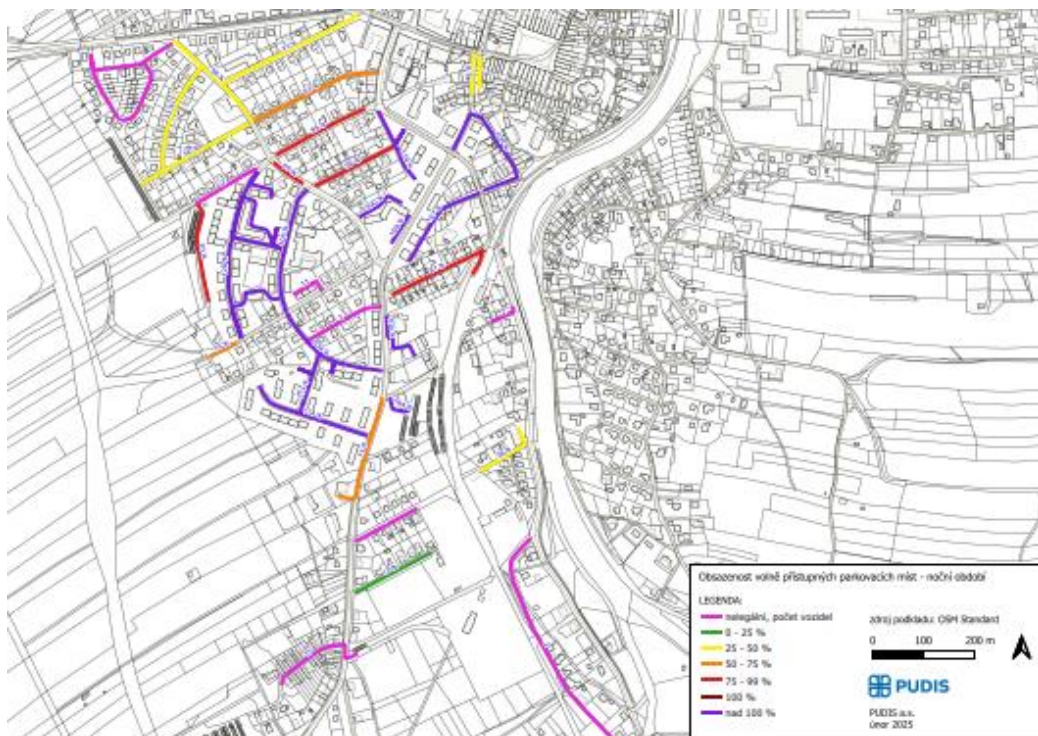
Obrázek 4 Obsazenost ulic během dopoledne

Při odpoledním sčítání mezi 14 až 16 hodinou byla obsazenost jednotlivých ulic vyšší. Projevilo se to především v ulicích s vícepodlažní zástavbou. Kromě ulic Fučíkova a Švermova (obsazenost 114 %) překročila hranici obsazenosti 100 % také část ulice Dukelská, Oldřicha Helmy, Nádražní nebo ucelené plochy v ulicích Čs. armády a Svatopluka Čecha.



Obrázek 5 Obsazenost ulic během odpoledne

Vzhledem k tomu, že sledovaná oblast má převážně rezidentní charakter, je v nočních hodinách naplněnost parkovacích kapacit nejvyšší. Obsazenost v ulicích Fučíkova, Švermova, Dukelská, Npor. Loma, Šafaříkova, Oldřicha Helmy, Nádražní nebo Komenského se pohybovala od 105 do 167 %. Plocha za bývalým barem Letka byla naplněna dvojnásobně, než je její legální kapacita.



Obrázek 6 Obsazenost ulic v noci

Grafické zobrazení obsazenosti uličních bloků během dne je součástí **Přílohy 1**.

Pro potřeby detailnějších informací o parkování v jednotlivých částech ulic byla obsazenost graficky vyhodnocena po jednotlivých parkovacích blocích. Na níže uvedeném obrázku je zobrazeno vyhodnocení obsazenosti parkování v ulicích Npor. Loma a Šafaříkova z dopoledního a nočního průzkumu. Zatímco v dopoledních hodinách se obsazenost jednotlivých bloků pohybovala převážně do cca 70 %, tak v nočním období byla obsazenost parkovacích míst až na výjimky nad 100 %.



Obrázek 7 Příklad obsazenosti parkovacích bloků dopoledne a v noci

Vyhodnocení celého území pro jednotlivé parkovací bloky během dne je graficky zpracováno v **Příloze 2**.

1.3 SWOT analýza

Na základě rekognoskace území a dopravních průzkumů byla zpracována SWOT analýza nabídky a poptávky po parkovacích místech, závad a problémových míst.

➤ SILNÉ STRÁNKY

- přes den dostatečná nabídka pro rezidenty v rámci řešeného území
- přes den dostatečná nabídka pro návštěvníky v rámci řešeného území
- optimalizace využití prostoru ulic k parkování (zjednosměrnění ulic, vyznačení stání v obousměrných ulicích)
- parkoviště v blízkosti sídlišť
- vyhrazená parkovací stání pro MŠ
- sdílené parkování (TJ Příbor, TS)

➤ SLABÉ STRÁNKY

- noční obsazenost ve vybraných ulicích překračuje kapacitu stání
- parkování mimo soulad se zákonem a jeho tolerance
- nedostatečná kapacita parkovacích stání v okolí vícepodlažních domů
- odstavená vozidla bez platné TK

➤ PŘÍLEŽITOSTI

- legalizace vybraných parkovacích stání změnou organizace dopravy
- realizace nových parkovacích stání
- zavedení systému optimalizace parkování

➤ HROZBY

- omezení nebo znemožnění průjezdu vozidel IZS
- růst počtu zbytných cest při hledání volného parkovacího stání
- tlak na realizaci nových parkovacích ploch, která se ihned zaplní

2. Návrhová část

Cílem návrhové části dokumentu je vytvoření společné vize řešení parkování, která bude řešit nejen parkování v řešené oblasti, ale zároveň ji bude možné využít v dalších částech města. Cílem této části je návrh způsobu řešení parkování na stávajících parkovacích kapacitách, jejich efektivnější využití, rozdělení dle účelu parkování a nalezení možností pro navýšení kapacit stávajících parkovišť nebo vhodných ploch pro vytvoření nových parkovacích stání začleněných do nového systému parkování. Nedílnou součástí bude návrh cenové politiky, realizace systému a odhadované náklady na realizaci a provoz systému.

Návrhová část bude vycházet z výstupů analytické části projektu a z výsledků jednání se zástupci zadavatele studie.

Cíle návrhu

S rostoucím počtem automobilů v jednotlivých domácnostech roste i poptávka po parkovacích stáních ve veřejném prostoru. S narůstajícími nároky obyvatel i návštěvníků po parkování se městům navyšují náklady nejen na údržbu veřejného prostoru, ale i na realizaci nových parkovacích ploch. Z tohoto důvodu nejsou účelná řešení pouze investovat do realizace nových parkovacích míst, která zabírají stále více veřejného prostoru nebo už ani není v lokalitách s vyšší poptávkou po parkování takový prostor k dispozici.

Aby došlo k efektivnějšímu využívání parkovacích ploch jak rezidenty, tak návštěvníky, je nutné nastavit pravidla, která by usměrnila poptávku po parkování.

Cílem návrhu parkování je rozvoj statické dopravy a zkvalitnění prostředí města při zachování stávajících funkcí mobility a existujících funkčních nástrojích se zřetelem na ekonomickou proveditelnost.

Konkrétními cíli jsou:

- zvýšení dostupnosti a pravděpodobnosti zaparkování motorového vozidla pro rezidenty i návštěvníky
- efektivnější využití stávajících parkovacích kapacit
- navýšení parkovacích kapacit stávajících parkovišť ve vhodných lokalitách nebo nalezením vhodných ploch pro vytvoření nových parkovacích stání
- snížení počtu zbytných cest při hledání volného parkovacího místa
- zajištění ekonomické udržitelnosti parkovacího systému

V rámci konceptu studie zpracovatel vypracoval 2 varianty, které se lišily rozsahem regulovaného území. Ve variantě A byla navržena regulace parkování v oblasti sevřené ulicemi Kpt. Jaroše, 28. října, Frenštátská, železniční tratí a Npor. Loma. Varianta B zahrnovala území sevřené ulicemi Jičínská, Frenštátská, železniční tratí, Npor. Loma, kpt. Jaroše, Gagarinova a Svatopluka Čecha.

Na základě místních šetření, průzkumů dopravy v klidu a možných dopadů regulace ve variantě B bylo zpracovatelem doporučeno řešit také přilehlou oblast zahrnující zbývající úsek ulice Čs. armády, Zámečnická, Nádražní a Oldřicha Helmy.

Na základě jednání Rady města Příbora byla vypuštěna varianta A. V čistopise studie byly zpracovány varianty B1 (území dané zadáním) a varianta B2, která kromě řešené oblasti zahrnuje části ulic Čs. armády a Oldřicha Helmy a celé ulice Zámečnická, Nádražní.

2.1 Optimalizace kapacity parkování

Optimalizace kapacity parkování je klíčová pro efektivní využití parkovacích míst a snížení dopravního zatížení v městských oblastech. Zahrnuje různé strategie a technologie, které pomáhají maximalizovat dostupnost parkovacích míst, jejich efektivní využití, snížit zbytnou dopravu v území a tím zvýšit bezpečnost dopravy.

Primárně je potřeba v co největší míře zamezit nelegálnímu parkování, v případech, kde to lze, parkování legalizovat nestavebními úpravami. Další možností je vytvoření nových parkovacích kapacit v území. Celé území lze pak regulovat nastavením pravidel parkování.

