

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

Seminární práce

Parkování v kampusu UJEP se zaměřením na studenty

Kurz: Management veřejných služeb

Přednášející: doc. Ing. Jan Slavík, Ph.D.

Akademický rok: ZS 2022/2023

Obor: Ekonomika a management veřejného sektoru

Zpracovatelé: Bc. Daniel Fajtl

Bc. Daniel Hušek

Bc. Petr Kříž

Bc. Lada Neškodová

Bc. Linda Laurichová

Obsah

Úvod	4
1. Analýza klíčových stakeholderů a zkušenosti z jiných univerzit	5
1.1. Klíčoví stakeholdeři	5
1.1.1. UJEP	5
1.1.2. Studenti UJEP	7
1.1.3. Město Ústí nad Labem	8
1.1.4. Obchodní domy s parkovišti v bezprostřední blízkosti Kampusu	9
1.1.5. Rezidenti bydlící v blízkosti Kampusu UJEP	10
1.2. Zkušenosti z jiných univerzit	10
2. Institucionální prostředí	12
2.1. Formální prostředí	13
3. Identifikace klíčových problémů	19
3.1. Obtížné parkování pro rezidenty	19
3.2. Nedostatek parkovacích míst pro studenty UJEP	19
3.3. Nadměrné využívání studenty parkoviště u Kauflandu	19
3.4. Konfliktní prostředí mezi UJEP a městem Ústí nad Labem	20
4. Současný stav poznání	21
5. Varianty řešení	25
5.1. Otevření kampusu i pro studenty	25
5.1.1. Využití stávajících volných parkovacích kapacit v Kampusu UJEP	25
5.1.2. Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP	26
5.2. Vybudování parkovacích ploch mimo město	27
5.3. Využití parkovacích domů ve vlastnictví města	28
5.4. Přebudování rezidentních zón na smíšené zóny	30
6. Evaluace navržených variant řešení	31
6.1. Hodnotící kritéria navrhovaných variant řešení	31
6.2. Náklady a přínosy variant řešení	31

6.3. Vyhodnocení a navržení nejvhodnější varianty řešení	33
7. Komunikační kampaň pro vymezenou cílovou skupinu	35
7.1. Komunikační kampaň – parkování v kampusu UJEP	35
7.1.1. Současný stav nastavení komunikačních aktivit	35
7.1.2. Cílové skupiny	35
7.1.3. Cíl a jeho evaluace	35
7.1.4. Komunikační nástroje	36
7.1.5. Obsahový plán	36
7.1.6. Komunikační aktivity a odpovědnost	37
7.2. Komunikační kampaň – využití jiných typů dopravy	38
7.2.1. Cílové skupiny	38
7.2.2. Cíl a jeho evaluace	38
7.2.3. Komunikační nástroje	38
7.2.4. Obsahový plán	38
7.2.5. Komunikační aktivity a odpovědnost	39
Závěr	40
Seznam zdrojů a použité literatury	41
Seznam obrázků	43
Seznam tabulek	43

Úvod

Tato seminární práce se zabývá vymezeným problémem parkování pro studenty v areálu Kampusu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (dále jen UJEP). Tento problém je pro studenty UJEP velmi palčivý, a to především z důvodu uzavření Kampusu UJEP současným vedením univerzity v říjnu 2022. Přičemž tato situace není příznivá ani pro další klíčové stakeholdery, které z tohoto důvodu práce ve své první části podrobněji analyzuje. Stakeholderi byli analyzováni přes dotazníkové šetření v případě studentů UJEP a dále prostřednictvím rozhovorů se zástupcem vedení UJEP a vedoucím odboru dopravy a majetku Magistrátu města Ústí nad Labem. V rámci řešeršní části práce přináší zkušenosti z českých i zahraničních univerzit a měst mimo jiné i poznatky z institucionálního prostředí. Na tyto části práce ve své druhé polovině navazují návrhy řešení, jejich vyhodnocení a v poslední části návrhy komunikační kampaně.

1. Analýza klíčových stakeholderů a zkušenosti z jiných univerzit

1.1. Klíčoví stakeholderi

V tématu parkování v Kampusu UJEP, byli identifikováni tyto klíčoví stakeholderi:

- UJEP
- Studenti UJEP
- Město Ústí nad Labem (magistrát/městský úřad)
- Obchodní domy s parkovišti v bezprostřední blízkosti Kampusu (Kaufland aj.)
- Rezidenti bydlící v blízkosti Kampusu UJEP

Všichni tyto stakeholderi mají určité zájmy, a především také vliv při řešení dané problematiky.

Tabulka 1: Mapa pozice stakeholderů

Skupina stakeholderů	Důležitost (1–3–9)	Současná pozice “C”. Budoucí pozice “F”					Důvody rezistence (proč je proti?)	
		Zcela proti	Proti	Neutrální	Podpora	Velká podpora		
UJEP	9	C	→			F	“Parkování pro studenty není něco, co by měla mít na starosti univerzita.”	
Studenti UJEP	6					C, F		
Město (magistrát/městský úřad)	9		C	→			F	“Je to spíše starost univerzity.”
Obchodní domy (Kaufland apod.)	3				F			
Rezidenti	3				F			

Zdroj: vlastní zpracování

1.1.1. UJEP

Jako nejklíčovější stakeholder s největším vlivem (viz Tabulka 1) byl definován UJEP, který je zároveň vlastníkem Kampusu. V současné době je tato instituce ve spíše rezistentním postoji v ohledu řešení parkování pro studenty. Cílem je dostat UJEP do pozice, kde bude aktivně analyzovat a hledat možná řešení pro parkování automobilů dojíždějících studentů.

Současný postoj lze definovat především tak, že univerzita se necítí povinna (a zákonně skutečně povinna není) zajišťovat parkování pro studenty.

Se členem vedení UJEP (kvestor UJEP) se uskutečnil na tuto problematiku řízený rozhovor, kde byl zjišťován nejen názor na současný problém, ale také kapacity stávajícího parkoviště v Kampusu, kam byl pro studenty vjezd zakázán.

Zjistilo se, že závory u vjezdu do Kampusu byly zavedeny především z důvodu vjezdu rezidentů, kteří vně parkovali. Parkoviště Kampusu má celkem 440 parkovacích míst (včetně podzemního parkoviště v budově CPTO), z toho v současné době – po uzavření Kampusu rezidentům a studentům – je obsazeno přibližně 85-90 % jeho kapacity. Aktuálně mají na něm možnost parkovat nejen zaměstnanci univerzity, ale také její hosté popř. i spolupracující firmy. Parkování v Kampusu je zároveň přístupné všem držitelům studentských karet a karet ISIC každý pátek, a i po celý víkend.

Během diskuse byla položena otázka na současný systém fungování závor. Na univerzitě existuje Interní Manažerský Informační Systém, tzv. IMIS, do kterého si zaměstnanci UJEP musí zaregistrovat svou SPZ, aby se jim automaticky závora při vjezdu otevřela. Případně mají druhou variantu, a to využít zaměstnaneckou kartu, která se při vjezdu do areálu Kampusu přiloží na čtečku karet. Systém rozpoznávání SPZ ale momentálně není stoprocentně funkční, občas se vyskytnou provozní problémy. Nedokáže se ani určit, kolik zaměstnanců v Kampusu parkuje – přes IMIS to nelze zjistit a kamery to také neumí vypočítat. Navíc, zaměstnanec v areálu Kampusu může parkovat hned několik automobilů – pravidlem je, že v technickém průkazu musí být zapsán jako vlastník či provozovatel – nicméně počet vozů na zaměstnance není nijak limitován.

Při dotazu, zda je vůbec možné uvažovat nad variantou, že by volná místa v Kampusu byla poskytnuta k parkování studentům, bylo odpovězeno, že momentálně jediným možným řešením je zpoplatnění vjezdu – tak by se poznalo, že se jedná o vůz studenta. Otázkou však zůstává, kolik vydat parkovacích karet a kdo by na ni měl nárok. Spekulovalo se o možnosti přidělení tohoto “benefitu” parkování studentům, kteří se aktivně podílí na akcích s univerzitou (převážně členové Studentské unie UJEP) nebo jsou v orgánech univerzity (např. Akademický senát UJEP a Akademické senáty fakult), případně těm, kteří mají nejlepší výsledky na univerzitě. Třetí možnost by ale byla komplikovaná, protože každý semestr/školní rok by to byl někdo jiný. Poslední varianta tkví ještě v logice vydražení – aneb parkovací místo by bylo poskytnuto tomu, kdo za něj více zaplatí. Tato varianta (a vlastně i ty zbylé) jsou více než diskriminační, a proto jim univerzita není nakloněna.

Kvestor byl také dotázán, jak univerzita řeší stížnosti obchodního domu Kaufland (viz níže). UJEP toto dle jeho slov nijak neřeší, protože parkoviště jsou zaplněna úplně všude, nehledě na část města.

Co se týče jednání s městem, to je dle pana kvestora složité, protože město není natolik ochotné. Univerzita se proto angažovala pouze ve vyjednání vyšší kapacity přeprav MHD kvůli nedostatku parkovacích míst v blízkosti nové Fakulty zdravotnických studií (ul. Sociální péče), která se nachází hned vedle nemocnice. Špatné vztahy s městem byly zapříčiněny již v minulosti, kdy univerzita měla v plánu Kampusu zakreslený parkovací dům s přibližně 500 parkovacími místy, který se měl vybudovat. Univerzita nakonec své plány změnila a pozemek, kde tento parkovací dům měl původně stát nabídl městu, ale město po nabídce odmítlo, protože výstavba by šla na jeho vlastní náklady. UJEP tak nechal volný pozemek pro další vývoj univerzity pro budoucí generace.

Závěrem bylo řečeno, že univerzita se začne více angažovat, až pocítí od studentů velký tlak ohledně problematiky parkování.

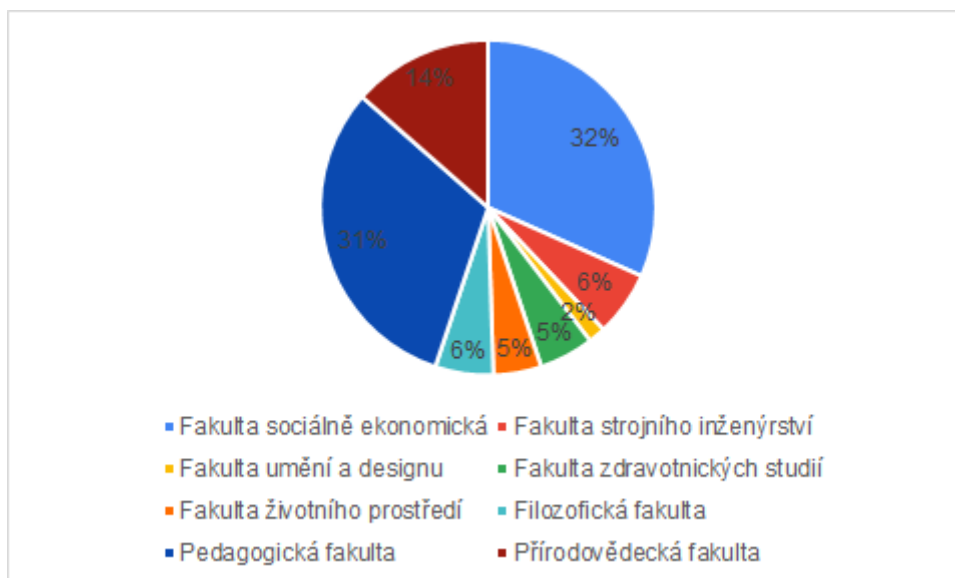
1.1.2. Studenti UJEP

Studenti UJEP byli dotazováni skrze online dotazníkové šetření ohledně parkování jejich automobilů při návštěvě školy. Dotazník byl publikován na facebookových skupinách, které jsou užívány studenty UJEP. Vzhledem k online dotazování, k nerovnoměrnému rozložení jednotlivých podskupin studentů (dojíždějící x nedojíždějící, zastoupení jednotlivých fakult aj.) a vyšší motivaci zapojení se do dotazování těch studentů, kterých se daná problematika skutečně týká, lze tento vzorek považovat za nereprezentativní. Nicméně, čistě pro orientační účely je možné získané výsledky uvést.