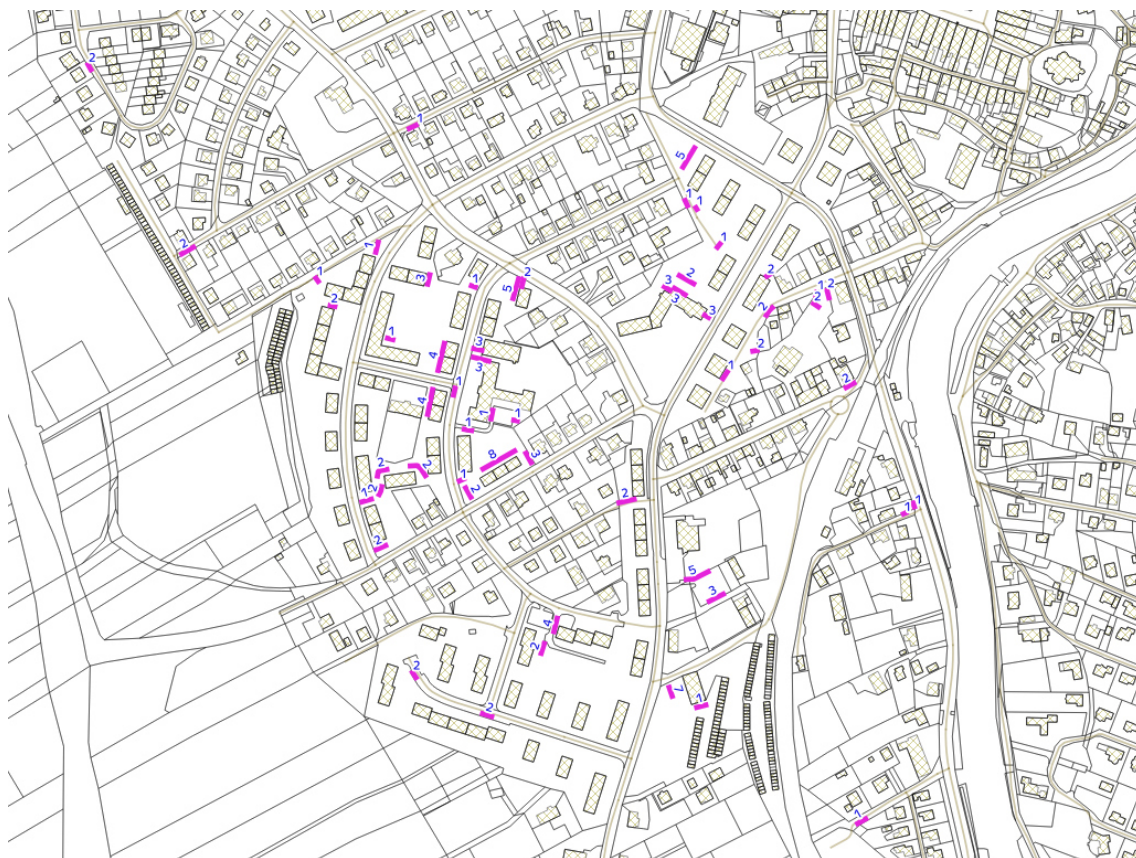
2.1.1 Opatření k legalizaci parkovacích stání

Mezi nejméně finančně nákladné a snadněji realizovatelné opatření vedoucí k legalizaci parkování na komunikacích patří zjednosměrnění ulic. Na komunikacích, kde je nutné zachovat obousměrný provoz je možné vyznačit parkovací stání tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd a vozidla se mohla navzájem vyhnout.

2.1.2 Restrikce nelegálního parkování

V průběhu průzkumu dopravy v klidu byly mapovány též plochy, na kterých řidiči odstavovali vozidla v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Jednalo se především o stání v křižovatkách, na komunikacích, kde nebyla dodržena šířka jízdního pruhu 3 m po každý směr jízdy nebo parkování v zeleni. V průběhu dopoledne bylo nasčítáno celkem 79 vozidel, odpoledne je jednalo o 77 vozidel a v noci o 123 vozidel.

Na níže uvedeném obrázku jsou vyznačena místa, na kterých byla zjištěna parkující vozidla v rozporu se zákonem.



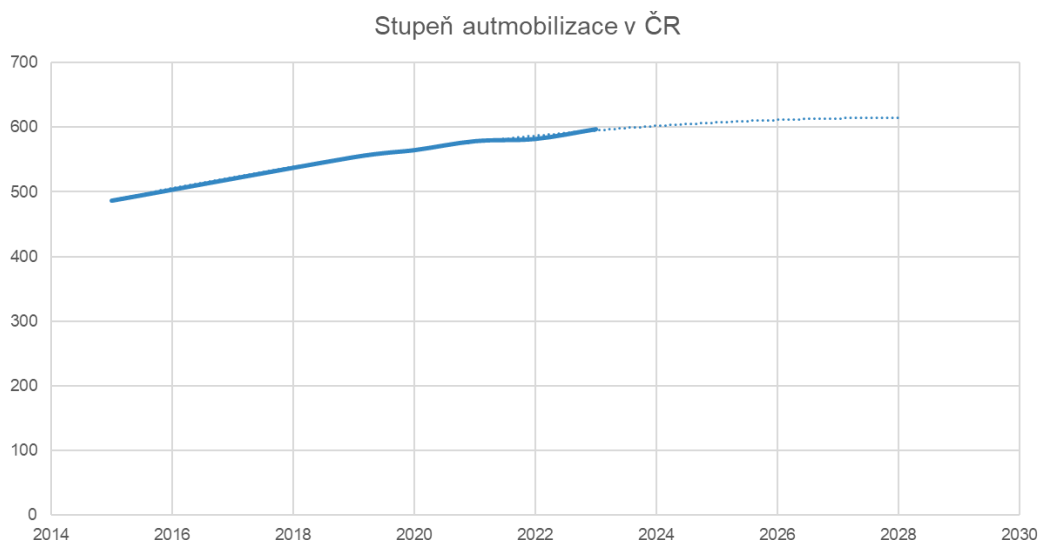
Obrázek 8 Místa využívaná k nelegálnímu parkování

V případech, kde nelze legalizovat stávající plochy využívané k parkování, je potřeba zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy včetně průjezdu vozidel složek integrovaného záchranného systému. Toto lze řešit zvýšeným dohledem policie, pomocí vodorovného dopravního značení nebo pevných zábran (např. balisety).

2.1.3 Nové parkovací kapacity

V rámci návrhové části studie byly řešeny plochy pro nové parkovací kapacity, které by měly nabídnout navýšení legálních parkovacích kapacit v přetížených lokalitách pro stávající i výhledové období a zároveň nabídnout možnost návštěvníkům na vybraných parkovištích parkovat bez omezení.

Na níže uvedeném obrázku je na základě stávajícího vývoje stupně automobilizace v České republice predikován předpokládaný vývoj, který přinese další nároky na parkování.



Obrázek 9 Predikce vývoje stupně automobilizace

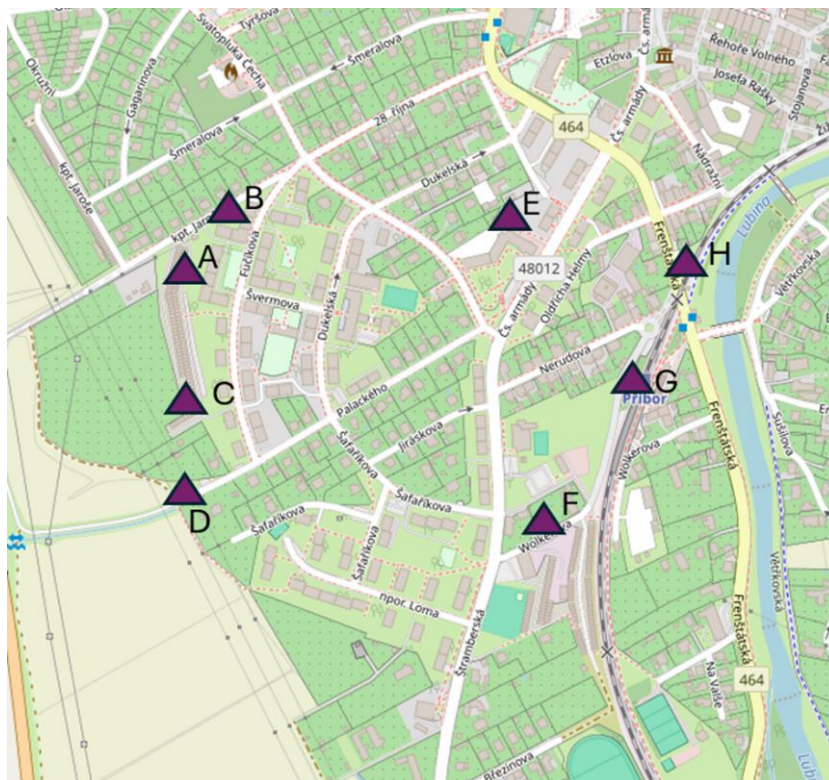
Na základě průzkumů obsazenosti a terénních průzkumů byly vytipovány lokality, na kterých by bylo možné realizovat nové parkovací plochy. Vytipovaná místa pro parkování leží na pozemcích města Příbor, budou přínosem pro navrhovaný parkovací systém a investiční náklady na realizaci by měly být vzhledem k příznivým terénním poměrům přiměřené.

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny jednotlivé lokality navrhovaných kapacit, typ stání a navrhovaná kapacita. Na obrázku 7 je pak graficky vyznačena poloha jednotlivých kapacit.

V roce 2020 si město Příbor nechalo zpracovat studii na řešení parkování, jejichž realizace by vytvořila dostatečnou kapacitu jak pro rezidenty, tak i návštěvníky této oblasti. Studie počítá s realizací 108 parkovacích stání.

Tabulka 2 Návrh nových parkovacích kapacit v řešeném území

Označení	Lokalita	Uspořádání	Kapacita
A	Fučíkova / před garážemi*	Kolmé	16
B	Kpt. Jaroše / před bytovými domy	Podélné	4
C	Fučíkova / u zahrádek mezi garážemi*	Kolmé	9
D	Palackého / na konci zástavby	Kolmé	12
E	Letka / za domem	Kolmé	12
F	Wolkerova / naproti TS	podélné	8
G	Nerudova / u nádraží	šikmé	15
H	Frenštátská / u žel. přejezdu	kolmé	8
celkem			84



Obrázek 10 Umístění nových parkovacích kapacit (zdroj: openstreetmap.org)

Na následujících fotografiích jsou vyobrazeny jednotlivé plochy vhodné k realizaci nových parkovacích kapacit.



Obrázek 11 Lokalita A – ulice Fučíkova (zdroj: mapy.cz)



Obrázek 12 Lokalita B – ulice Kpt. Jaroše (zdroj: PUDIS)



Obrázek 13 Lokalita C – ulice Fučíkova / za garážemi (zdroj: PUDIS)



Obrázek 14 Lokalita D – ulice Palackého (zdroj: mapy.cz)



Obrázek 15 Lokalita E – Letka / za domem (zdroj: PUDIS)



Obrázek 16 Lokalita F – Wolkerova / naproti Technickým službám (zdroj: mapy.cz)



Obrázek 17 Lokalita G – Nerudova / u vlakového nádraží (zdroj: mapy.cz)



Obrázek 18 Lokalita H – Frenštátská / u železničního přejezdu (zdroj: mapy.cz)

2.2 Organizace využití parkovací kapacity

Organizace využití parkovacích kapacit se skládá z jednotlivých kroků. V prvním kroku je potřeba na základě analýzy vymezit rozsah území, který bude podléhat pravidlům regulace. Na základě skladby zástavby a jejího využití je potřeba rozdělit parkovací stání podle uživatelských priorit. V posledním kroku je pak nutné nastavit provozní dobu s tarify a podmínky, za kterých budou moci uživatelé parkovat v regulované oblasti.