Na dotazník odpovědělo celkem 427 studentů. 71 % (303 respondentů) z nich odpovědělo, že do školy dojíždí automobilem.

Největší zastoupení dle fakulty měla Fakulta sociálně ekonomická (32 %) a pedagogická fakulta (31 %). Naopak nejméně odpovědí bylo získáno od studentů z Fakulty umění a designu (2 %), Fakulty zdravotnických studií (6 %) a Fakulty životního prostředí (6 %) (viz Obrázek 1).

Obrázek 1: Zastoupení fakult v provedeném dotazníkovém šetření



Zdroj: vlastní zpracování

Většina respondentů uvedla, že parkovací místo hledá do 10 minut (48 %) či do 20 minut (29 %).

Více než 98 % respondentů, kteří do školy dojíždějí automobilem, by ocenilo parkovací plochu vyhrazenou výhradně pro studenty.

Respondenti byli také dotázáni, jakou částku by byli ochotni zaplatit na celý den v případě, že by taková parkovací plocha pro ně byla zpoplatněna. 55 % odpovědělo, že by bylo ochotno zaplatit do 50 Kč/den, 18 % respondentů odpovědělo částkou do 100 Kč/den a 16 % respondentů za parkování není ochotno platit vůbec.

1.1.3. Město Ústí nad Labem

Aby byl zjištěn postoj města k problematice parkování studentů UJEP, proběhla schůzka s Ing. Daliborem Dařílkem, který je vedoucím odboru dopravy a majetku v Ústí nad Labem.

Na úvod byla položena otázka, jaký byl důvod k zavedení tzv. “modrých” zón v okolí Kampusu UJEP. Důvodem prý byla stížnost rezidentů, kteří nemohli zaparkovat poblíž svého bydliště kvůli velké vytíženosti přilehlých parkovacích míst v ulicích. Město v tomto ohledu vyhovělo rezidentům – kteří dle jejich názoru mají před studenty přednost. Město chce nadále vyhodnocovat tuto situaci zavedení tzv. “modrých” zón a měnit dle toho zavedené podmínky. K tomuto vyhodnocování město naváže spolupráci s ČVUT (Fakultou dopravní), které území analyzuje a vyhodnotí vytíženost parkovišť během dne.

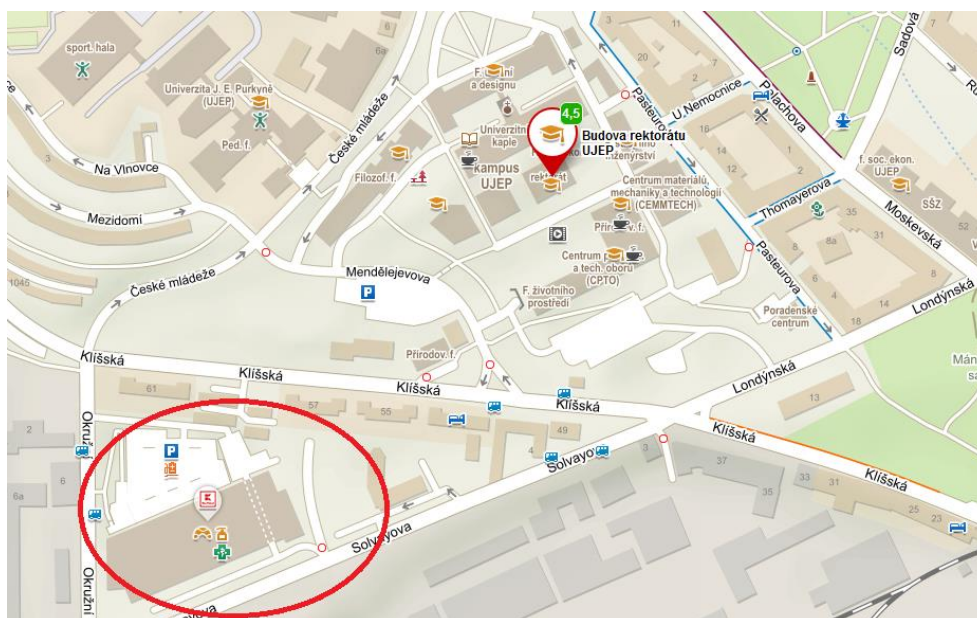
Do budoucna město plánuje zavedení informačních tabulí v blízkosti všech větších parkovišť, které budou signalizovat jejich obsazenost. Další možností je spolupráce s navigačními aplikacemi, do kterých by se mohly přidat informace ohledně obsazenosti parkovišť.

Pan vedoucí Dařílek také zmínil jistou nespokojenost se situací s parkovacím domem na území Kampusu, kdy univerzita změnila původní plány. Zároveň uvedl, že kdyby se hledala nová řešení v ohledu parkování pro studenty, město by bylo ochotno se zapojit. Slovo padlo také na možnost odstavného parkoviště na kraji města, ze kterého by pak studenti měli možnost se dopravit MHD či pěšky.

1.1.4. Obchodní domy s parkovišti v bezprostřední blízkosti Kampusu

V okolí Kampusu UJEP, jak lze vidět na Obrázku 2, se nachází obchodní dům Kaufland s přilehlým parkovištěm pro zákazníky.

Obrázek 2: Mapa okolí Kampusu UJEP



Zdroj: *Mapy.cz* (2022a)

Toto parkoviště je hojně využíváno studenty UJEP, kteří zde zadarmo parkují své automobily. Pro uvedení do bližšího kontextu, 43 % respondentů z publikovaného dotazníku ohledně problematiky parkování odpovědělo, že parkují právě zde. Po zavedení tzv. “modrých” zón v okolí Kampusu tu tak začalo parkovat ještě více studentů, kteří dle vedení obchodního domu Kaufland způsobují, že jejich zákazníci nemají kde zaparkovat. Z tohoto důvodu

zaměstnanci obchodu začaly za stěrače vozidel, která zde parkovala více než dvě hodiny, dávat lístečky s výhružkou odtažení vozidla. Jediným řešením pro obchodní dům Kaufland je proto zavedení závor, které by povolovaly vjezd pouze na určitou dobu a ideálně z důvodu nákupu v jejich obchodě.

1.1.5. Rezidenti bydlící v blízkosti Kampusu UJEP

Obyvatelé města Ústí nad Labem bydlící v blízkosti Kampusu UJEP, si stěžovali na neustále obsazená parkovací místa v přilehlých ulicích. Nemohli tak zaparkovat vůz v blízkosti jejich bydliště. Z důvodu jejich stížností byla v ulicích v bezprostřední blízkosti Kampusu, tedy v ulicích Pasteurova, U Nemocnice, Thomayerova, Moskevská, Resslerova a České mládeže, zavedena tzv. “modrá” zóna, která umožňuje parkování pouze rezidentům za roční poplatek.

1.2. Zkušenosti z jiných univerzit

Pro porovnání současné problematiky s parkováním pro studenty UJEP byli kontaktováni zástupci vybraných českých univerzit prostřednictvím Studentské komory Rady vysokých škol. Na základě toho bylo zjištěno, že ve většině případů s parkováním poblíž školy není problém, jelikož školy navíc případné problémy aktivně řeší a hledají nová řešení ve spolupráci s univerzitními městy (viz Tabulka 2).

Tabulka 2: Parkování pro studenty na různých vysokých školách v České republice.

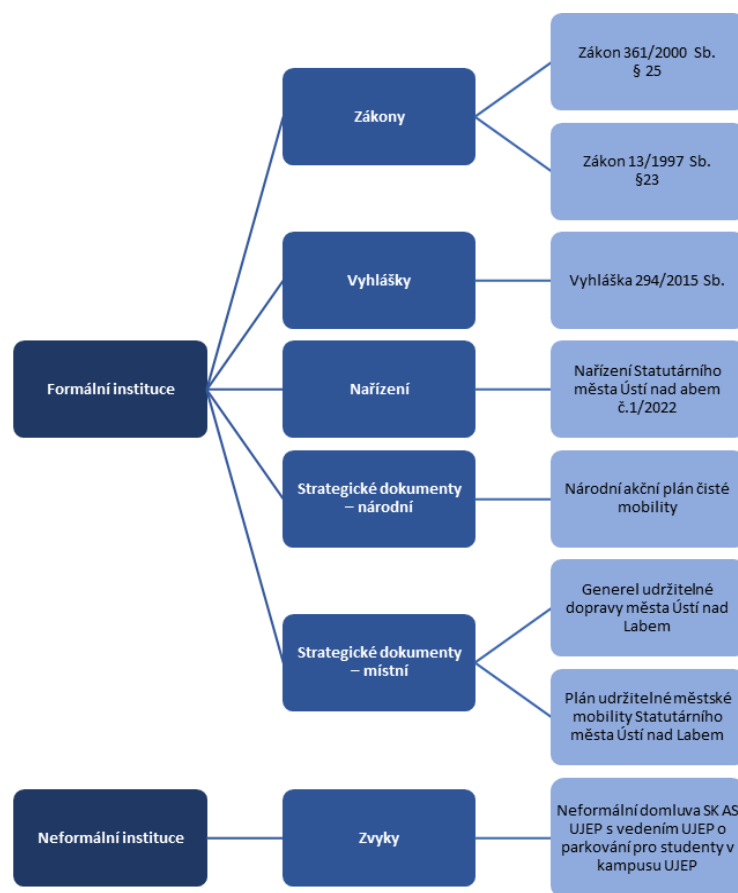
Název školy	Aktuální stav
Vysoká škola chemicko-technologická v Praze	V docházkové vzdálenosti se nachází parkoviště pro studenty i zaměstnance – zdarma.
Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích	Dříve placené parkoviště. Dnes neplacené parkoviště pro všechny.
Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava	Dříve zdarma pro všechny. Dnes z důvodu stavby parkování zdarma značně omezené, avšak je možnost využít placené parkoviště.
Univerzita Pardubice	Možnost parkovat v kampusu bez omezení a zdarma. I přes snahu zaměstnanců, aby měli svoje vyhrazená místa, kam by studenti nesměli – vedení univerzity zamítlo.
Masarykova univerzita v Brně	Fakulty v centru města parkování neposkytují a v okolí se nachází modré zóny. Fakulty mimo centrum města parkování umožňují všem (většinou zadarmo). V řešení zlepšení tramvajového spojení.
Vysoká škola polytechnická Jihlava	Omezený počet parkovacích karet, které jsou platné na půdě školy. Karty jsou uděleny do maximální kapacity dle datu požádání o parkovací kartu.
Mendelova univerzita v Brně	Parkování zajištěno před univerzitou a v okolí školy, kde sice jsou modré zóny, avšak od 7 do 17 hod. je zde parkování zdarma.