2.2.1 Vymezení oblasti podléhající regulaci parkování

Z výsledků průzkumů vyplynulo, že nejvyšší poptávka po parkovacích místech je v oblastech s vícepodlažní zástavbou. Z důvodu nedostatečné kapacity přímo v místě bydliště (ulici) jsou pak rezidenti či návštěvníci nuceni parkovat v okolních ulicích. Na základě těchto poznatků byly navrženy 2 varianty řešení pro danou zadanou lokalitu, ve třetí variantě je pak regulovaná oblast navržena s přesahem ve směru k centru města.

2.2.1.1 Regulace dopravy – varianta B1

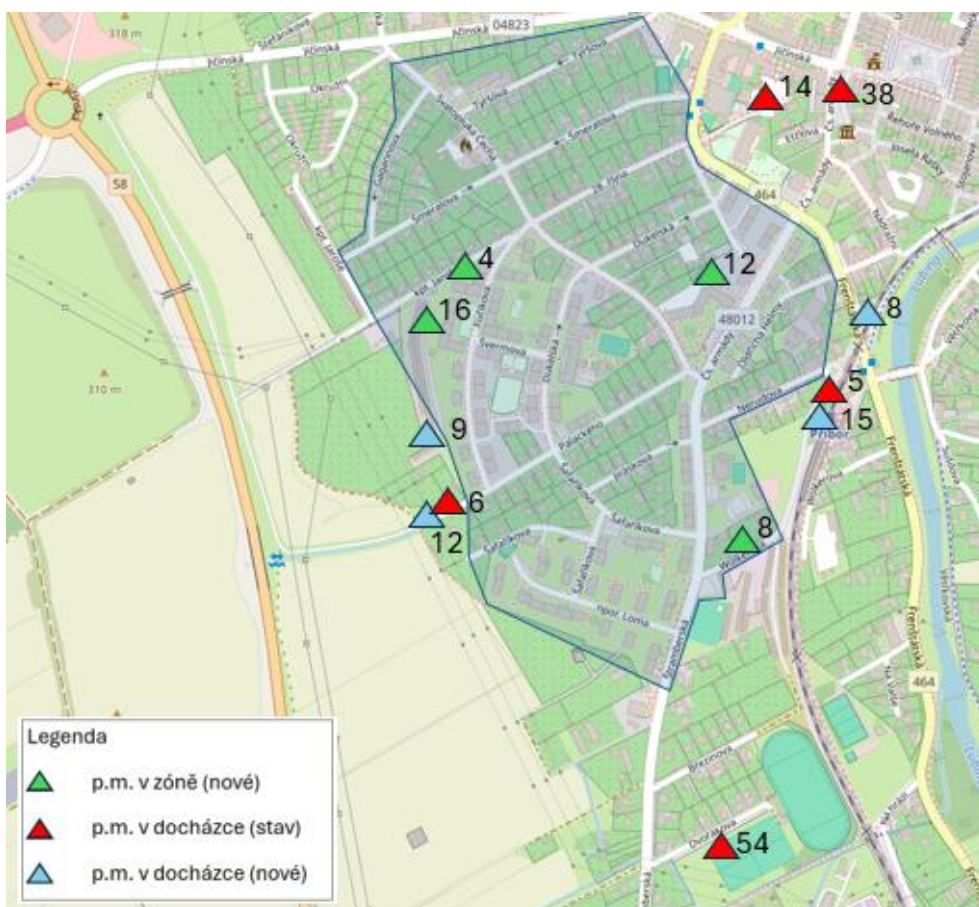
Ve variantě B1 je navržena regulace parkování v oblasti sevřené ulicemi Jičínská, Frenštátská, železniční tratí, Npor. Loma, kpt. Jaroše, Gagarinova a Svatopluka Čecha.

Ve stávajícím stavu je legální kapacita parkovacích v navrhované oblasti 694 míst. Celková poptávka v navrhované oblasti je po 689 parkovacích stáních. Obsazenost oblasti je tak 99 %. Po zavedení regulace a ustálení režimu je na základě obdobných průzkumů předpoklad poklesu poptávky o 10 %, čímž dojde k poklesu poptávky o 69 parkovacích míst. S realizací nových parkovacích stání (40 míst) by byla obsazenost v zóně 84 %. Při předpokládaném růstu automobilizace by pak v roce 2030 byla kapacita regulované oblasti naplněna z 89 %.

V případě nerealizace optimalizace parkování by byla obsazenost parkovacích kapacit v roce 2030 na 94 %. Předpokládaná poptávka po parkovacích kapacitách včetně nově navržených kapacit v regulované oblasti a kapacit v docházkové vzdálenosti regulované oblasti jsou uvedeny v následující tabulce a na obrázku.

Tabulka 3 Bilance nabídky a poptávky po parkování – varianta B1

Varianta B1			STAV				
			2025 bezprostředně po zavedení	2025 po ustálení	2030	2025 + nová kapacita	2030 + nová kapacita
NABÍDKA	v zóně	stav	694	694	694	694	694
		nově	-	-	-	40	40
		celkem	694	694	694	734	734
	docházka mimo zónu	stav	117	117	117	117	117
		nově	-	-	-	44	44
		celkem	117	117	117	161	161
	CELKEM		811	811	811	895	895
POPTÁVKA	stav	legální	566	-	-	-	-
		nelegální	123	-	-	-	-
		celkem	689	620	651	620	651
	KOEFIČIENT POKLESU VLIVEM ZPOPLATNĚNÍ PARKOVÁNÍ		1,00	0,90	0,90	0,90	0,90
	KOEFIČIENT RŮSTU VLIVEM STUPNĚ AUTOMOBILIZACE		1,00	1,00	1,05	1,00	1,05
OBSAZENOST ZÓNY			99%	89%	94%	84%	89%
CHYBĚJÍCÍ MÍSTA V ZÓNĚ			-	-	-	-	-
CELKOVÁ OBSAZENOST VČETNĚ DOCHÁZKOVÉ KAPACITY			85%	76%	80%	69%	73%



Obrázek 19 Hranice regulované oblasti – varianta B1 (zdroj: openstreetmap.org)

2.2.1.2 Regulace dopravy – varianta B2

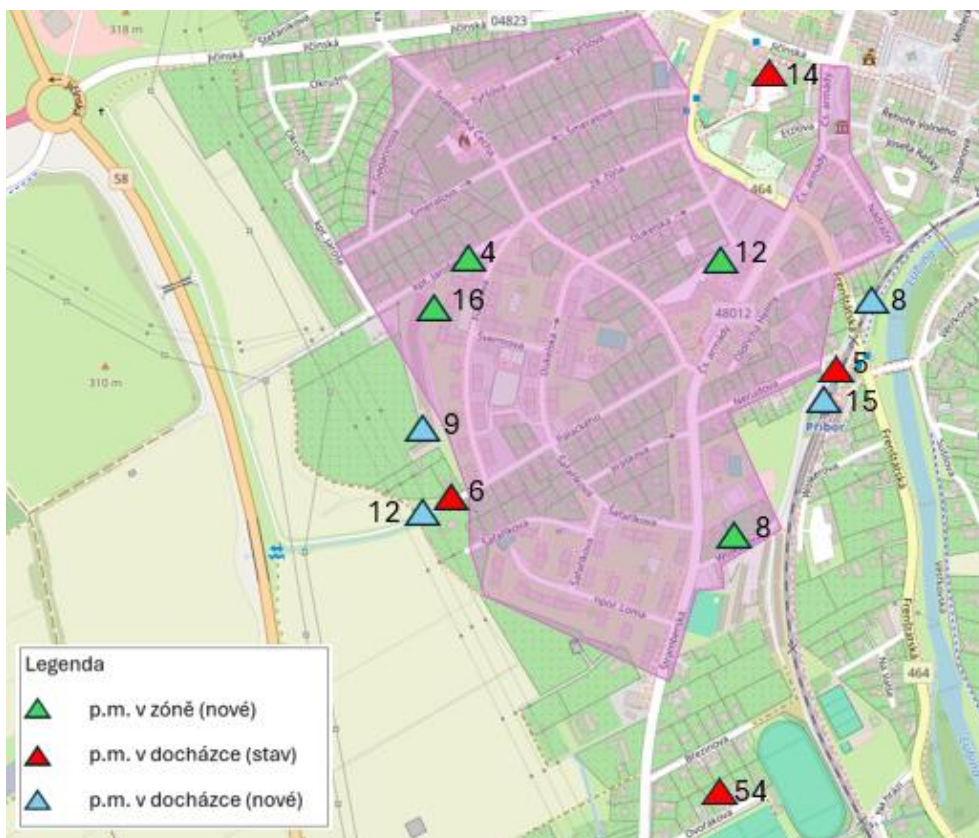
Ve variantě B2 je navržena regulace parkování v oblasti sevřené ulicemi Jičínská, Frenštátská, železniční tratí, Npor. Loma, kpt. Jaroše, Gagarinova, Svatopluka Čecha. Varianta zahrnuje oproti variantě B1 také ulice Nádražní, Zámečnická, ulici Čs. armády v úseku Jičínská – Freudova a Oldřicha Helmy v úseku Frenštátská – Nádražní.

Ve stávajícím stavu je legální kapacita parkovacích v navrhované oblasti 794 míst. Celková poptávka v navrhované oblasti je po 769 parkovacích stáních. Obsazenost oblasti je tak 97 %. Po zavedení regulace a ustálení režimu je na základě obdobných průzkumů předpoklad poklesu poptávky o 10 %, čímž dojde k poklesu poptávky o 79 parkovacích míst. S realizací nových parkovacích stání (40 míst) by byla obsazenost v zóně 83 %. Při předpokládaném růstu automobilizace by pak v roce 2030 byla kapacita regulované oblasti naplněna z 87 %.

V případě nerealizace optimalizace parkování by byla obsazenost parkovacích kapacit v roce 2030 na 92 %. Předpokládaná poptávka po parkovacích kapacitách včetně nově navržených kapacit v regulované oblasti a kapacit v docházkové vzdálenosti regulované oblasti jsou uvedeny v následující tabulce a na obrázku.

Tabulka 4 Bilance nabídky a poptávky po parkování – varianta B2

Varianta B2			STAV				
			2025 bezprostředně po zavedení	2025 po ustálení	2030	2025 + nová kapacita	2030 + nová kapacita
NABÍDKA	v zóně	stav	794	794	794	794	794
		nově	-	-	-	40	40
		celkem	794	794	794	834	834
	docházka mimo zónu	stav	117	117	117	117	117
		nově	-	-	-	44	44
		celkem	117	117	117	161	161
	CELKEM		911	911	911	995	995
POPTÁVKA	stav	legální	643	-	-	-	-
		nelegální	126	-	-	-	-
		celkem	769	692	727	692	727
	KOEFCIENT POKLESU VLIVEM ZPOPLATNĚNÍ PARKOVÁNÍ		1,00	0,90	0,90	0,90	0,90
	KOEFCIENT RŮSTU VLIVEM STUPNĚ AUTOMOBILIZACE		1,00	1,00	1,05	1,00	1,05
OBSAZENOST ZÓNY			97%	87%	92%	83%	87%
CHYBĚJÍCÍ MÍSTA V ZÓNĚ			-	-	-	-	-
CELKOVÁ OBSAZENOST VČETNĚ DOCHÁZKOVÉ KAPACITY			84%	76%	80%	70%	73%



Obrázek 20 Hranice regulované oblasti – varianta B2 (zdroj: openstreetmap.org)

2.2.2 Rozdělení parkovacích stání podle uživatelských priorit

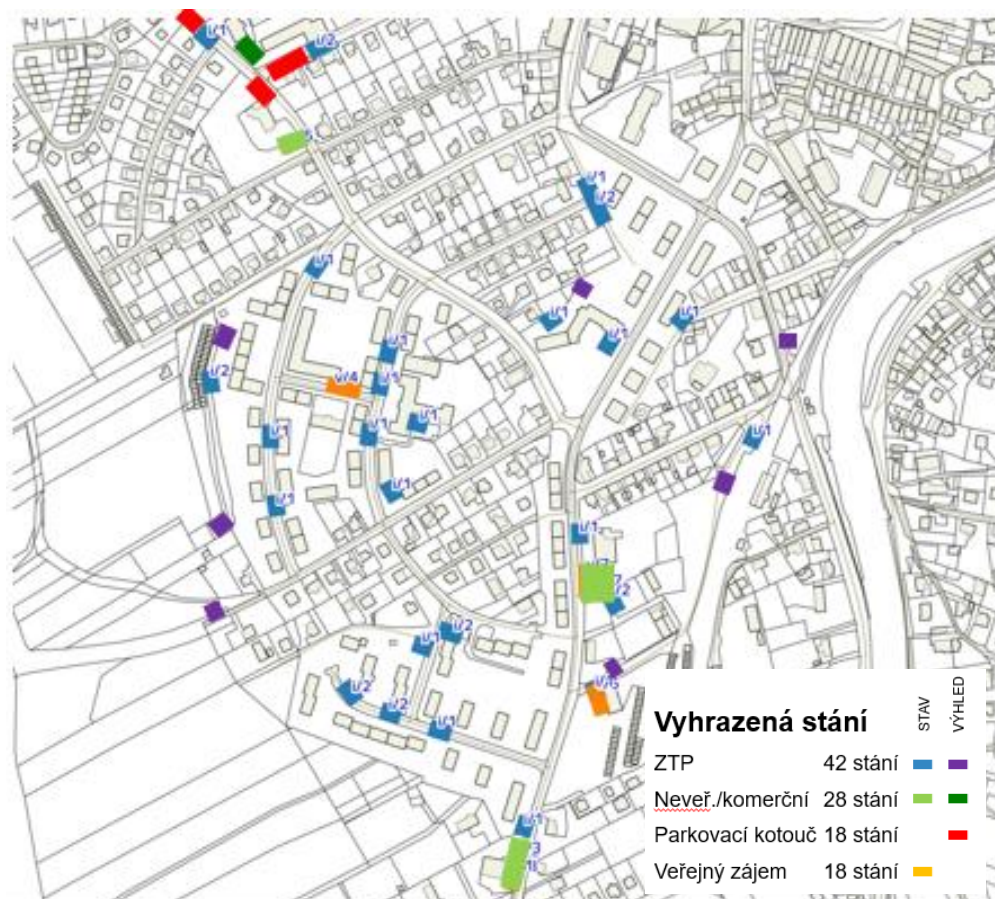
Z rozložení zástavby a jejího využití v řešeném území vyplývá, že parkovací kapacity jsou využívány především obyvateli (rezidenty) oblasti. Ve východní části území (např. ulice Šmeralova nebo 28. října) pak dochází během k využívání parkovacích kapacit z přilehlé lokality. Z tohoto důvodu je potřeba se primárně zaměřit na ochranu parkování rezidentů a abonentů, ale zároveň umožnit parkování návštěvníků.

Rozdělení uživatelů

- **Rezident** – je fyzická osoba, která má trvalý pobyt ve vymezené oblasti nebo je vlastníkem nemovitosti nacházející se ve vymezené oblasti. Rezident má možnost v provozní době využít oprávnění parkovat v regulované zóně zakoupením parkovací karty (vozidlo má pro osobní potřebu, odstavuje vozidlo na noc, žádná nebo nízká obrátkovost přes den).
- **Abonent** – je fyzická nebo právnická osoba podnikající, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti a je zapsána v TP silničního motorového vozidla nebo v ORV jako jeho vlastník nebo jako jeho provozovatel. Abonent má možnost v provozní době využít oprávnění parkovat v regulované zóně zakoupením parkovací karty. (vozidlo je předmět podnikání, odstavuje vozidlo na noc, vyšší obrátkovost přes den)

- **Návštěvník** – je řidič motorového vozidla, který v regulované oblasti, umožňující krátkodobé návštěvnícké stání, nemá jiné povolení zde parkovat. Návštěvník je v provozní době povinen použít parkovací hodiny, příp. uhradit poplatek za parkování podle platného tarifu do parkovacích automatů, virtuálních parkovacích hodin, či jinými prostředky elektronických plateb. (vozidlo parkuje krátkodobě na cestě za službou, obchodem, zaměstnáním, školou, zájmy apod.)

Se změnou organizace dopravy v klidu v řešené oblasti a navýšením parkovacích kapacit o nová místa bude nezbytné řešit na veřejně přístupných plochách také navýšení parkovacích míst pro ZTP nebo časově omezit parkování u zdravotnického zařízení.



Obrázek 21 Stávající a nově navrhovaná vyhrazená stání

2.2.3 Návrh provozní doby a tarifů

Návrh provozní doby regulovaného parkování je klíčovým prvkem efektivního parkovacího systému. Zohledňuje různé faktory, aby se zajistila dostupnost parkovacích míst pro ty, kteří je nejvíce potřebují, a zároveň se minimalizovaly negativní dopady na dopravu a životní prostředí.

Pro jednotlivé uživatelské skupiny se poptávka po parkování liší pro jednotlivá časová období během dne. Na základě běžného chování řidičů lze konstatovat, že využívání parkovacích míst během dne je následující:

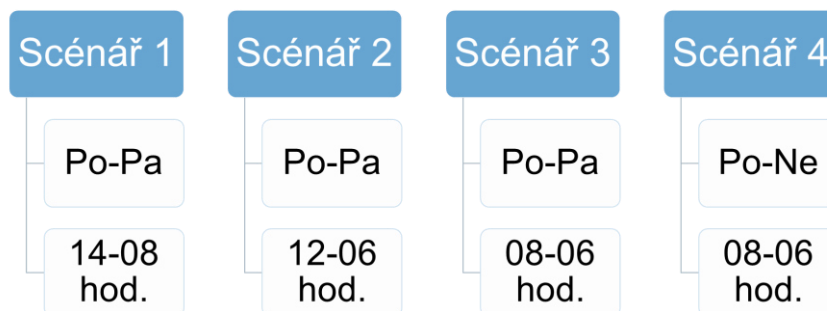
Rezidentní parkování

- **ráno (6:00 - 9:00)** - obsazenost je nízká, protože většina rezidentů odjíždí do práce nebo školy.
- **dopoledne (9:00 - 12:00)** - obsazenost zůstává nízká, s výjimkou některých návštěvníků nebo pracovníků v oblasti.
- **odpoledne (12:00 - 15:00)** - obsazenost se mírně zvyšuje, protože někteří rezidenti se vracejí na oběd nebo pracují z domova.
- **pozdní odpoledne (15:00 - 18:00)** - obsazenost se opět zvyšuje, protože rezidenti se vracejí z práce nebo školy.
- **večer (18:00 - 21:00)** - obsazenost je nejvyšší, protože většina rezidentů je doma.
- **noc (21:00 - 6:00)** - obsazenost zůstává vysoká, s minimálními změnami.

Návštěvnícké parkování

- **ráno (6:00 - 9:00)** - obsazenost je nízká, protože většina návštěvníků teprve přijíždí.
- **dopoledne (9:00 - 12:00)** - obsazenost se zvyšuje, protože návštěvníci přijíždějí za denními cíli.
- **odpoledne (12:00 - 15:00)** - obsazenost dosahuje vrcholu, protože návštěvníci zůstávají na oběd a pokračují ve svých aktivitách.
- **pozdní odpoledne (15:00 - 18:00)** - obsazenost začíná klesat, protože návštěvníci odjíždějí.
- **večer (18:00 - 21:00)** - obsazenost je opět nízká, s výjimkou oblastí s večerními aktivitami, jako jsou restaurace nebo divadla.
- **noc (21:00 - 6:00)** - obsazenost je velmi nízká, protože většina návštěvníků odjela.

Jednotlivá města si na základě potřeb jednotlivých uživatelských skupin stanoví provozní dobu regulovaného parkování. Pro město Příbor byly navrženy celkem 4 časové scénáře, které se liší v čase zahájení regulovaného parkování a jeho délce. První 3 scénáře jsou navrženy pouze pro pracovní dny a 4. scénář reguluje parkování během celého týdne v čase od 8 do 6 hodin.



Obrázek 22 Návrhy provozní doby regulace parkování

Jelikož v řešeném území jsou parkovací místa využívána převážně rezidenty, byl scénář 4 považován za příliš restriktivní vůči návštěvníkům oblasti během dne. Na základě průzkumů obsazenosti a zjištěných poznatků se jeví jako optimální scénář 1. V době mezi 8 a 14 hodinou mohou jakékoliv návštěvy parkovat bez omezení. Po 14. hodině, kdy dochází k návratu rezidentů domů a dochází tak k vyšší poptávce po parkování, bude parkování v oblasti již regulováno.

Důležitou částí regulovaného parkování je správné nastavení tarifů parkování. Částka za parkování se odvíjí od konkrétní lokality a cílů, kterých se snaží řidič dosáhnout.

V následující tabulce je zobrazeno obvyklé rozpětí cen v ČR pro jednotlivé uživatelské skupiny. Jelikož se jedná o rezidentní oblast, byly navrženy 2 scénáře, které jsou primárně zaměřeny na rezidenty a abonenty řešeného území.

Tabulka 5 Návrh tarifů placeného parkování

PARKOVACÍ OPRAVNĚNÍ	Obvyklé rozpětí v ČR	Scénář T1	Scénář T2
Rezident – trvalý pobyt 1.parkovací oprávnění	200 - 1200 Kč/rok	1000 Kč/rok	800 Kč/rok
Rezident – trvalý pobyt 2. a další parkovací oprávnění	2000 - 6000 Kč/rok (3. auto až 12 000 Kč)	4000 Kč/rok	5000 Kč/rok
Abonent nebo vlastník nemovitosti 1.parkovací oprávnění	4000 - 9600 Kč/rok	4000 Kč/rok	5000 Kč/rok
Abonent nebo vlastník nemovitosti 2. a další parkovací oprávnění	5000 - 16800 Kč/rok	10000 Kč/rok	10000 Kč/rok
Parkovací oprávnění pro pečovatele rezidenta	0 - 500 Kč/rok	100 Kč/rok	100 Kč/rok
Parkovací oprávnění pro veřejně prospěšné služby, charity a podobně	0 - 500 Kč/rok	200 Kč/rok	200 Kč/rok

V rámci stanovení tarifů za parkování je možné také řešit dle typu uživatele případné slevy či příplatky z celkové ceny.