Zdroj: vlastní zpracování

2. Institucionální prostředí

Samotné institucionální prostředí lze rozdělit do dvou hlavních skupin, na formální a neformální instituce a následně do tří podskupin (viz Obrázek 3), které jsou vzájemně provázané na základě principu nadřízenosti a podřízenosti. Jsou navázané na zákony a vyhlášky upravující pohyb vozidel na silniční komunikaci, dále na Nařízení Statutárního města Ústí nad Labem a strategické dokumenty. Ty lze následně ještě dělit na národní a místní. Do národních strategických dokumentů řadíme Národní akční plán čisté mobility a následně mezi místní Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem z roku 2012 (dále jen Generel dopravy) a Plán udržitelné městské mobility Statutárního města Ústí nad Labem z roku 2021 (dále jen PUMM). Mezi neformální instituce tohoto prostředí lze zařadit například zvyk, který byl vázán na neformální domluvu mezi Studentskou komorou Akademického senátu UJEP za předešlého pléna v letech 2017–2019, resp. 2020–2022 a vedením univerzity o možnosti parkování pro studenty UJEP v areálu Kampusu UJEP, které však od úmluvy v září 2022 upustilo.

Obrázek 3: Popis formálního a neformálního prostředí



Zdroj: vlastní zpracování

2.1. Formální prostředí

2.1.1. Zákony, Vyhlášky, Nařízení

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, tak součástí formálního prostředí jsou zákony, které tvoří právní rámec i problematiky parkování v Ústí nad Labem. Zákon, na který navazují všechny nařízení Statutárního města Ústí nad Labem v oblasti placeného parkování je Zákon 13/1997 Sb. V návaznosti na tento zákon, respektive na jeho §23, který upravuje placené stání zavádí Statutární město Ústí nad Labem zóny placeného stání (*Česká republika, 1997*).

Druhým zákonem, který upravuje parkování je Zákon 361/2000 Sb. Tento zákon upravuje ve svém § 25 – § 27 zastavení a stání vozidel na pozemních komunikacích a na něj navazuje Vyhláška 294/2015 Sb. (*Česká republika, 2000*). Ta upravuje ve své první části provoz na pozemních komunikacích pomocí dopravních značek, mimo jiné i dopravní značky pro stání motorových vozidel (*Česká republika, 2015*).

Jelikož se tato práce zaměřuje především na úpravu míst pro stání motorových vozidel, je následujícím právním dokumentem Nařízení Statutárního města Ústí nad Labem č. 1/2022, které přímo navazuje na tímto dokumentem zrušené Nařízení č. 1/2021, které markantně rozšiřovalo zóny placeného stání v Ústí nad Labem. Toto samotné Nařízení č. 1/2022 vymezuje místní komunikace na katastrálním území města Ústí nad Labem k placenému stání motorových vozidel (*Česká republika, 2022*). Jejím hlavním nadřazeným právním dokumentem je již výše zmiňovaný Zákon 13/1997 Sb., dle jehož §23 odst. 1 písm. a) zákona č.13/1997 Sb. zavádí užití za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin (*Česká republika, 1997*). A dále pak dle §23 odst. 1 písm. c) zákona zavádí povolené stání silničních motorových vozidel fyzickým osobám s místem trvalého pobytu nebo které jsou vlastníky nemovitosti ve vymezené oblasti města, nebo k stání silničního motorového vozidla provozovaného právníkem nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města Ústí nad Labem – za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy (*Česká republika, 1997*). Tento druhý institut placeného stání motorových vozidel je v neformálním prostředí spíše známý, jako tzv. „modré zóny“, které města napříč Českou republikou zavádějí, aby zajistila parkovací místa pro rezidenty. První druh placeného stání dle §23 odst. 1 písm. a) zákona č.13/1997 Sb. je v Ústí nad Labem možné zaplatit dle Nařízení č. 1/2022 třemi druhy:

- V parkovacím automatu, kdy skutečná doba stání musí odpovídat době zaplacené a vyznačené na parkovacím lístku,

- Zaplacením ceny za parkovací kartu nebo elektronickou parkovací kartu,
- Úhradou parkovného pomocí SMS (Česká republika, 2022).

Druhý typ placeného stání je pouze vázaný na základě příkazní smlouvy Městské služby Ústí nad Labem, příspěvková organizace (Česká republika, 2022).

Samotné dva zmiňované typy placeného stání motorových vozidel dle Nařízení č. 1/2022 lze lépe rozlišovat na tři typy (viz Obrázek 2):

- Rezidentní zóna (modrá značení),
- Smíšená zóna (fialová značení),
- Tarif A (oranžová značení).

Všechny tři výše zmíněné typy se nacházejí v bezprostřední blízkosti Kampusu UJEP. Rezidentní zóna se dotýká ulic Resslerova (spodní část ulice od ulice České mládeže po ulici Palachova), Pasteurova, U Nemocnice, Thomayerova a smíšená zóna se týká ulic Resslerova (horní část ulice od ulice České mládeže), ulice Palachova a ulice České mládeže (od ulice Resslerova po ulici Palachova) (viz Obrázek 4). Poslední Tarif A, na Obrázku 4 znázorněn oranžovým značením se týká v blízkosti Kampusu UJEP ulic Klíšská (spodní část od ulice Londýnská), Moskevská (spodní část od ulice Londýnská) a ulice Londýnský (od ulice Masarykova po ulici Moskevská) (Mapy.cz, 2022b).

Obrázek 4: Znázornění ulic dle typů parkování v návaznosti na Nařízení č. 1/2022



Zdroj: Mapy.cz (2022b)

2.1.2. Národní strategické dokumenty

Do kategorie národních strategických dokumentů v oblasti mobility a stání vozidel se především zařazuje Národní akční plán čisté mobility pro roky 2015–2018, s výhledem do roku 2030. Tento strategický dokument přímo navazuje na Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU. Tato směrnice pojednává o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Oblasti parkování se plán věnuje, jak již naznačuje samotný název dokumentu, pro udržitelná vozidla, což není pravděpodobně zcela v souladu s aktuální situací dojíždějících vozidel na UJEP. Přesto mezi návrhy tohoto akčního plánu v oblasti parkování jsou bezplatné parkování pro automobily na elektrický pohon ve velkých městech, dále podpora efektivního scénáře, kdy dochází k parkování a zároveň dobíjení vozidla. Také navrhuje vyhrazené jízdní pruhy pro jízdu uhlíkově čistých vozidel, podporu výstavby dobíjecí infrastruktury nebo odstranění překážek pro parkování plynových vozidel v parkovacích domech a podobných zařízeních (*NAP CM*, 2015).

2.1.3. Místní strategické dokumenty

Místními strategickými dokumenty se rozumí takové typy dokumentů, kterou jsou určeny přímo pro místo určení Ústí nad Labem. Prvním z nich je Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (dále jen Generel dopravy) z roku 2012 a následně druhým je Plán udržitelné městské mobility (dále jen PUMM) z roku 2021.

Generel dopravy se velice podrobně zabývá i problematikou parkování a je nutné jej brát v potaz i přes neaktuálnost dat. Jak dokument naznačuje, tak i k dnešnímu dni je v Ústí nad Labem silně zastoupena doprava obyvatel na osobními automobily – jak dokazuje i rozhovor s vedoucím odboru dopravy a majetku Ing. Daliborem Dařílkem, který se uskutečnil v rámci této seminární práce. A stále platí, že pokud by se město Ústí nad Labem rozhodlo pro změnu vzorce chování obyvatel, bude nutné zvýšit nabídku hromadné dopravy nebo pěší dostupnosti a zároveň regulovat vjezd vozidel do města.

I přesto, že je výše hovořeno o kvalitě nabídky, je třeba brát v úvahu především základní dopravní potřeby denně dojíždějících, kteří mohou být ekonomicky aktivní, resp. neaktivní uživatelé nebo studenti. Tyto skupiny uživatelů dle Generelu vyžadují kvalitní infrastrukturu všech dopravních módů, dostupnost, kvalitní a čistá vozidla veřejné hromadné dopravy (dále jen VHD), rychlost (omezování kongescí, četnost spojů VHD), spolehlivost, pravidelnost či nízké finanční náklady (např. výhodné předplatní kupóny v MHD, levná parkoviště P+R) (*Generel dopravy*, 2012).

Aby docházelo k motivování uživatelů využívat udržitelné způsoby dopravy, stanovil si Generel tři základní principy. Prvním je samotné zvýšení a zkvalitnění nabídky – jak již bylo zmíněno výše, jako druhý způsob si stanovil postupně zvyšovat regulaci vozidel, která chtějí parkovat v centru města Ústí nad Labem. Třetí způsob je přesun parkujících vozidel ze sídlišť do parkovacích domů a podzemních parkovišť, která se nacházejí v Ústí nad Labem. Město Ústí nad Labem vlastní dva parkovací domy, a to jeden u hlavního nádraží, tzv. Zanádraží a dále pak pod Mariánskou skalou. V Ústí se také nacházejí dvě podzemní parkoviště, a to pod magistrátem a pod Mírovým náměstím (*Generel dopravy*, 2012).

V rámci budování nových parkovišť se Generel zmiňuje o trendech v mobilitě a parkování, a to především o typech parkovišť P+R (park and ride) nebo P+G (park and go). Přičemž ke geografické podobě města Ústí nad Labem je zmiňováno, že je velmi nevhodné budovat parkoviště typu P+R, která jsou určena pro velká města. Naopak jsou pro Ústí velmi vhodná parkoviště typu P+G (*Generel dopravy*, 2012). S těmi se v původně v Generelu počítalo, ale během rozhovoru s vedoucím odboru dopravy a majetku Ing. Dařílkem bylo zjištěno, že s těmito parkovišti aktuálně schválený územní plán města již nepočítá. A to z důvodu, že má být v jejich původním místě určení (v okolí západního nádraží) vystavěn plánovaný terminál vysokorychlostní železniční tratě.

Samotnou oblastí parkování vozidel jsou parkoviště na sídlištích, kterým se věnuje Generel i ve vztahu k normě ČSN 73 6110 zabývající se celkovým počtem potřebných parkovacích míst v určité oblasti. Samotná norma říká, že potřebný počet je nutné brát ve vztahu k rozvoji území, stupni automobilizace a jeho vývoji, typu zástavby, počtu bytů, počtu obyvatel území, vybavenosti území (občanská vybavenost vyvolávající přepravní vztahy), sociálních poměrech obyvatel a ke kvalitě MHD.

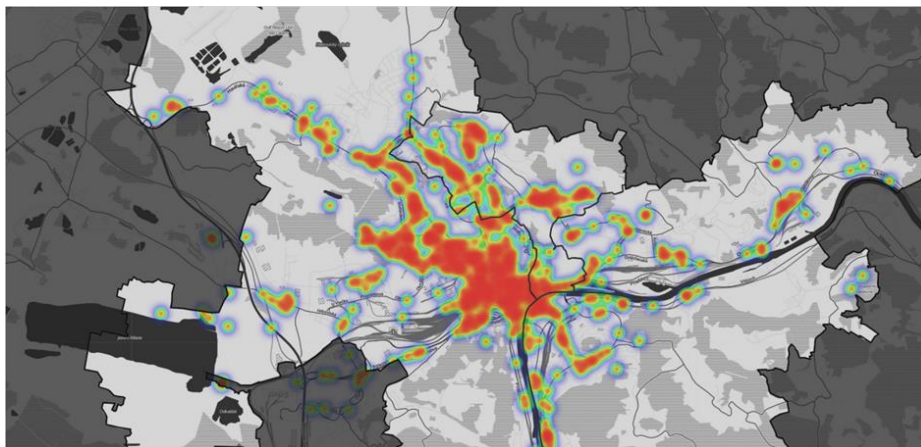
Posledním dokumentem, který spadá do kategorie institucionální prostředí je PUMM, který je již aktuální oproti Generelu dopravy – jelikož byl vyhotoven k roku 2021. Jeho cílem bylo analyzovat aktuální situaci dopravy v Ústí nad Labem a na základě nejen této situace stanovit investiční i neinvestiční opatření.

V rámci projektu vznikla mimo jiné i pocitová mapa, která zahrnovala otázku na nejčastější místo parkování vozidla respondenta. Ač se mapa věnovala i tématům, jako jsou návrhy:

- Návrhy úprav povrchů chodníku, doplnění mobiliáře, lepší osvětlení, zlepšení čistoty, pocitu bezpečí atd.,
- Návrhy nového cyklistického propojení,
- Návrhy nové propojení/trasování linkou VHD,

- Vyznačení nejčastějšího využití veřejné plochy k parkování v centru/mimo centrum města,
- Návrhy zón klidné dopravy,
- Vyznačte místa, kde hrozí chodcům riziko díky kolizi s vozidly nebo cyklisty (*PUMM*, 2021).

Obrázek 5: Pocitová mapa v rámci PUMM



Zdroj: *PUMM* (2021)

Jak je zřejmé z Obrázku 5, tak nejhorší situace nejen s parkováním je v oblasti centra města a přilehlé části Klíše, kde se nachází i Kampus UJEP. Jedním z návrhů, který v rámci tohoto výzkumu v oblasti parkování vzešel, je i vybudování parkovišť v nevyužívaných brownfieldech a parkoviště (parkovací dům) v blízkosti dálnice D8 ze směru od Mostu a Teplic nebo parkovacích domů či podzemních parkovišť v centru města. Mezi jednu z nejvíce exponovaných oblastí parkování uváděli respondenti průzkumu místa kolem Kampusu UJEP (*PUMM*, 2021).

Ze samotné studie současného stavu vyplynulo, že v centru Ústí nad Labem se nachází k roku vyhotovení PUMM přibližně 2 877 parkovacích míst v režimu zdarma i za poplatek, které je možné využívat. Přibližně 25 % se nachází na soukromých plochách a polovina z nich se nachází na ulicích. Zároveň 80 % všech míst je zpoplatněno na základě hodinové sazby. Zbýlých 20 % se dělí na neplacená parkovací místa nebo místa určená organizacím (*PUMM*, 2021).

Mimo centrum města jsou naopak parkovací místa neregulovaná a jsou pouze legalizovaná dopravní značkou dle § 25 zákona 361/2000 Sb. Celkovou kapacitu města v oblasti parkování průzkum vyhodnotil na 17 900 legálních parkovacích míst, kdy přes den byla

obsazenost na veřejném prostranství 15 800 vozidel a v noci 19 500 vozidel, což je nad limitem o 8 % (*PUMM* 2021).

3. Identifikace klíčových problémů

3.1. Obtížné parkování pro rezidenty

K identifikaci tohoto problému posloužila pocitová mapa (*PUMM*, 2021), která poukazuje na to, že občané Ústí nad Labem měli největší problémy s parkováním v centru města a v okolí Kampusu. Rezidentům totiž zabírali volná parkovací místa studenti univerzity, čímž se místním obyvatelům zhoršovaly parkovací možnosti.

Z tohoto důvodu vyšlo město Ústí nad Labem vstříc svým občanům a v okolí Kampusu UJEP zavedlo tzv. “modré zóny”, jenž umožňují parkování pouze rezidentům žijícím v jejich okolí. Aktuálně se některé přeměňují na tzv. “fialové” – zpoplatněné smíšené zóny, čímž ovšem vzniká nový problém – nedostatek parkovacích míst pro studenty UJEP. Mezi zainteresované stakeholdery u tohoto problému se řadí město Ústí nad Labem, rezidenti a studenti UJEP.

3.2. Nedostatek parkovacích míst pro studenty UJEP

Ke zhoršení situace s parkováním pro studenty UJEP došlo ze dvou důvodů. První příčinou je reakce města na opakované stížnosti obyvatel, jenž vedlo k zavedení tzv. “modrých” zón v okolí Kampusu UJEP (viz problém č. 1). Druhou je uzavření vjezdů do Kampusu pro studenty od pondělí do čtvrtka (vjezd je umožněn pouze zaměstnancům a hostům UJEP), kvůli čemuž studenti přišli o další, dříve využívaná, parkovací místa.

Ze všech výše zmíněných příčin se značně zhoršily parkovací možnosti dojíždějícím studentům UJEP, což je problém zejména pro pracující studenty, kdy podle studie Eurostudent VII (Gwosc a kol., 2021) kombinuje práci a studium v České republice 92 % studentů vysokých škol. V důsledku této zhoršené situace vzniká další problém – studenti nadměrně využívají soukromého parkoviště u obchodního domu Kaufland určeného pro jeho zákazníky. Zainteresovanými stakeholdery u tohoto identifikovaného problému jsou město Ústí nad Labem, UJEP, rezidenti a studenti UJEP.

3.3. Nadměrné využívání parkoviště u Kauflandu studenty UJEP

Příčiny, proč studenti UJEP začali využívat parkoviště u obchodního domu Kaufland v Okružní ulici, jenž je primárně určeno pro zákazníky obchodního domu, jsou popsány v identifikovaném problému č. 2.

Z těchto uvedených důvodů je parkoviště u obchodního domu Kaufland od nového akademického roku 2022/2023 hojně využíváno studenty (z provedeného dotazníkového šetření v rámci této práce vyplývá, že 43 % respondentů, jenž dojíždí do školy automobilem,

využívá toto soukromé parkoviště), což zhoršuje komfort zákazníkům obchodního domu při nákupech. Vedení obchodního domu Kaufland se rozhodlo informovat parkující studenty na jejich parkovišti, že parkoviště je určeno pouze pro zákazníky a možná doba využití stání je zde maximálně 2 hodiny – a to za pomoci lístečků, jenž umísťovalo za čelní sklo jejich automobilů. Zároveň vedení obchodního domu Kaufland uvažuje (dle interních informací) nad zavedením závor na jejich parkoviště, čímž by studentům znemožnilo jeho využití. Zainteresovanými stakeholdery u tohoto problému jsou Obchodní dům Kaufland a studenti UJEP.

3.4. Konfliktní prostředí mezi UJEP a městem Ústí nad Labem

Z uskutečněných rozhovorů se podařilo zjistit, že v plánech univerzity bylo vybudovat parkovací dům na území Kampusu UJEP, jenž měl sloužit jak pro studenty, tak i pro rezidenty. Z tohoto původního plánu ovšem sešlo a UJEP od té doby nijak neřešil problematiku parkování svých dojíždějících studentů. Toto ovšem znepokojilo vedení města Ústí nad Labem, které již předběžně s vybudováním parkovacího domu počítalo a nyní i z tohoto důvodu upřednostňuje občany města před studenty, což vedlo k zavedení rezidentních zón.

Konfliktní prostředí mezi UJEP a městem Ústí nad Labem je prvopočátkem pro všechny tři výše zmíněné problémy. Poněvadž jak UJEP, tak ani vedení města Ústí nad Labem, necítí odpovědnost za zhoršené možnosti parkování pro studenty a ani jedna ze stran momentálně neplánuje tuto zodpovědnost převzít za svou. Zainteresovanými stakeholdery u tohoto identifikovaného problému jsou město Ústí nad Labem, UJEP, rezidenti a studenti UJEP.

4. Současný stav poznání

S problémem parkování svého vozidla v Ústí nad Labem se setkal již asi téměř každý, kdo vlastní automobil – dle PUMM byla problematika parkování označena respondenty výzkumu jako nejpálčivější (PUMM, 2021). Problém je o to větší, jedná-li se o uživatele automobilů, kteří ještě nemají stálý příjem a nemohou si dovolit platit za parkovné. Z provedeného průzkumu mezi studenty UJEP za pomoci dotazníkové šetření bylo zjištěno, že osobním automobilem se dopravuje do školy přibližně 70 % respondentů (nutno podotknout a vzít v úvahu, že na průzkum odpovídali především studenti, kteří se dopravují do školy autem a mají problém zaparkovat). Pokud se zaměříme na průzkum prováděný IEEP (2022), tak 35 % studentů se dopravuje do školy autem. Z důvodu, že došlo k uzavření Kampusu UJEP a v jeho okolí bylo zřízeno rezidentní parkování (tzv. “modrá” zóna), možnosti, kde zaparkovat, se snížily. Zároveň i další alternativa pro zaparkování, obchodní dům Kaufland, omezil parkování vozidla pouze na 2 hodiny. A proto se hlavním problémem stává nedostatek parkovacích míst pro studenty UJEP.

Jelikož se často stává, že jsou vozidla zaparkována na místech, která k tomu nejsou určena, vznikají zácpy v centrech měst a vysoký hluk, je zhoršováno ovzduší či se zhoršuje prostředí pro chodce. Hlavním cílem měst by mělo být snížit množství aut ve městech (Barata a kol., 2011).

Mezi možná řešení problému s parkováním je zajistit parkovací místa pro studenty, což je ovšem v rozporu s předchozím tvrzením a dokumentem Generel udržitelné mobility města Ústí nad Labem (2012).

Pokud se zaměříme přímo na univerzity v České republice, tak v Brně se s problémem nedostatku parkovacích míst setkávají dvě ze tří univerzit. Řešením může být dle mluvčího Mendelovy univerzity vyhledat v areálu Kampusu prostory pro vybudování nových míst (Brněnský deník.cz, 2019).

Kdyby mělo dojít k výstavbě nových parkovacích ploch, tak je nutné brát v úvahu, že jedno vozidlo potřebuje parkovací místo o velikosti 12,5 až 17 m² (Valentová a kol., 2016). Když se vezme v potaz, že do školy (UJEP) se dopravuje autem 35 % studentů (IEEP, 2022), tak výstavba parkoviště nemusí být nejlepší možná varianta z hlediska dlouhodobého řešení.

Dalším možným řešením je znovu zpřístupnit parkoviště studentům univerzity v Kampusu UJEP. Například ČZU v Praze dává možnost studentům zaparkovat své vozidlo ve svém Kampusu. Aby mohl student projet přes závory, musí se prokázat průkazem ISIC nebo

zadá svou registrační značku do systému a po rozpoznání SPZ se závora zvedne automaticky sama (ČZU, 2022).

Možností se tak stává zajistit lepší management parkování, což znamená podpořit efektivnější využití parkovacích míst a zároveň cílit na větší použití veřejné dopravy. Města mohou situaci řešit odstavnými parkovišti na okrajích měst v různých formách a snížit tak zátěž v centru města (Valentová a kol, 2016).

Jak uvádí Valentová a kol. (str. 5, 2016): “management parkování se snaží změnit dopravní chování tak, aby lidé prioritně zvažovali využívání hromadné dopravy. Právě hromadná doprava by se v městských oblastech měla stát základním dopravním modem, který je doplněn o kvalitní síť infrastruktury pro chůzi a cyklistiku a který dále podporuje flexibilní využívání všech druhů dopravy (intermodalitu).”

Dle Valentové a kol. (2016) mohou mít odstavná parkoviště následující podobu: **P + R (Park and ride)** - jedná se o nejnámější druh odstavného parkoviště, kdy řidič zaparkuje své vozidlo na okraji města, zaplatí parkovací poplatek a spolu s ním obdrží také jízdenku na MHD, která ho dopraví do města (Valentová a kol., 2016). Výhodou systému P+R je, že povzbuzuje k přechodu ze soukromého dopravování na dopravu za pomoci veřejné dopravy. Před vybudováním parkovišť P+R je nutná rozsáhlá analýza, která by měla zahrnovat umístění lokality, analýzu současného stavu veřejné dopravy, analýzu nabídky, současného využití parkovacích ploch, ale také odhad poptávky a nákladů. Vybudování parkovišť P+R může kromě snížení počtu aut ve městě přinést i ekonomické přínosy pro majitele obchodů poblíž parkovišť, pro veřejnou dopravu a město (Cornejo a kol., 2014).