• rezidenti nad 65 let	- 50 %
• jednostopá vozidla	zdarma
• vozidla delší než 5,0 m	+ 50 %
• přenosné oprávnění (pouze abonenti)	+ 50 %
• parkovací oprávnění na 6 měsíců	60 %
• parkovací oprávnění na 3 měsíce	40 %
• parkovací oprávnění na 1 měsíc (jen abonent)	40 %
• vozidla IZS (při zásahu)	zdarma

Při návrhu tarifů nebyly řešeny ceny za parkování návštěvníků, protože zpracovatel studie neuvažuje, že by regulovaná oblast byla v režimu smíšeného parkování. Poptávka po parkování ze strany obyvatel je převážně odpoledne a v noci. Z tohoto důvodu není žádoucí, aby návštěvníci zabírali parkovací místa rezidentům. Pro tyto případy jsou pro návštěvníky navrženy parkovací kapacity po okraji regulované oblasti.

V případě realizace scénáře 1 mohou návštěvníci v regulované oblasti parkovat bez omezení v čase od 8 do 14 hodin. V době platnosti regulovaného parkování by mohli návštěvníci parkovat zdarma po dobu max. 2 hodiny. Během soboty a neděle by mohli návštěvy parkovat bez omezení.

2.2.4 Uživatelské podmínky

Možnosti zřizování regulovaných parkovacích kapacit na místních komunikacích jsou stanoveny zákonem č. 102/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Ve smyslu § 23 odstavce 1 písmena a) a c) může obec:

(1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymežit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy

a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.

c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu, nebo vlastní nemovitost ve vymezené oblasti obce.

Ve smyslu písmena „a“ je možné zakládat regulované zóny pro celé uživatelské spektrum.

Ve smyslu písmena „c“ je možné rezervovat parkovací kapacity pouze pro rezidenty a abonenty.

V nařízení města je stanoven způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.

Na základě vše uvedeného zákona byly definovány uživatelské skupiny, které jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 6 Uživatelská struktura – uživatelé podle § 23, písm. 1. odst. c)

Uživatel	Základní podmínka	Vztah k vozidlu
Rezident	Místo trvalého pobytu	Vlastník / provozovatel zapsán v TP / ORV
	Povolení trvalého pobytu cizince	Předložená leasingová smlouva – finanční / operativní leasing
Parkovací oprávnění se vždy vydává na RZ	Živnostník mající trvalý pobyt ve vymezené oblasti	Firemní vozidlo svěřené k soukromým účelům
		Společné vlastnictví manželů
		Smlouva s autopůjčovnou, která musí mít živnost půjčování movitých věcí
Abonent + vlastník nemovitosti Parkovací oprávnění může být i přenosné, pak se vztah k vozidlu nevyžaduje	Sídlo podnikání dne obchodního rejstříku	Vlastník / provozovatel zapsán v TP / ORV
	Hlavní či vedlejší provozovna dle živnostenského rejstříku	Předložená leasingová smlouva – finanční / operativní leasing
	Místo výkonu praxe – advokáti – lékaři - ...	Smlouva s autopůjčovnou, která musí mít živnost půjčování movitých věcí
	Sídlo dle zřizovací listiny – úřady státní a místní správy	
	Zapsán na listu vlastnictví v katastru nemovitosti	V případě přenosného POP se nevyžaduje

2.3 Realizace regulovaného parkování

Realizace regulovaného parkování je proces, který vyžaduje pečlivé naplánování a koordinaci. Na základě analýzy parkování je nezbytné stanovit cíle, které má optimalizace parkování přinést. Následně je potřeba vymezit rozsah regulované oblasti, stanovit cenové tarify pro jednotlivé uživatelské skupiny a časový rozsah po kterou bude oblast dopravně regulována.

V technické části řešení je potřeba vybrat vhodná technická řešení provozu parkování. Jedná se především o instalaci dopravního značení (svislé, vodorovné), instalaci parkovacích automatů nebo jiných technických zařízení, pomocí kterých bude možné kontrolovat dodržování nastavených pravidel. V neposlední řadě je potřeba zajistit soulad s platnou legislativou a vyhláškami města Příbor.

Následná fyzická kontrola dodržování nastavených pravidel parkování bude prováděna městskou policií.

2.3.1 Technické řešení provozu parkování

Technické řešení provozu parkování zahrnuje širokou škálu možností, kterými lze optimalizovat využití parkovacích ploch či zlepšit plynulost provozu a zvýšit komfort uživatelů. Vyznačení a provoz regulovaného parkování lze řešit pouze dopravním značením nebo pak nákladnějším způsobem, kdy je využita mobilní aplikace s parkovacími automaty a kamerovým systémem.

Dopravní značení

Regulace parkování v lokalitách (ulicích) je řešena příslušným dopravním značením (např. IZ8a, IP12 + E13), povolení k parkování je vydáváno příslušným úřadem (parkovací karty).

Parkovací automaty

Regulace parkování v místech s vyšší poptávkou po návštěvnických stáních je řešena pomocí parkovacích automatů (platba např. mincemi, platebními kartami).

Mobilní aplikace

V případech, kdy je v systému regulovaného parkování řešeno smíšené parkování (rezidenti i návštěvníci), může být místo parkovacích automatů k online platbám využita mobilní aplikace (např. Citymove, EasyPark).

Kamerový systém

Mezi sofistikovanější systémy dohledu dodržování rezidentního, abonentního a návštěvnického stání lze využít kamerový systém. Ten je řízen specializovaným softwarem, který na základě zadaných vstupních parametrů provádí dohled nad dodržováním rezidentního, abonentního a návštěvnického parkování.

2.3.2 Plán zavádění parkovacího systému

Na základě již městem provedených opatření na uliční síti v řešené oblasti (např. zjednosměrnění ulic) není možné realizovat další výraznější navýšení kapacit jakoukoliv změnou organizace dopravy. Z tohoto důvodu doporučujeme před zavedením regulace parkování v území realizaci vybraných snadno realizovatelných parkovacích kapacit, aby došlo k navýšení kapacity v přetížených ulicích. Jedná se především o ulice, které prochází oblastí s vícepodlažní zástavbou. Následně pak dle potřeby realizovat zbylé navržené parkovací kapacity.

Návrh postupu

1. Nová parkovací místa (min. A, B, D, E, F, G - tj. 67 parkovacích míst)
2. Vymezení zóny – realizovat nejednou variantu B – rozšířenou
3. Vydání rezidentních karet + kontrola MP
4. Stanovit provozní dobu dle scénáře 1: Po - Pá 14 - 8 hod.
5. Stanovit tarif T2 (800/5000 Kč rezident, 5000/10000 Kč abonent)

2.3.3 Rozpočet na realizaci a provoz systému

V rámci návrhu díla byl proveden orientační rozpočet na realizaci a provoz parkovacího systému. Konečná cena bude stanovena v souladu s obchodními praktikami v daném místě.

Předpokládané výdaje na realizaci a provoz regulovaného parkování vychází z nákladů na pořízení potřebného dopravního značení, realizaci všech nově navržených parkovacích kapacit (84 míst) a administrativní provozní náklady. Celková částka činí cca 22 550 000 Kč. V ceně nejsou zahrnuty náklady na obnovu dopravního značení.

Vzhledem k charakteru navrhovaného řešení regulace parkování budou tvořit výnosy parkovací karty vydané rezidentům a abonentům řešeného území. Za předpokladu, že 80 % vozidel bude první vozidlo v domácnosti, 15 % vozidel budou druhá a další vozidla v domácnosti, 4 % vozidel bude první abonentní vozidlo a 1% druhé a další abonentní vozidlo je předpokládaný

příjem z provozu regulovaného parkování za období 20 let celkem 24 400 000 Kč. Předpokládané náklady a příjmy jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 7 Předpokládané náklady a příjmy z provozu parkování

Ekonomické hodnocení za 20 let	Náklady / příjmy
Investice DZ	300 000 Kč
Investice PM (84 míst)	16 800 000 Kč
Provoz	5 500 000 Kč
Náklady celkem	22 600 000 Kč
Příjmy za 20 let	
Platby za karty (tarif T2)	24 400 000 Kč
Příjmy celkem	24 400 000 Kč

2.3.4 Harmonogram zavedení parkovacího systému

V rámci studie byl navržen orientační časový harmonogram zavedení parkovacího systému na území města Příbor.

- Plánování a příprava
 - konzultace se zainteresovanými stranami – komunikace s obyvateli řešeného území a dalšími relevantními subjekty pro získání zpětné vazby k navrhovanému řešení
 - příprava dokumentace – zpracování všech potřebných dokumentů pro schválení projektu (např. návrh vyhlášky, dopravní značení, technické řešení)
 - projednání a získání souhlasu příslušných orgánů (např. odbor dopravy, policie)

Předpokládaná délka fáze plánování a přípravy 3 - 4 měsíce.

- Realizace
 - schválení finálního projektu regulace parkování
 - výběr dodavatele pro instalaci dopravního značení
 - spuštění informační kampaně pro obyvatele a návštěvníky (letáky, webové stránky, sociální média, informační schůzky)
 - instalace dopravního značení – osazení všech potřebných svislých dopravních značek a vodorovného značení
 - zprovoznění systému pro správu parkování – nastavení procesu administrace

Předpokládaná délka fáze realizace 2 - 3 měsíce.

- Spuštění systému parkování

3. Závěry

S rostoucím počtem automobilů v jednotlivých domácnostech roste i poptávka po parkovacích stáních ve veřejném prostoru. S narůstajícími nároky obyvatel i návštěvníků po parkování se městům navyšují náklady nejen na údržbu veřejného prostoru, ale i na realizaci nových parkovacích ploch. Z tohoto důvodu nejsou řešením další neúměrné investice do realizace nových parkovacích míst, která zároveň zabírají více veřejného prostoru, nebo už ani není v lokalitách s vyšší poptávkou po parkování takový prostor k dispozici.

Aby došlo k efektivnějšímu využívání parkovacích ploch jak rezidenty, tak i návštěvníky města Příbor, je nutné nastavit pravidla, která by usměrnila poptávku po parkování. Z tohoto důvodu byla zpracována studie parkování pro jednu z oblastí města, která by měla napomoci s řešením kapacitních nedostatků.

V rámci studie je doporučeno zavedení regulovaného parkování pro oblast uvedenou ve variantě B2. Oblast navržená k regulaci parkování je vymezena ulicemi Jičínská, Komenského, Čs. armády, Zámečnická, Nádražní, Oldřicha Helmy, Frenštátská a silnicí I/58. Navržená opatření zajistí lepší dostupnost parkovacích kapacit rezidentům v místě bydliště a zároveň umožní parkovat i návštěvníkům této oblasti.

V rámci přípravy zavedení regulovaného parkování je jedním z důležitých bodů úspěšné realizace participace s občany. Je potřeba vhodným způsobem navrhované změny komunikovat, aby obyvatelé pochopili důvody navrhovaného řešení a přijali fakt, že regulace se provádí pro jejich ochranu a systém regulace přijali.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Zájmové území (zdroj: mapy.cz).....	4
Obrázek 2 Příklad pasportu parkovacích stání v programu OGIS Desktop	5
Obrázek 3 Příklady nelegálně parkujících vozidel	7
Obrázek 4 Obsazenost ulic během dopoledne.....	7
Obrázek 5 Obsazenost ulic během odpoledne.....	8
Obrázek 6 Obsazenost ulic v noci.....	8
Obrázek 7 Příklad obsazenosti parkovacích bloků dopoledne a v noci	9
Obrázek 8 Místa využívaná k nelegálnímu parkování	13
Obrázek 9 Predikce vývoje stupně automobilizace	14
Obrázek 10 Umístění nových parkovacích kapacit (zdroj: openstreetmap.org)	15
Obrázek 11 Lokalita A – ulice Fučíkova (zdroj: mapy.cz)	15
Obrázek 12 Lokalita B – ulice Kpt. Jaroše (zdroj: PUDIS).....	16
Obrázek 13 Lokalita C – ulice Fučíkova / za garážemi (zdroj: PUDIS)	16
Obrázek 14 Lokalita D – ulice Palackého (zdroj: mapy.cz).....	16
Obrázek 15 Lokalita E – Letka / za domem (zdroj: PUDIS)	17
Obrázek 16 Lokalita F – Wolkerova / naproti Technickým službám (zdroj: mapy.cz)	17
Obrázek 17 Lokalita G – Nerudova / u vlakového nádraží (zdroj: mapy.cz)	17
Obrázek 18 Lokalita H – Frenštátská / u železničního přejezdu (zdroj: mapy.cz).....	18
Obrázek 19 Hranice regulované oblasti – varianta B1 (zdroj: openstreetmap.org)	19
Obrázek 20 Hranice regulované oblasti – varianta B2 (zdroj: openstreetmap.org)	21
Obrázek 21 Stávající a nově navrhovaná vyhrazená stání.....	22
Obrázek 22 Návrhy provozní doby regulace parkování.....	24

Seznam tabulek

Tabulka 1 Obsazenost a nelegální parkování v řešeném území	6
Tabulka 2 Návrh nových parkovacích kapacit v řešeném území	14
Tabulka 3 Bilance nabídky a poptávky po parkování – varianta B1	19
Tabulka 4 Bilance nabídky a poptávky po parkování – varianta B2.....	20
Tabulka 5 Návrh tarifů placeného parkování	24
Tabulka 6 Uživatelská struktura – uživatelé podle § 23, písm. 1. odst. c).....	26
Tabulka 7 Předpokládané náklady a příjmy z provozu parkování.....	28

Seznam zkratek

apod.	a podobně
cca	přibližně
č.	číslo
ČNI	Český normalizační institut
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
IZS	integrovaný záchranný systém
kpt.	kapitán
křiž.	křižovatka
m	metr
max.	maximálně
min.	minimálně
MP	městská policie
MŠ	mateřská škola
npor.	nadporučík
ORV	osvědčení o registraci vozidla
POP	parkovací oprávnění přenosné
resp.	respektive
Sb.	sbírka
tj.	to jest
TJ	tělocvičná jednotka
TK	technická kontrola
TP	technické podmínky
TS	technické služby
tzn.	to znamená
ul.	ulice
ZTP	zdravotně tělesně postižený
p.m.	parkovací místo

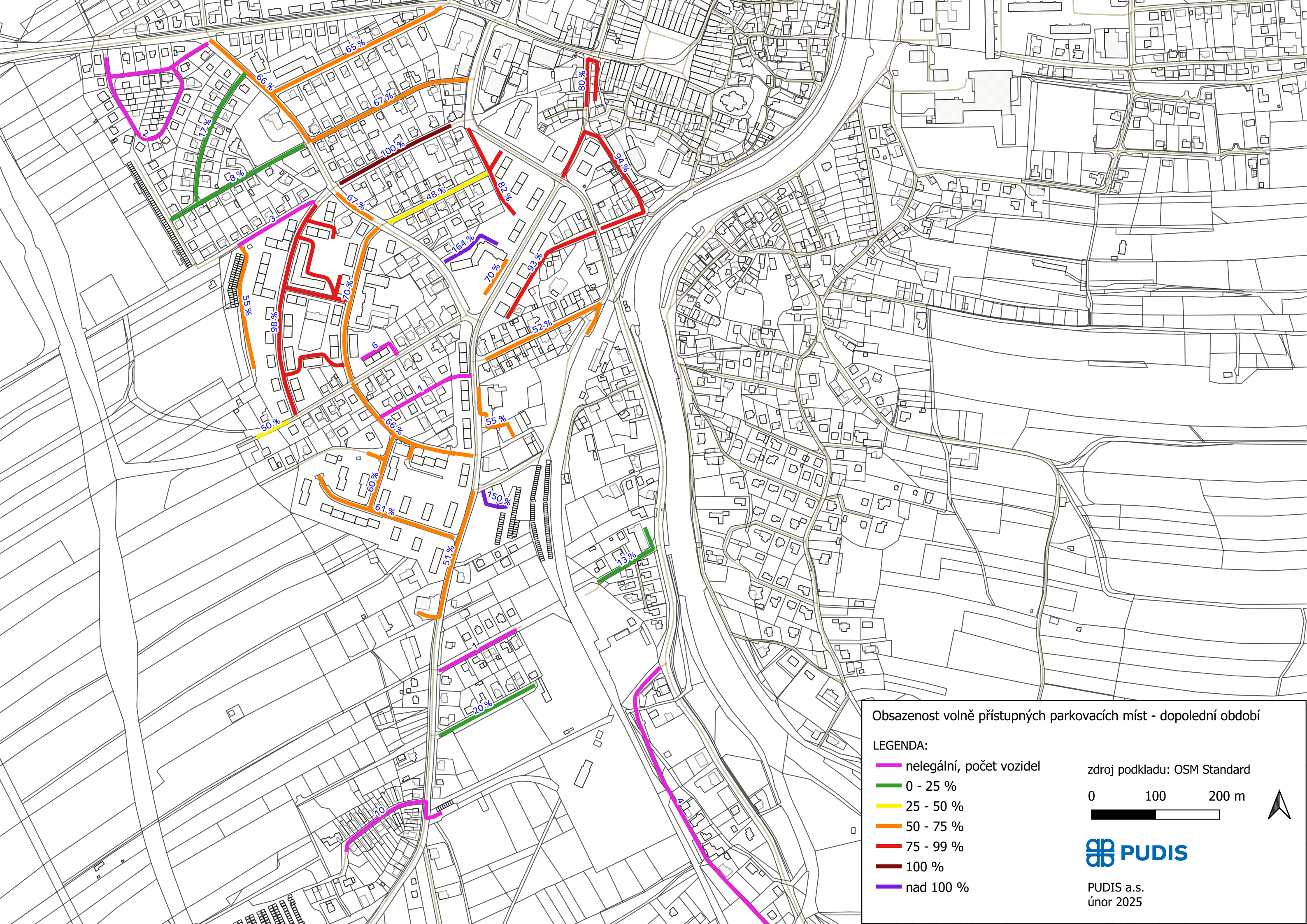
Přílohy

Příloha 1: Vyhodnocení průzkumu obsazenosti – uliční bloky

Příloha 2: Vyhodnocení průzkumu obsazenosti – parkovací bloky

PŘÍLOHA 1

Vyhodnocení průzkumu obsazenosti – uliční bloky

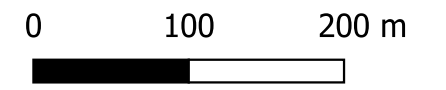


Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - dopolední období

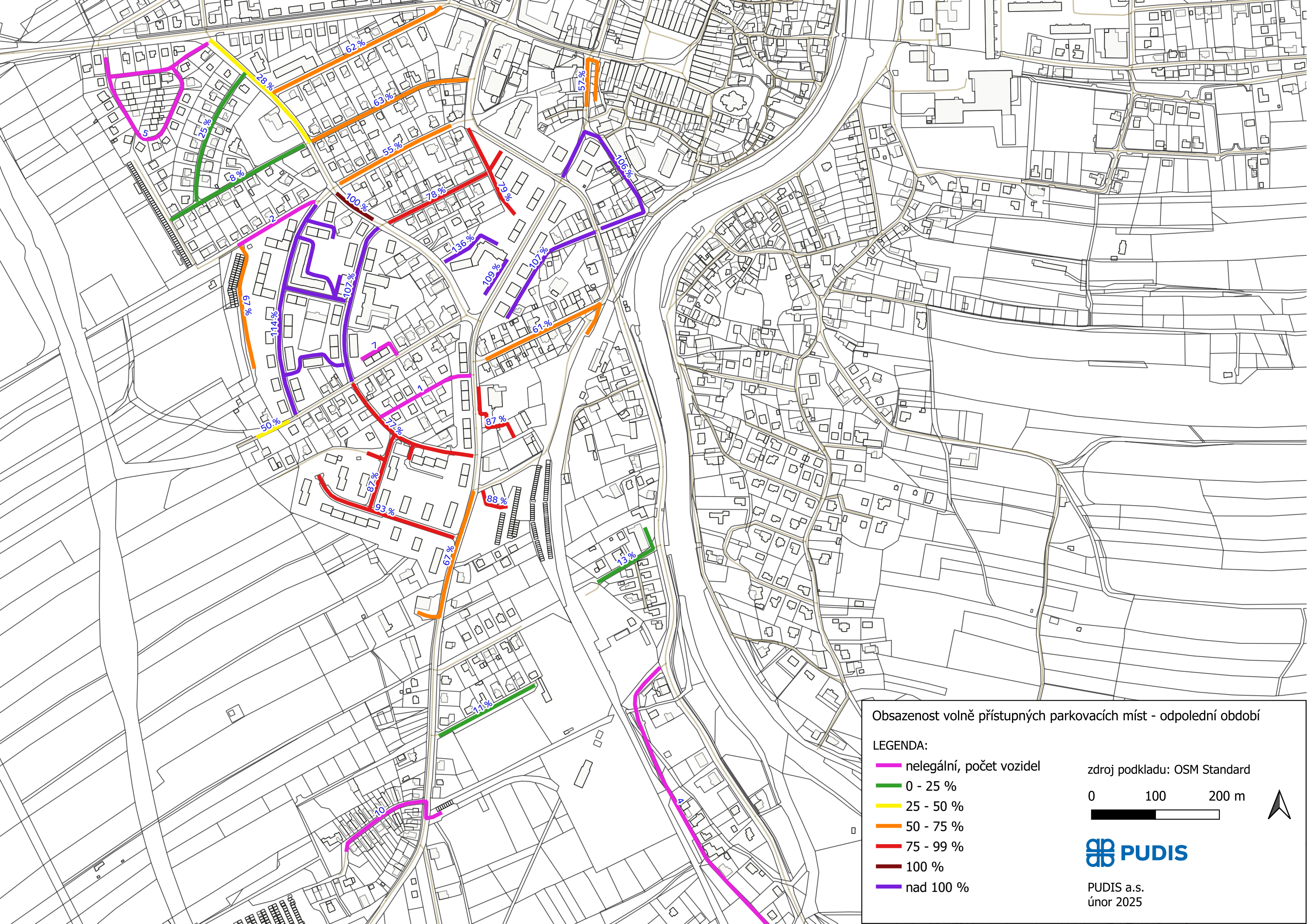
LEGENDA:

- nelegální, počet vozidel
- 0 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- 75 - 99 %
- 100 %
- nad 100 %

zdroj podkladu: OSM Standard



PUDIS a.s.
únor 2025



Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - odpolední období

LEGENDA:

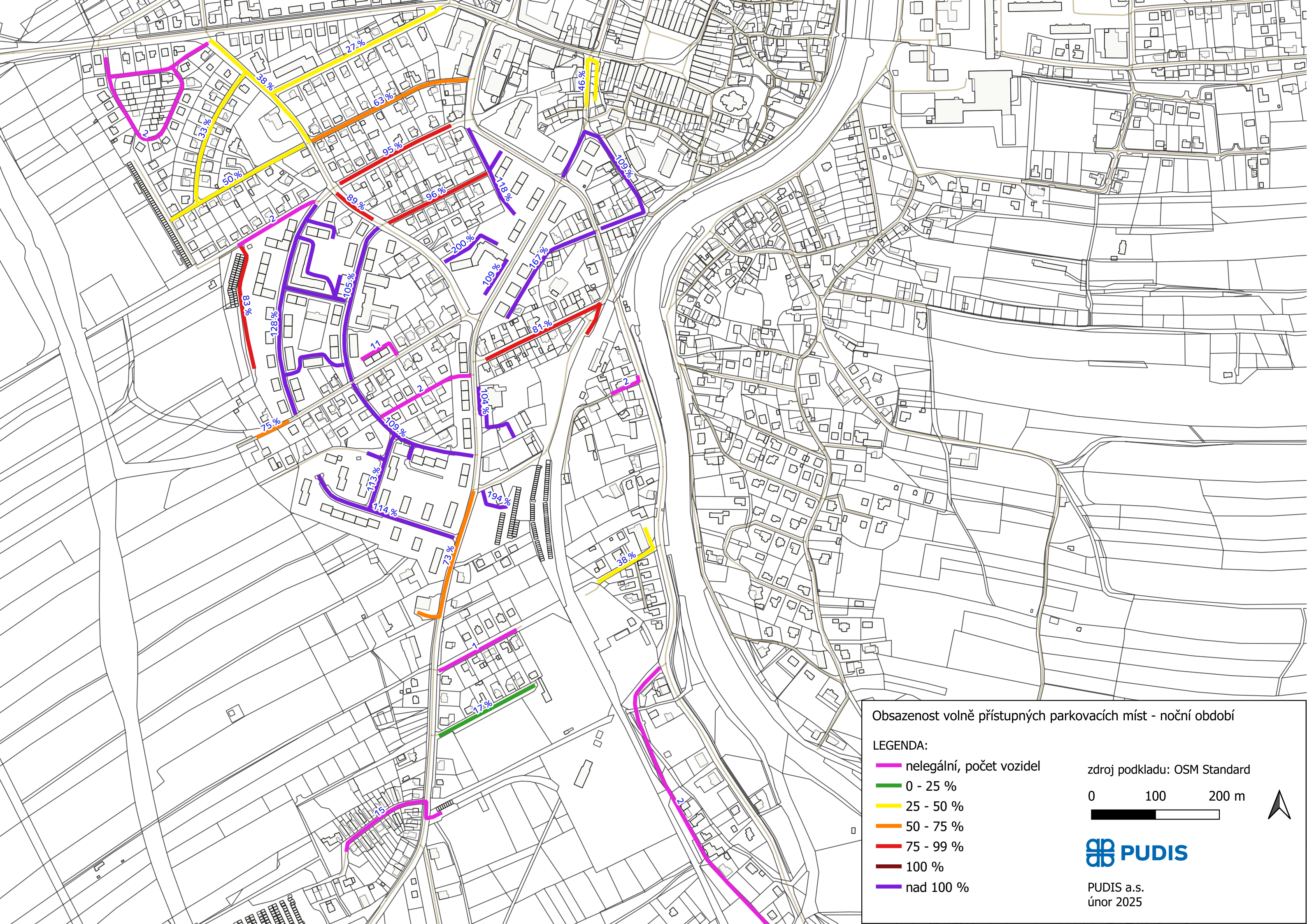
- nelegální, počet vozidel
- 0 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- 75 - 99 %
- 100 %
- nad 100 %

zdroj podkladu: OSM Standard

0 100 200 m

PUDIS

PUDIS a.s.
únor 2025

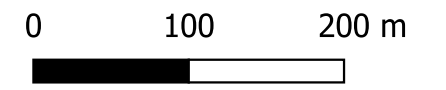


Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - noční období

LEGENDA:

- nelegální, počet vozidel
- 0 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- 75 - 99 %
- 100 %
- nad 100 %

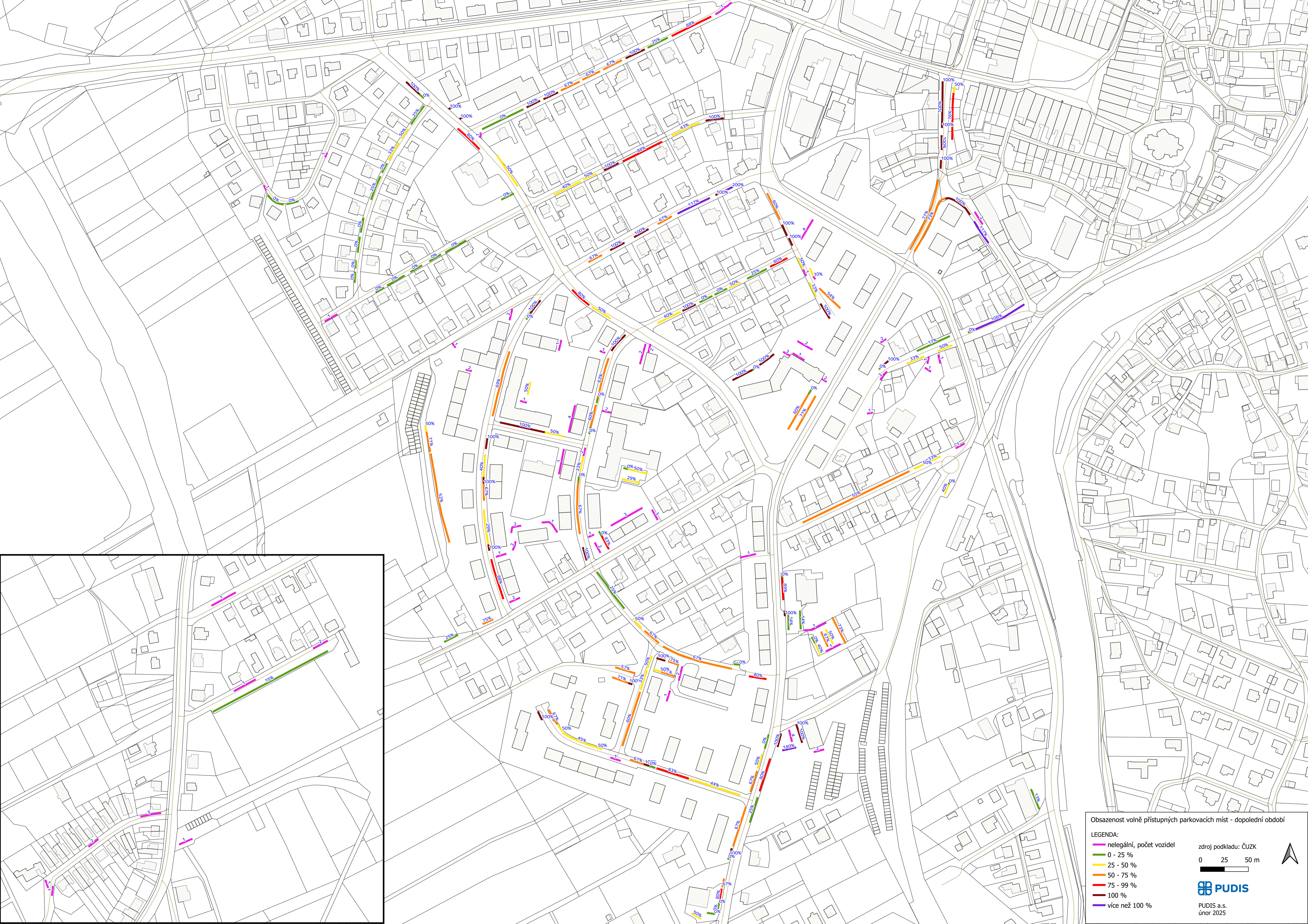
zdroj podkladu: OSM Standard



PUDIS a.s.
únor 2025

PŘÍLOHA 2

Vyhodnocení průzkumu obsazenosti – parkovací bloky



Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - dopolední období

LEGENDA:

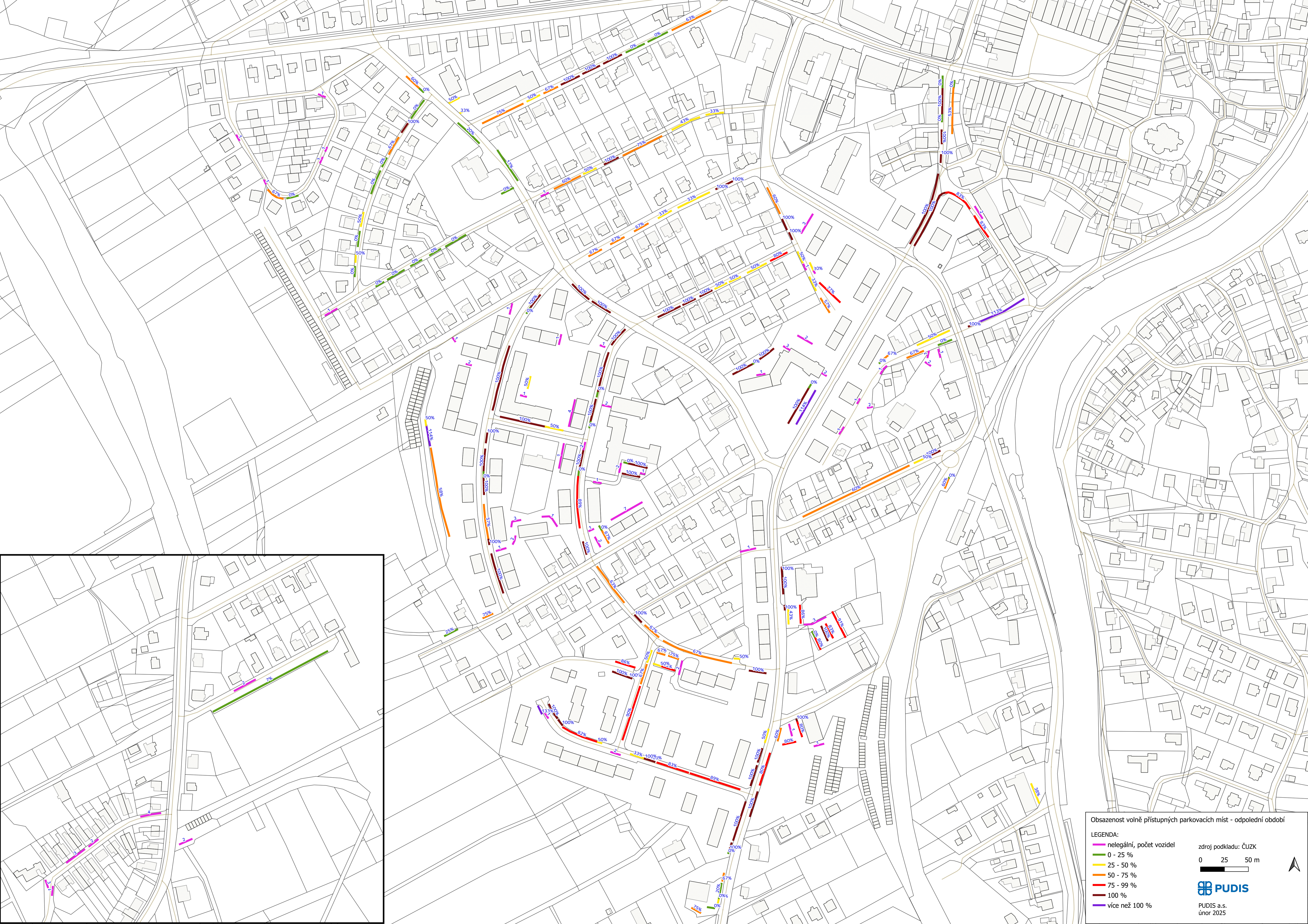
- nelegální, počet vozidel
- 0 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- 75 - 99 %
- 100 %
- více než 100 %

zdroj podkladů: ČUZK

0 25 50 m

PUDIS

PUDIS a.s.
únor 2025



Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - odpolední období

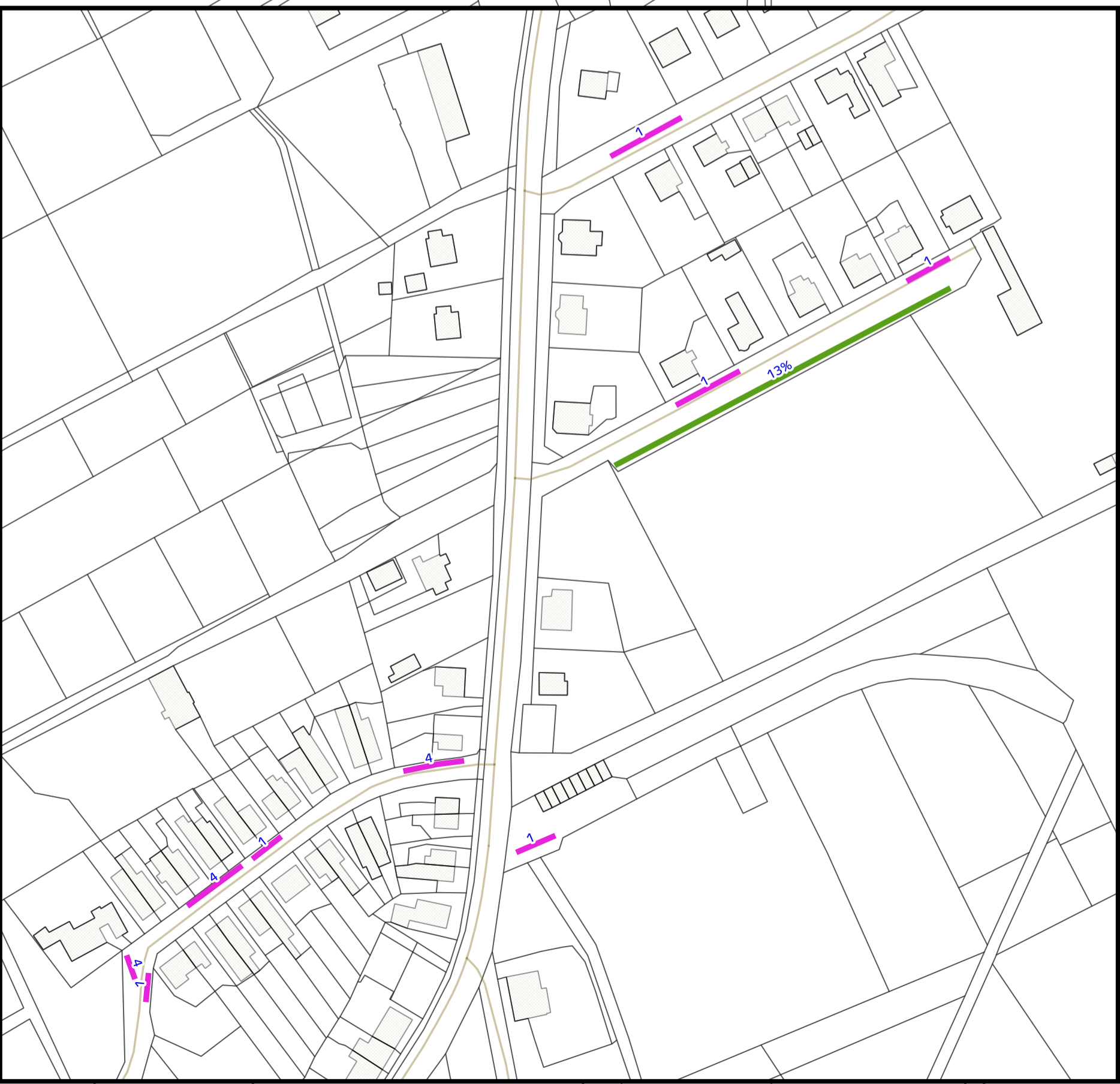
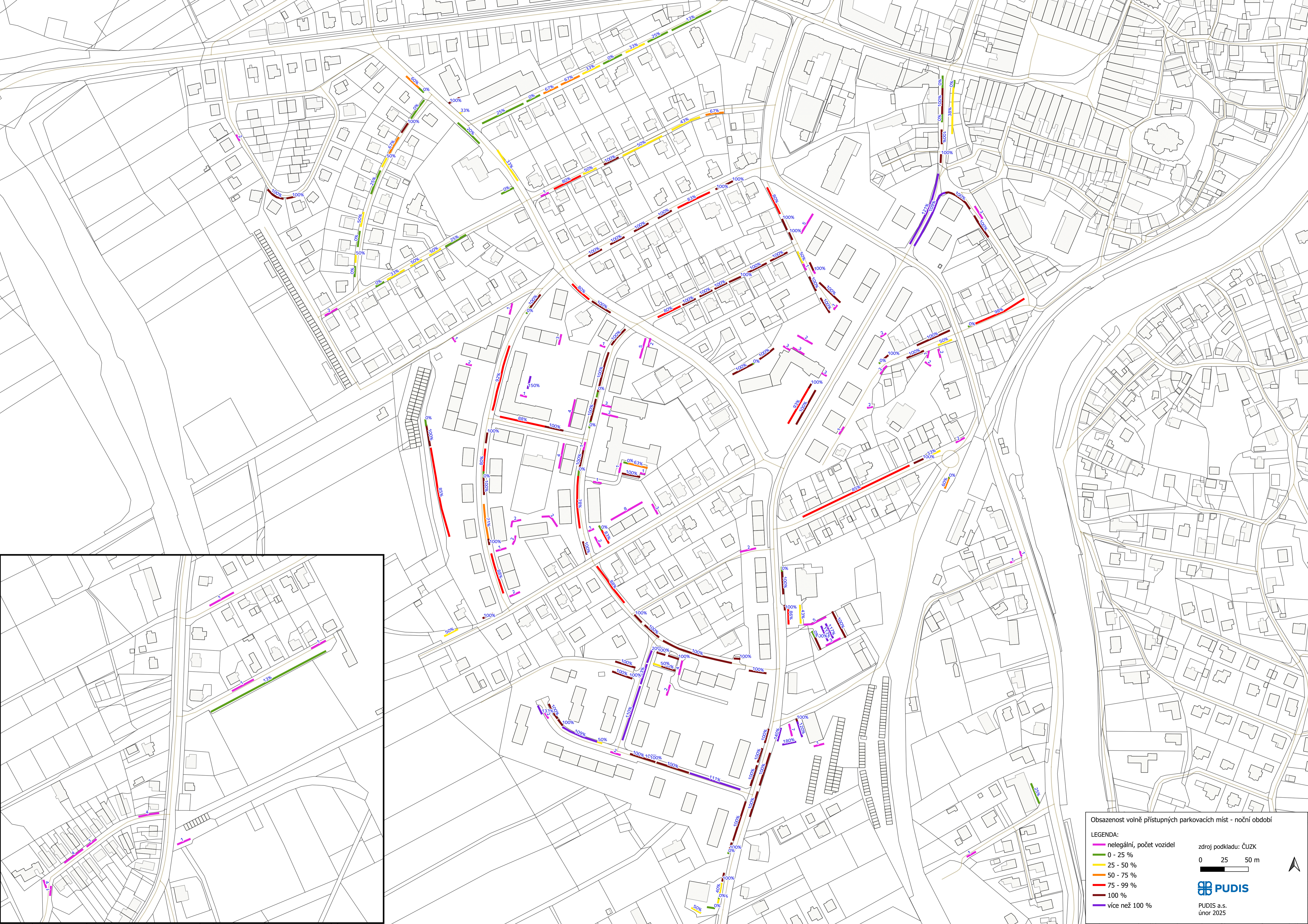
- LEGENDA:
- nelegální, počet vozidel
 - 0 - 25 %
 - 25 - 50 %
 - 50 - 75 %
 - 75 - 99 %
 - 100 %
 - více než 100 %

zdroj podkladů: ČUZK

0 25 50 m

PUDIS

PUDIS a.s.
únor 2025



Obsazenost volně přístupných parkovacích míst - noční období

LEGENDA:

- nelegální, počet vozidel
- 0 - 25 %
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- 75 - 99 %
- 100 %
- více než 100 %

zdroj podkladů: ČUZK

0 25 50 m

PUDIS

PUDIS a.s.
únor 2025