P+B (Park and bike) - stejný koncept jako P+R, ovšem z odstavného parkoviště se cestující dostane na kole, které si buď sám přiveze nebo využije bikesharing. Dalšími možnými alternativami jsou **P+G (Park and go)** nebo **P+P (park and pool)**.

Příkladem dobré praxe ze zahraničí může být Nantes ve Francii, které navrhlo opatření managementu mobility s cílem dosáhnout rovnováhy mezi různými druhy dopravy, zajistit bezpečné prostory pro chodce a upřednostňovat veřejnou dopravu před soukromou s cílem snížit znečištění ovzduší a hluk. Konkrétními opatřeními bylo zavést parkovací standardy a vybudovat odstavná **parkoviště P+R**. Především díky dobré dopravní obslužnosti autobusových a tramvajových linek mohla být parkoviště postupně rozšířena a v roce 2011 bylo k dispozici 5 803 parkovacích míst na 39 parkovištích P+R. Výsledkem bylo zlepšení plynulosti dopravy ve městě, snížení nelegálního parkování, snížení poptávky po dlouhodobém parkování, což vedlo ke snižování počtu parkovacích míst. Právě snížení počtu parkovacích míst dalo možnost k vybudování cyklostezek, rozšiřování chodníků či koridorů pro autobusy.

Avšak obsazenost záchytných parkovišť rychle dosáhla svých maximálních kapacit, a proto je nutné uvažovat o jeho rozšíření (Valentová a kol., 2016). Pro lepší využití odstavných parkovišť byly v Benátkách využity informační tabule, ukazující momentální počet volných míst a zároveň město zavedlo odstupňované parkovací poplatky, které měly odrazovat řidiče od parkování v centru města (Valentová a kol., 2016).

Spolu se zavedením odstavných parkovišť by mohlo dojít také ke znovuotevření Kampusu pro studenty. Dle informací od kvestora UJEP je v Kampusu k dispozici přibližně 440 parkovacích míst, která z velké části obsazují zaměstnanci univerzity. Dle průzkumu IEEP (2022) se za prací dopravuje autem více než polovina zaměstnanců UJEP, čímž by se opatření dotkla také jich. Důležité je vytvořit spravedlivý systém k tomu, aby měli nárok zaparkovat jak zaměstnanci, tak i studenti. Jedním z možných návrhů řešení je dle Shoup (2018) vytvořit takové ceny za parkování, které by vyrovnaly nabídku a poptávku. Protože se lze setkat s tím, že je příliš mnoho volných míst, avšak za vysokou cenu nebo naopak příliš málo za nízkou cenu. Pokud však dojde k nastavení rovnovážné ceny, může být dostatek volných míst pro všechny. Konkrétně by se jednalo o zavedení flexibilních cen, které mohou vyvážit poptávku. V praxi by to vypadalo tak, že pokud by se objevil přebytek nebo nedostatek volných parkovacích míst, cena by se zvýšila nebo snížila. Cílem je nastavit takovou cenu, aby bylo zhruba 15 % kapacity volné, což zajistí dostatek volných míst a snadný přístup. To se pojí také s již výše uvedeným managementem parkování, a tedy efektivním využíváním parkovacích míst. Flexibilní ceny zajistí efektivní fungování parkovacího systému, a ačkoliv bude většina parkovacích míst obsazena (85 %), stále řidiči najdou volné místo (Shoup, 2018). Cílem takového opatření je udělat spravedlivější systém, aby měl možnost zaparkovat každý, zároveň by měl motivovat k většímu využívání veřejné dopravy.

Zavedením zpoplatněním parkovišť se také zabývala Univerzita v Cambridge v Dopravní strategii, kde řešili i jiné varianty dopravy pro studenty a zaměstnance. Primárním cílem bylo snížit počet cest uskutečněných autem a více povzbudit lidi k cestování na kole, veřejnou dopravou nebo pěšky. Dle jejich průzkumu o dojíždění zaměstnanců na univerzitu vyšlo najevo, že 31 % zaměstnanců využívalo sdílení automobilů pouze pro dopravení sám sebe a pouze 6 % lidí využívalo spolujízdu při sdílení automobilů (Univerzita v Cambridge, 2018). Sdílení automobilů neboli carsharing je také jednou z možných variant ke snížení automobilů ve městě a uvolnění více parkovacích míst. V tom samém roce byl ukončen výzkum sdílení vozidel mezi studenty a zaměstnanci univerzit v České republice. Do výzkumu se zapojily univerzity ČVUT v Praze, VŠE v Praze a ČZU v Praze. Služba sdílení vozidel projektu Uniqway byla sledována systémem v mobilní aplikaci, kde zájemce provedl rezervaci vozidla,

následných 15 minut zdarma měl ke kontrole půjčeného automobilu a prostřednictvím aplikace a karty mohl odemknout a nastartovat vybrané vozidlo. Ze studie vyplynul odlišný způsob užívání vozidel, než jak je tomu v zahraničí. Testované osoby v rámci carsharingu projeví zájem spíše o realizaci výletů mimo Prahu nebo o převoz věcí při stěhování (Jirovský a kol., 2018). Otázkou zůstává, zda carsharing by byl významně využíván ve městě, kde je menší počet obyvatel než v hlavním městě a zda by byl využíván k dopravení se na univerzitu. Momentálně v Ústí nad Labem působí v oblasti carsharingu společnost Autonapůl.

Další variantou může být využití spolujízdy například společností BlaBlaCar, kde se skrze internetovou platformu vyhledá místo odjezdu, místo destinace a datum, kdy by chtěl dotyčný tuto službu využít. Poté stačí jen rezervovat a zaplatit cestu v ověřené aplikaci. Díky této platformě mají lidé možnost cestovat v pohodlí a levněji, seznámit se s lidmi, ale hlavně zaplnit místa v autě, která by byla nevyužitá (BlaBlaCar, 2022). Ze studia od Zalega (2020), která se prováděla v Polsku vyplynulo, že více než polovina mladých lidí ve věku 18–34 let, kteří jsou ekonomicky samostatní, využívají BlaBlaCar k cestování do práce nebo do školy. Pokud by více lidí začalo využívat spolujízdy, snížil se tak počet využívaných aut a tím pádem by došlo k větší možnosti parkování poblíž univerzity.

Mimo využívání sdílených automobilů, z již zmíněné Dopravní strategie Univerzity v Cambridge (2018), se zjistilo, že 37 % zaměstnanců využívá k dopravě cyklistické kolo. Což by mohlo být dalším alternativním řešením dopravy po městě, pokud by se vybudovaly v Ústí nad Labem sdílená kola (bikesharing). Možnost bikesharingu je rozsáhle využívána v Praze, kde si lidé prostřednictvím mobilní aplikace mohou zapůjčit kolo k přejezdu na určité místo. V Praze fungují 4 systémy sdílených kol: Rekola, Velonet, Lime a Homeport. Koncept je jednoduchý – například u systému Rekola v aplikaci se dá vyhledat nejbližší kolo, poté se naskenuje QR kód na košíku kola, zámek se automaticky odemkne a kolo se může využívat. V rámci poplatků za využívání Rekola poskytují základní cenu a různá předplatná na měsíc nebo je možné využívat karty Multisport a Lítačka. Při využití jednotlivé jízdy je požadováno zaplatit 30 Kč za každou půl hodinu (Rekola, 2022). Na stejném principu fungují i elektrické koloběžky například v aplikaci Lime.

5. Varianty řešení

5.1. Otevření kampusu i pro studenty

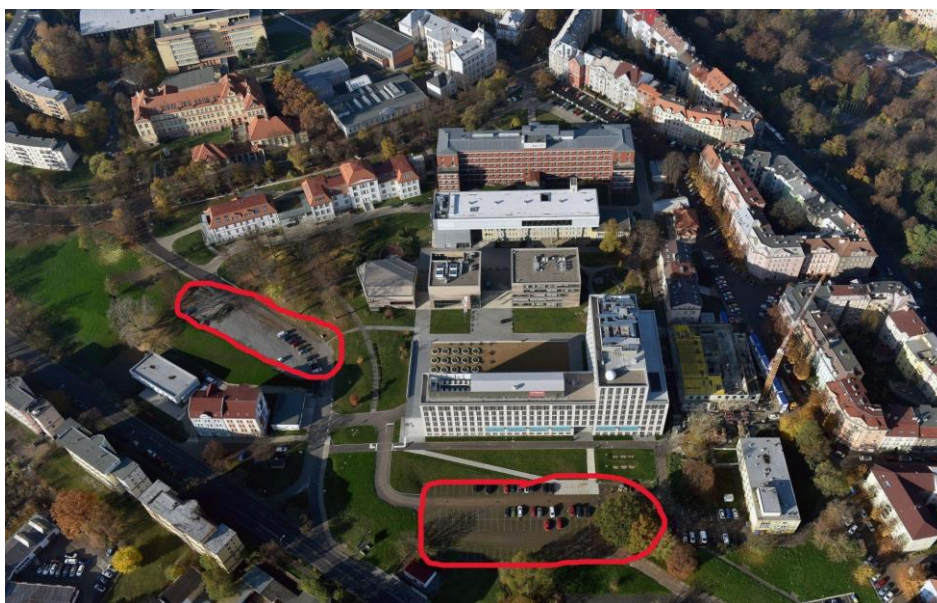
Jednou z možných variant řešení v rámci problematiky zajištění parkovacích míst pro studenty dojíždějící automobilem je zpřístupnit vjezd všem studentům UJEP. Tato varianta je však velmi ožehavá, jelikož Kampus UJEP díky své geografické poloze, která je v rámci centra města Ústí nad Labem s rozlohou téměř 90 000 m², nemá možnost expandovat svou působnost do svého bezprostředního okolí.

5.1.1. Využití stávajících volných parkovacích kapacit v Kampusu UJEP

Jak již bylo v této práci zmíněno (viz podkapitola 2.1), tak v areálu Kampusu UJEP se nachází 440 parkovacích míst, která jsou aktuálně dostupná pouze zaměstnancům a hostům UJEP – vyjma pravidelně pátků, sobot a nedělí, kdy je parkoviště přístupné i všem držitelům studentských karet a karet ISIC.

Z řízeného rozhovoru s členem vedení UJEP Ing. Leošem Nerglem, kvestorem univerzity, bylo zjištěno, že dle interní analýzy vedení UJEP je aktuální vytiženost kapacit přibližně 85-90 %. Tedy přibližně 60 parkovacích míst je momentálně dostupných a lze je zpřístupnit studentům na dvou odstavných plochách (viz Obrázek 6), kterými Kampus UJEP disponuje.

Obrázek 6: Odstavné parkovací plochy v Kampusu UJEP



Zdroj: Interní fotobanka marketingového oddělení UJEP

Návrhem této varianty řešení je tedy pro tyto volné parkovací kapacity zřídit virtuální parkovací karty, které by si mohli studenti zakoupit a byly by jim přiřazeny na jejich studentskou kartu nebo kartu ISIC. Pořízení parkovací karty by bylo vždy možné pouze na jeden semestr. Samotná cena této parkovací karty by se stanovovala tak, aby nedocházelo ze strany univerzity k sociální diskriminaci mezi studenty.

5.1.2. Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP

Druhou variantou, jak zpřístupnit parkování studentům v Kampusu UJEP, je kombinace dvou řešení – a to sice zpřístupnit stávající volné kapacity, jak tomu bylo v předešlé variantě, a spolu s tím vybudovat nové kapacity na území, kde v původní studii o Kampusu UJEP měl být parkovací dům (viz Obrázek 7 a Obrázek 8).

Obrázek 7: Studie k vybudování Kampusu UJEP



Zdroj: Web UJEP

Tato varianta by mohla v Kampusu UJEP zvýšit kapacitu parkování o vyšší desítky nebo nižší stovky parkovacích míst, které by ale díky zpoplatněným parkovacím kartám mohly doplnit rozpočet univerzity v oblasti doplňkové činnosti, ve které UJEP dlouhodobě stagnuje. Mohla by tedy být přínosem pro UJEP i přes počáteční investici v podobě vybudování nové odstavné parkovací plochy.

Obrázek 8: Návrh vybudování nové odstavné plochy v Kampusu UJEP



Zdroj: Interní fotobanka marketingového oddělení UJEP

5.2. Vybudování parkovacích ploch mimo město

Další variantou je vybudování parkovacích ploch mimo město, které by mohlo vést ke snížení zaplněných parkovacích míst v Kampusu a jeho bezprostředním okolí. Avšak vzniká otázka, jak se dopravit ze vzdáleného parkoviště do centra či přímo do Kampusu univerzity. Jak je již uvedeno výše, město Ústí nad Labem zvažovalo parkoviště typu P+G, ale v místě určení, kde mělo parkoviště být vybudováno, byl tento plán zamítnut. Tato varianta zahrnuje záchytné parkoviště, odkud by v určité hodiny, ve stanoveném jízdním řádu, odjížděla kyvadlová hromadná doprava do centra. Zde by musela nastat spolupráce s Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a zaštitit vozidla tam i zpět.

K tomuto řešení je také důležité zajistit pořízení velké plochy, kde by parkoviště bylo vybudováno. Mnoho možností není v okolí Ústí nad Labem, pokud se nezáví i omezení zeleně. V tomto případě by se dalo využít místo například v okolí nákupního řetězce Makro, odkud cesta autem do Kampusu trvá přibližně 7 minut. Podobnou dobu lze odhadovat i se zavedenou kyvadlovou hromadnou dopravou, která by zastavovala pouze na dvou zastávkách – centrum a Kampus UJEP. Zde je však vhodná možnost řádně vyhodnotit buď jako nutnost nebo nadstandardní službu.

Obrázek 9: Lokalita obchodního domu Makro v Ústí nad Labem

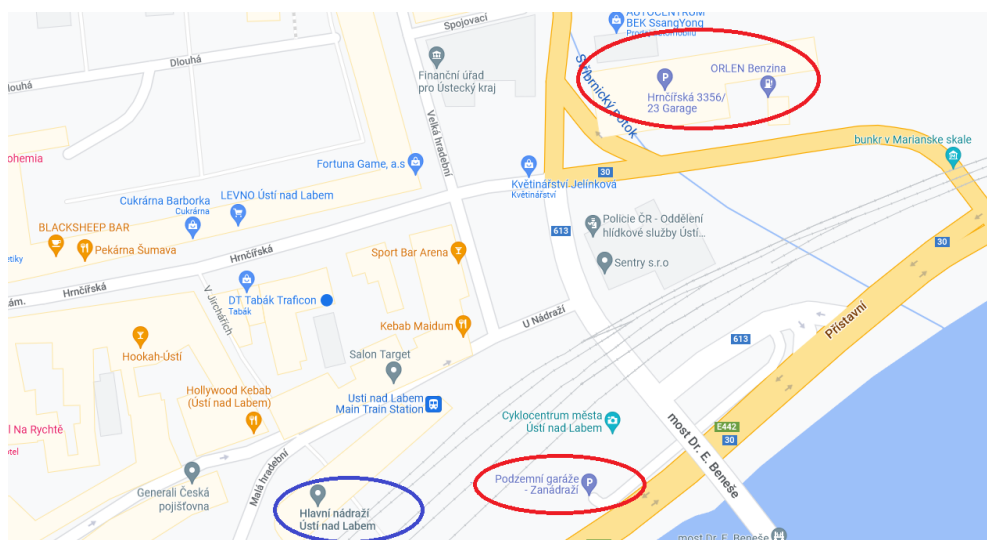


Zdroj: *google.com/maps*

5.3. Využití parkovacích domů ve vlastnictví města

V současné době se v Ústí nad Labem nachází dva parkovací domy, které jsou ve vlastnictví města. Konkrétně se jedná o Mariánské garáže (ulice Hrnčířská) a garáže Zanádraží (ulice Přístavní). Tyto dva parkovací domy mají kapacitu celkem 266 parkovacích míst (Mariánské garáže - 171; Zanádraží 95) (*Parkovací domy v Ústí nad Labem*, 2022).

Obrázek 10: Poloha parkovacích domů v Ústí nad Labem



Zdroj: *google.com/maps*

Určitý počet parkovacích míst by mohl být vyhrazen pro dojíždějící studenty, kteří by zde své vozidlo zaparkovali a poté pokračovali do školy buď pěšky nebo MHD, která jezdí z Mírového náměstí (které se nachází v bezprostřední vzdálenosti od obou parkovacích domů) v pravidelných intervalech (viz Obrázek 10).

Tabulka 3: Vzdálenosti parkovacích domů od kampusu UJEP

Název	Vzdálenost od kampusu UJEP	Doba chůze	Doba cesty MHD	Cena MHD
Mariánské garáže	1,8 km	21 min	6 min	10 Kč
Zanádraží	2,1 km	28 min	6 min	10 Kč

Zdroj: vlastní zpracování na základě webů [google.com/maps](https://www.google.com/maps) a [dpmul.cz](https://www.dpmul.cz)

Z obou parkovacích domů je vzdálenost ke kampusu přibližně 2 kilometry (viz Tabulka 3). Pěšky se tato vzdálenost dá stihnout maximálně do půl hodiny. Další možností – jak již bylo zmíněno, je dopravení se pomocí MHD, která od Kampusu i z Mírového náměstí jezdí v pravidelných intervalech. Cesta trvá zhruba 6 minut a studenti za jízdenku zaplatí 10 Kč (*Jízdní řády dopravního podniku Ústí nad Labem, 2022*).

Tabulka 4: Ceník parkování v parkovacích domech Ústí nad Labem

Název	Základní sazba				Zvýhodněné sazby			
	První hodina parkování	6:00 - 18:00	18:00 - 6:00	Max/den	1 měsíc	1 pololetí	1 rok	Čipová karta
Mariánské garáže	zdarma	10 Kč/hod	5 Kč/hod	50 Kč/30 Kč	950 Kč	4 900 Kč	8 900 Kč	300 Kč
Zanádraží	zdarma	30 Kč	30 Kč	100 Kč	1 500 Kč	8 200 Kč	15 600 Kč	300 Kč

Zdroj: vlastní zpracování na základě webu [msul.cz](https://www.msul.cz)

Vjezd pro studenty do těchto parkovacích domů by byl povolen na základě čipové karty. Sazby parkování by byly za zvýhodněnou studentskou cenu oproti cenám v Tabulce 4. Důvodem je i fakt, že ne každý student bude dojíždět do školy během všech všedních dnů. Celkem by byly k dispozici tři sazby – měsíční, pololetní či roční.

5.4. Přebudování rezidentních zón na smíšené zóny

V bezprostřední blízkosti Kampusu UJEP se nacházejí tzv. “modré” zóny, které zajišťují parkování pro rezidenty. Jedná se konkrétně o ulice Resslerova, Pasteurova, U Nemocnice a Thomayerova (viz Obrázek 4). Možným řešením je tyto “modré” zóny přebudovat na “fialové”, což by umožnilo efektivněji využívat parkovací místa a zároveň díky zpoplatnění přinést i příjmy do rozpočtu města. Na “fialovém” stání by tak mohli parkovat všichni motoristé maximálně 24 hodin. Vzhledem k tomu, že by bylo vhodné, aby tyto parkovací plochy byly volné v odpoledních hodinách pro rezidenty, kteří se vrací z práce, tak by parkovací místa byla přednostně přes akademický rok využívána studenty. S tím by mohlo pomoci vytvoření určitého počtu parkovacích karet pro studenty, kteří by zaplatili zvýhodněnou cenu např. za měsíc nebo za celý akademický rok. Cena by se odvíjela od ceny roční rezidentské karty.

Tabulka 5: Ceník parkování na venkovním stání

Parkování: 7:00-18:00	Každá započatá hodina	24hodinové stání	Roční rezidentská karta
Cena	20 Kč	100 Kč	1200 Kč

Zdroj: vlastní zpracování na základě webu *msul.cz*

O parkovací karty by studenti žádali na magistrátu města Ústí nad Labem, univerzita by plnila spíše informační funkci, že jsou dané prostory (karty) k dispozici. Počet parkovacích míst je v ulicích (viz výše) zhruba 100 (dle odhadu) a lze předpokládat, že k dispozici by mohlo být zhruba 50 % míst. Celkový počet parkovacích míst pro studenty by mohl být zhruba 30 až 40, z důvodu, aby nějaká místa zůstala volná i pro např. rezidenty. Cena za parkovací kartu by se musela určit tak, aby měl každý možnost na ni dosáhnout a nevznikala sociální diskriminace. Převážně by se řídila cenou za roční rezidentskou kartu (viz Tabulka 5). Nejideálnější by byly karty na akademický rok, případně na jeden semestr. Parkovací karta by byla vydána vždy studentu, který se prokáže platným potvrzením o studiu na daný akademický rok. Parkovací karta je vždy vydána pouze na jedno vozidlo a bude obsahovat náležitosti jako SPZ, značka a model vozidla, případně barva a bude vždy zalamínována, aby nemohlo dojít k případným úpravám. Hlavním problémem je vytyčit časové okno, v němž by mohly být parkovací místa využívána – aby nedocházelo k omezování rezidentů. K tomu by bylo vhodné udělat zhruba dvoutýdenní monitoring a následně určit vhodnou dobu. Dle odhadu by však parkovací místa mohla být využívána od 7:30 do 15:30.

6. Evaluace navržených variant řešení

K určení nejvhodnější varianty z hlediska nákladů a přínosů byla vybrána multikriteriální analýza TOPSIS, která na základě určených kritérií vyhodnotí nejpřínosnější řešení.

6.1. Hodnotící kritéria navrhovaných variant řešení

K vyhodnocení navrhovaných řešení bylo určeno celkem 7 kritérií z oblasti finančních nákladů, organizační náročnosti, počtu nových parkovacích míst, negativního dopadu na ostatní stakeholdery a faktem, zda je varianta dlouhodobým řešením (z hlediska počtu parkovacích míst, negativního dopadu na ostatní uživatele aj.) (viz Tabulka 6).

Tabulka 6: Hodnotící kritéria k analýze TOPSIS

Kritéria	Váha (1-7)
Finanční nákladnost (vstupní náklady)	6
Finanční nákladnost (roční náklady)	6
Organizační náročnost (před zahájením projektu)	2
Organizační náročnost (v průběhu trvání projektu)	2
Počet nových parkovacích míst	7
Negativní dopad na ostatní stakeholdery	5
Dlouhodobá využitelnost (je projekt dlouhodobým řešením?)	5

Zdroj: vlastní zpracování

Kritéria byla ohodnocena vahou 1 až 7, kdy nejvyšší váhu získalo kritérium Počet nových parkovacích míst (váha 7) - a to sice z důvodu, že se jedná o výstup navrhované varianty jakožto řešení na momentální problém nedostatku parkovacích míst pro studenty. Druhým nejvýše hodnoceným kritériem byly vstupní náklady a roční náklady na danou variantu, negativní dopad na ostatní stakeholdery (např. menší počet parkovacích míst pro rezidenty) a dlouhodobá využitelnost.

6.2. Náklady a přínosy variant řešení

V rámci metody TOPSIS bylo zapotřebí stanovit náklady a přínosy ve vztahu k jednotlivým variantám řešení a také ke kritériím, která jsou v rámci metody zkoumána. Je ale nutné zmínit, že tato práce počítá pouze s odhadovanými částkami nákladů a přínosů, které nemusí být přesné dle aktuálního vývoje na trhu.

Tabulka 7: Rozhodovací matice analýzy TOPSIS k výběru nejvhodnější varianty

Varianta	Finanční nákladnost (vstupní náklady)	Finanční nákladnost (roční náklady)	Organizační náročnost (před zahájením projektu)	Organizační náročnost (v průběhu trvání projektu)	Počet nových parkovacích míst	Negativní dopad na ostatní stakeholdery	Dlouhodobá využitelnost (je projekt dlouhodobým řešením?)
Momentální stav	0 Kč	0 Kč	0	0	0	0	0
Využití stávajících volných parkovacích kapacit v Kampusu UJEP	100 000 Kč	- 540 000 Kč	4	4	60	2	2
Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP	1 500 000 Kč	- 1 725 000 Kč	6	5	200	5	5
Vybudování parkovacích ploch mimo město	50 000 000 Kč	- 4 675 000 Kč	7	7	300	7	7
Využití parkovacích domů ve vlastnictví města	2 000 000 Kč	30 000 Kč	3	3	60	4	2
Přebudování “modrých” zón na “fialové” zóny	100 000 Kč	- Kč	2	2	20	3	1

Zdroj: vlastní zpracování na základě webu *decision-radar.com*

Finanční náklady byly rozděleny do dvou kritérií, a to na vstupní náklady a náklady spojené s provozem v rámci kalendářního roku. Z pohledu pořizovacích nákladů byla určena jako nejnákladnější varianta Vybudování parkovacích ploch mimo město (viz Tabulka 7), kdy odhadnutá pořizovací cena byla stanovena na 50 000 000 Kč – a to především z důvodu vysokých pořizovacích cen pozemků. Naopak nejméně nákladnou variantou z pohledu pořizovacích nákladů, pokud je pominuta varianta ponechání momentálního stavu, byla stanovena varianta Využití stávajících volných parkovacích kapacit v Kampusu UJEP a Přebudování tzv. “modrých” zón na tzv. “fialové” zóny – a to na základě odhadnuté pořizovací ceny, která je u obou variant shodně 100 000 Kč. V případě první zmíněné varianty se počítá pouze s úpravou stávajícího systému, který se stará o ověření SPZ/čipové karty při vjezdu vozidel do areálu Kampusu UJEP, aby bylo zajištěno jeho efektivní fungování a nedocházelo k výpadkům systému. Naopak u druhé varianty se počíná s finančním nákladem pro zakoupení a obměně příslušného dopravního značení, které slouží k vymezení těchto zón.

Dalším kritériem, které bylo v rámci TOPSIS zohledňováno, byly již výše zmíněné náklady spojené s provozem v rámci kalendářního roku. Do této kategorie byly ale započítány i odhadnuté finanční přínosy v rámci kalendářního roku, proto některé varianty řešení obsahují zápornou finanční hodnotu. Z tohoto důvodu lze vyhodnotit jako nejméně finančně nákladnou variantu Vybudování parkovacích ploch mimo město, kdy její roční provozní náklady byly stanoveny na 800 000 Kč a výnosy na 5 475 000 Kč – při efektivním využití parkovací plochy po celý kalendářní rok a parkovném 50 Kč/den. Přičemž druhá nejméně nákladná varianta byla odhadnuta varianta Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP s ročními náklady 75 000 Kč a výnosy 1 800 000 Kč – a to za předpokladu úplné vytíženosti v rámci zimního a letního semestru, které byly dohromady odhadnuty na 180 kalendářních dnů. Naopak nejvíce nákladnou variantou s nejnižšími výnosy byla odhadnuto řešení Využití parkovacích domů ve vlastnictví města, kdy se jedná o náklady ve výši 30 000 Kč. Nejsou ale známy její přesné příjmy, jelikož se počítá s dotovanou cenou pro studenty UJEP (viz kapitola 6.1.3).

Pro kritéria Organizační náročnost, Negativní dopad na ostatní stakeholdery a Dlouhodobá využitelnost byl využit systém vah, kdy 0 znamená nejmenší náročnost/dopad/délku využitelnosti a naopak váha 7 nejvyšší náročnost/dopad/délku využitelnosti. U posledního kritéria Počet nových parkovacích míst byl stanoven odhad parkovacích míst, které vzniknou z jednotlivých variant řešení.

6.3. Vyhodnocení a navržení nejvhodnější varianty řešení

Metodou TOPSIS na základě zadaných kritérií byla vyhodnocena jako nejvhodnější varianta řešení Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP (viz Obrázek 11).

Obrázek 11: Výsledky analýzy TOPSIS

Result

1. **Využití stávajících volných a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP** with score 0.61
2. **Vybudování parkovacích ploch mimo město** with score 0.55
3. **Využití stávajících volných parkovacích kapacit v Kampusu UJEP** with score 0.48
4. **Momentální stav** with score 0.45
5. **Využití parkovacích domů ve vlastnictví města** with score 0.44
6. **Předělání modrých zón na fialové** with score 0.43

Zdroj: *decision-radar.com*

Toto řešení obsahuje nejvhodnější poměr nákladů a přínosů pro jednotlivé aktéry. Díky této variantě dojde k navýšení počtu parkovacích míst, ale zároveň nevzniknou vysoké pořizovací náklady na nákup pozemku a následné zajištění kyvadlové hromadné dopravy. Je však nutné zmínit, že se touto variantou sníží poměr zeleně v Kampusu UJEP. Což může mít ale za následek různé externality, které by bylo ještě potřeba zvážit před případným vybudováním nových parkovacích ploch v Kampusu UJEP. Další možností, by bylo zvážit variantu, která vzešla z TOPSIS jako druhá nejvhodnější – a to Vybudování parkovacích ploch mimo město. Tato varianta je sice značně finančně náročnější v rámci pořizovacích nákladů, ale v případě optimální vytiženosti parkovací plochy dojde k její výdělečnosti, která následně plně v několika letech pokryje pořizovací náklady a zároveň bude novým zdrojem v rámci rozpočtu UJEP. Nutno ale podotknout, že tato varianta mimo vysokých pořizovacích nákladů obsahuje i značné provozní náklady na střežení objektu a kyvadlovou hromadnou dopravu mezi parkovací plochou a Kampusem UJEP, kdy není zřejmé, jakým finančním podílem by se na hromadné dopravě podílel UJEP, město Ústí nad Labem a uživatel parkoviště.

Obě zmíněné varianty splňují kritérium na zajištění nových parkovacích ploch pro dojíždějící studenty. Jak již ale bylo v této práci zmíněno, tak nelze naplnit požadavek pro všechny studenty a je nutné hledat i jiné varianty řešení, které by s variantou z TOPSIS tvořily nejefektivnější kombinaci řešení.

7. Komunikační kampaň pro vymezenou cílovou skupinu

7.1. Komunikační kampaň – parkování v kampusu UJEP

Návrh komunikační kampaně se inspiruje komunikační strategií Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem (2020).

7.1.1. Současný stav nastavení komunikačních aktivit

Komunikace univerzity se studenty je v současné době především prostřednictvím sociálních sítí (Facebook a Instagram). V roce 2022 byla také vytvořena mobilní aplikace UJEPapp, která je určena studentům a akademickým pracovníkům. Dle UJEP (2022a) aplikace dává přehled o: “vašem studiu včetně aktuálního rozvrhu nebo harmonogramu vašich zkoušek. Díky UJEPapp budete vědět, jaké má univerzita plánované akce a co je zde nového. Nechybí ani interaktivní mapa Ústí nad Labem, ve které naleznete ta nejdůležitější místa naší univerzity.” Dalším komunikačním kanálem jsou webové stránky UJEP, které nabízí přehled o různých aktualitách a veškerého dění kolem univerzity. Za výše uvedenou propagaci je zodpovědné oddělení marketingu a komunikace UJEP v čele s vedoucím oddělení Ing. Ondřejem Kounovským (UJEP.cz, 2022b).

7.1.2. Cílové skupiny

Cílovou skupinou jsou, v případě výše vybrané varianty Využití stávajících míst a vybudování nových parkovacích kapacit v Kampusu UJEP, studenti univerzity, ale také zaměstnanci univerzity. Dle průzkumu IEEP (2022) se dopravuje na univerzitu okolo 35 % studentů a téměř polovina zaměstnanců UJEP autem.

7.1.3. Cíl a jeho evaluace

CI: Základním cílem komunikační kampaně je zajistit co možná nejširší informovanost cílové skupiny o vznikajících možnostech parkování, která univerzita bude nabízet/nabízí.

Cílem bude seznámit cílové skupiny s navrhovanými změnami a možnostmi. Především se bude jednat o představení daného návrhu, jednak možnost zaparkovat na stávajícím parkovišti a dále představit projekt na vybudování nových parkovacích míst v Kampusu UJEP.

Indikátory (inspirace dle SUMP, 2020):

- počet sledujících na Facebooku
- počet sledujících na Instagramu
- počet stažení aplikace UJEPapp
- návštěvnost webových stránek UJEP

7.1.4. Komunikační nástroje

- A. Webové stránky UJEP – především využití úvodní stránky, kde jsou k nahlédnutí různé aktuality
- B. Mobilní aplikace UJEPapp – poskytuje veškeré informace na jednom místě, bez zdlouhavého hledání. Především důležitá záložka “akce a aktuality univerzity”.
- C. Sociální sítě (Facebook a Instagram) – jelikož se jedná o studenty, lze do jisté míry předpokládat, že podstatná část využívá sociální sítě. Průběžně informovat formou příspěvků.
- D. Ústecký deník (tisk) – informace o snaze univerzity pomoci studentům. Článek ve formě, co univerzita plánuje udělat pro podporu studentů v oblasti parkování.
- E. Plakáty a bannery – základní náležitosti projektu v podobě, která zaujme.
- F. Úřední deska/informační deska – nutno dodat na každou fakultu UJEP.

7.1.5. Obsahový plán

Pro zajištění co nejširší informovanosti o vznikajících možnostech parkování univerzity je důležité vytyčit i obsah sdělení. Po obsahové stránce budou uvedeny informace jako je dosavadní možnost parkování, u kterého by se nově zavedly virtuální parkovací karty. Pro zavádění karet je nutno informovat o:

- Princip virtuálních parkovacích karet,
- Jakým způsobem mají studenti možnost kartu získat,
- Termíny pro pořizování virtuálních parkovacích karet,
- Kde si o parkovací kartu zažádat,
- Doba platnosti parkovací karty,
- Cena parkovací karty.

U varianty vybudování nových parkovacích kapacit je zvažována odstavná plocha, o které bude veřejnost také informována. Uvedenými údaji bude místo, kde se plánuje odstavná plocha vybudovat, kapacita parkovacích míst, zda jsou nějaké podmínky pro využívání těchto prostor a odhadovaná doba otevření odstavné plochy pro parkování.

7.1.6. Komunikační aktivity a odpovědnost

V následující Tabulce 8 lze vidět přehled komunikačních aktivit, které by měly být realizovány v závislosti na jejich komunikačních nástrojích. Také je v tabulce uvedeno kdo je za jaký komunikační nástroj zodpovědný. V tomto případě se především jedná o oddělení marketingu a komunikace UJEP.

Tabulka 8: Přehled komunikačních aktivit kampaně – parkování v kampusu UJEP

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termíny	Zodpovědnost
Webové stránky	informovanost o možnosti parkování	banner na úvodní fotce s proklikem na článek	krátce po schválení této varianty (před vybudováním odstavné plochy), po vybudování – otevření	oddělení marketingu a komunikace UJEP
UJEPapp	informovanost o možnosti parkování	článek – akce a aktuality	krátce po schválení této varianty (před vybudováním odstavné plochy), po vybudování – otevření	oddělení marketingu a komunikace UJEP
Facebook a Instagram	informovanost o možnosti parkování	průběžná aktivita – feed, story (jak získat park. kartu...)	krátce po schválení této varianty, v průběhu budování odstavné plochy, její otevření	oddělení marketingu a komunikace UJEP, jednotlivé fakulty
Ústecký deník	informace o snaze univerzity pomoci studentům	článek – aktuality UJEP	1 měsíc před začátkem budování odstavné plochy	oddělení marketingu a komunikace UJEP
Plakáty/ bannery	informovanost o možnosti parkování	stručné sdělení, vyvěsit – fakulty, kampus	1 měsíc před začátkem budování odstavné plochy	oddělení marketingu a komunikace UJEP, jednotlivé fakulty
Úřední deska	informovanost o možnosti parkování	stručné informace pro každou fakultu	krátce po schválení této varianty (před vybudováním), po vybudování – otevření parkovacího domu	jednotlivé fakulty

Zdroj: vlastní zpracování

7.2. Komunikační kampaň – využití jiných typů dopravy

Návrh komunikační kampaně č. 2 je nedílnou součástí komunikační kampaně č. 1. Jakmile dojde k rozšíření většího množství parkovacích míst v Kampusu UJEP, stále není možné poskytnout parkování všem z důvodu omezeného množství volných parkovacích míst. Je potřeba regulovat přísun lidí dojíždějících na univerzitu pouze automobilem.

7.2.1. Cílové skupiny

Cílovou skupinou pro tuto kampaň jsou rovněž studenti a zaměstnanci UJEP, kteří mají možnost využívat jiný typ dopravy na univerzitu než pouze automobil.

7.2.2. Cíl a jeho evaluace

C2: Cílem komunikační kampaně je informování o možných způsobech dopravy na univerzitu nežli pravidelné využívání automobilu a jejich výhody.

Komunikační kampaň přiblíží studentům více do povědomí alternativní možnosti dopravy – z důvodu nízkého počtu parkovacích míst a naopak vysokého počtu studentů a zaměstnanců univerzity. Dále kampaň poukáže na kladná východiska využití alternativ.

7.2.3. Komunikační nástroje

- A. Webové stránky UJEP
- B. Mobilní aplikace UJEPapp
- C. Sociální sítě (Facebook a Instagram)

7.2.4. Obsahový plán

Po obsahové stránce by měla kampaň zahrnovat veškeré možnosti, které lze využívat v Ústí nad Labem jako dopravní prostředek s cílem dopravy do Kampusu UJEP nebo do jeho blízkosti. Vybrané možnosti, které studenti a zaměstnanci mohou momentálně využívat:

- Vlák
- Autobus
- Sdílená mobilita
- Spolujízda

Cílem je poukázat na výhody těchto alternativ a důvod, proč více používat tyto možnosti dopravy.

7.2.5. Komunikační aktivity a odpovědnost

V Tabulce 9 je uveden přehled komunikačních aktivit kampaně č. 2. V této kampani se zvolilo méně komunikačních nástrojů pro informovanost v ohledu alternativní dopravy. Není zapotřebí využívat mnoho komunikačních kanálů, když cílová skupina alternativy zná, ale spíše zvolit ten správný nástroj a poukázat na problém, který tíží studenty v rámci nedostatku parkovacích míst a najít přijatelnou alternativní variantu pro jejich dopravení se na univerzitu.

Tabulka 9: Přehled komunikačních aktivit kampaně – využití jiných typů dopravy

Komunikační nástroj	Komunikační aktivita	Formát aktivity	Termíny	Zodpovědnost
Webové stránky	informovanost o alternativních dopravních prostředcích	článek	před začátkem akademického roku	oddělení marketingu a komunikace UJEP
UJEPapp	informovanost o alternativních dopravních prostředcích	článek – akce a aktuality	před začátkem akademického roku	oddělení marketingu a komunikace UJEP
Facebook a Instagram	informovanost o alternativních dopravních prostředcích	příspěvek do feedu, alternativy ve story	před začátkem akademického roku, v průběhu roku	oddělení marketingu a komunikace UJEP, jednotlivé fakulty

Zdroj: vlastní zpracování

Závěr

Tato seminární práce zanalyzovala problém parkování pro studenty v areálu Kampusu UJEP. V rámci práce se uskutečnily celkem dva rozhovory – s členem vedení UJEP Ing. Nerglem a vedoucím odboru dopravy a majetku Magistrátu Ústí nad Labem Ing. Dařílkem. Tato práce přinesla zkušenosti ze zahraničí i z České republiky – na základě této rešerše a zjištění institucionálního prostředí byly navrženy čtyři varianty řešení.

Jak již bylo v poslední kapitole zmíněno, nejvhodnější variantou řešení problematiky parkování pro studenty UJEP je zpřístupnit stávající zbylé kapacity a vybudovat kapacity nové na místě původně zamýšleného parkovacího domu v areálu Kampusu UJEP. Z tohoto důvodu je aktuálně nutné podniknout další kroky, které dopomohou k řešení této situace. Mezi ně lze zařadit seznámení jednotlivých stakeholderů s výsledky této práce, podrobnější zanalyzování finanční i nefinanční náročnosti projektu a nápomoc k otevřené diskusi mezi stakeholdery – především mezi studenty UJEP, vedením UJEP a městem Ústí nad Labem.

Seznam zdrojů a použité literatury

Barata, E., Cruz, L., & Ferreira, J. P. (2011). Parking at the UC campus: Problems and solutions. *Cities*, 28(5), 406-413.

BlaBlaCar. (2022). Retrieved 28. 11. 2022 from: <https://www.blablacar.cz/>

Brněnský deník.cz. (2019). *Univerzity řeší parkovací místa. Kvůli modrým zónám*. Retrieved 5.1.2023 from: https://brnensky.denik.cz/zpravy_region/univerzity-resi-parkovaci-mista-kvuli-modrym-zonam-20190420.html

Cornejo, L., Perez, S., Cheu, R. L., & Hernandez, S. (2014). An approach to comprehensively evaluate potential park and ride facilities. *International Journal of Transportation Science and Technology*, 3(1), 1-18.

Česká republika. Nařízení Statutárního města Ústí nad Labem č. 1/2022: Placené stání, - § (2022). <https://sbirkapp.gov.cz/detail/SPPJVMFHNAGXGNI>

Česká republika. *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (2015)*. *Zakonyprolidi.cz*. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

Česká republika. *Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, 23 § (1997)*. *Zakonyprolidi.cz*. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13/zneni-20220801>

Česká republika. *Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, 25 - 27 § (2000)*. *Zakonyprolidi.cz*. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

ČZU.cz. (2022). *Parkování v areálu ČZU*. Retrieved 5.1.2023 from: <https://www.czu.cz/cs/r-7213-studium/r-7256-informace-pro-studenty/r-7987-parkovani-v-arealu-czu>

Decision radar. (2022). Retrieved December 28, 2022, from www.decision-radar.com

Dopravní podnik Ústí nad Labem. (2022). Retrieved January 6, 2023, from <https://dpmul.cz/?page=jizdni-rady>

Generel dopravy. (2015). Retrieved January 5, 2023, from <https://www.usti-nad-labem.cz/cz/dopravni-portal/generel-udrzitelne-dopravy/>

Google.com. (2022). Retrieved December 6, 2022, from <https://www.google.com/maps/place/Patrov%C3%A9+gar%C3%A1%C5%BEe+pod+Mari%C3%A1nskou+sk%C3%A1lou/@50.6611989,14.0442947,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x470983545a32116b:0xb9805859d58b9c71!8m2!3d50.6612104!4d14.0464799>

Gwosc, C., Hauschildt, K., Wartenbergh-Cras, F., & Schirmer, H. (2021). *Social and Economic Conditions of Student Life in Europe: Eurostudent VII 2018-2021 | Synopsis of Indicators*. wbv Media GmbH & Company KG.

IEEP (2022). *Dopady pandemie covid-19 na úrovni instituce - případová studie UJEP*.

Jirovský, V., Šidlovský, M., Vachula, R., Ravas, F., Tomlain, J., Tereň, O., Drozd, S., Švec, V., Hámeček, F., Horáček, M., a kol. (2018). *Ověřená technologie: Carsharing Uniqway*. České vysoké učení technické v Praze.

Mapy.cz. (2022b). Retrieved January 5, 2023, from

<https://mapy.cz/zakladni?l=0&q=%C3%BAst%C3%AD%20nad%20labem&source=muni&id=1244&ds=2&x=14.0264726&y=50.6652432&z=17>

NAP CM. (2015). Retrieved January 5, 2023, from

<https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/>

Parkovací domy v Ústí nad Labem. (2022). Retrieved December 6, 2022, from

<https://www.msul.cz/parkovaci-domy/>

PUMM. (2021). Retrieved January 5, 2023, from <https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm/dokumenty.html>

Rekola. (2022). *Ceník*. Retrieved 28. 11. 2022 from: <https://www.rekola.cz/>

Shoup, D. (2018). The politics and economics of parking on campus. In *Parking and the City* (pp. 389-402). Routledge.

Tomasz Zalega. (2020). The Sharing Economy and the Behaviour of Young Polish Singles: The Case of BlaBlaCar. *Gospodarka Narodowa. The Polish Journal of Economics*. 4(304)2020, 105–134

UJEP.cz. (2022a). *UJEPapp - univerzitní aplikace*. Retrieved 5.1.2023 from: <https://www.ujep.cz/cs/ujepapp>

UJEP.cz. (2022b). *Oddělení marketingu a propagace*. Retrieved 5.1.2023 from: <https://www.ujep.cz/cs/cat/kontaky/oddeleni-marketingu-a-propagace>

Univerzita v Cambridge. (2018). *Transport Strategy 2019 – 2024*. Retrieved 28. 11. 2022 from: https://www.environment.admin.cam.ac.uk/files/university_of_cambridge_transport_strategy_2019-2024.pdf

Valentová a kol., (2016). Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst. *Centrum dopravního výzkumu*.

Seznam obrázků

- Obrázek 1: Zastoupení fakult v provedeném dotazníkovém šetření
- Obrázek 2: Mapa okolí Kampusu UJEP
- Obrázek 3: Popis formálního a neformálního prostředí
- Obrázek 4: Znázornění ulic dle typů parkování v návaznosti na Nařízení č. 1/2022
- Obrázek 5: Pocitová mapa v rámci PUMM
- Obrázek 6: Odstavné parkovací plochy v Kampusu UJEP
- Obrázek 7: Studie k vybudování Kampusu UJEP
- Obrázek 8: Návrh vybudování nové odstavné plochy v Kampusu UJEP
- Obrázek 9: Lokalita obchodního domu Makro v Ústí nad Labem
- Obrázek 10: Poloha parkovacích domů v Ústí nad Labem
- Obrázek 11: Výsledky analýzy TOPSIS

Seznam tabulek

- Tabulka 1: Mapa pozice stakeholderů
- Tabulka 2: Parkování pro studenty na různých vysokých školách v České republice.
- Tabulka 3: Vzdálenosti parkovacích domů od kampusu UJEP
- Tabulka 4: Ceník parkování v parkovacích domech Ústí nad Labem
- Tabulka 5: Ceník parkování na venkovním stání
- Tabulka 6: Hodnotící kritéria k analýze TOPSIS
- Tabulka 7: Rozhodovací matice analýzy TOPSIS k výběru nejvhodnější varianty
- Tabulka 8: Přehled komunikačních aktivit kampaně – parkování v kampusu UJEP
- Tabulka 9: Přehled komunikačních aktivit kampaně – využití jiných typů dopravy