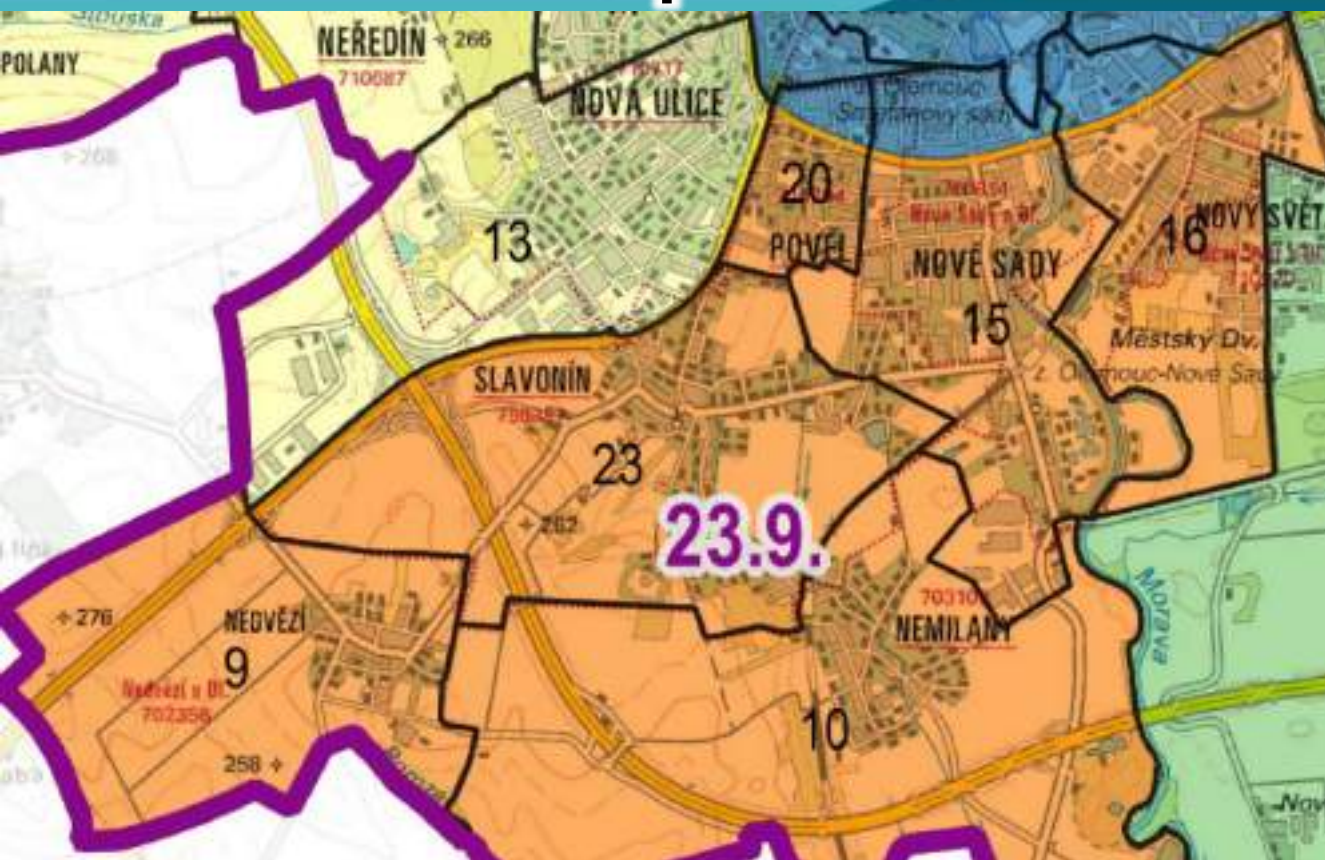


MOŽNOSTI JAK ZMĚNIT (návrhy ve variantách) Parkovací politiku města Olomouce



Harmonogram

- koncept NÁVRHU S VARIANTAMI a doporučením (08/2020)
- prezentace na radě města (09/2020)
- 4 dílčí veřejné projednání (09/2020)
 - prezentace a sběr podnětů
- výběr varianty a schválení radou města (10/2020)
- zpracování finální verze (11/2020)
- finální veřejné projednání (12/2020)
 - prezentace a sběr podnětů

Ozvěny analýzy.

40 slidů / 30 minut

98 %
času auto
jen parkuje



zdroj: PDCH Olomouc 2017

2,54 cest × 5,0 km / 30 km/h × 60 [min]

Stojící auta zabírají spoustu místa

1 parkovací místo 12 až 20 m² = ložnice pro 2 osoby až obývací

STREET SPACE FOR 60 PEOPLE

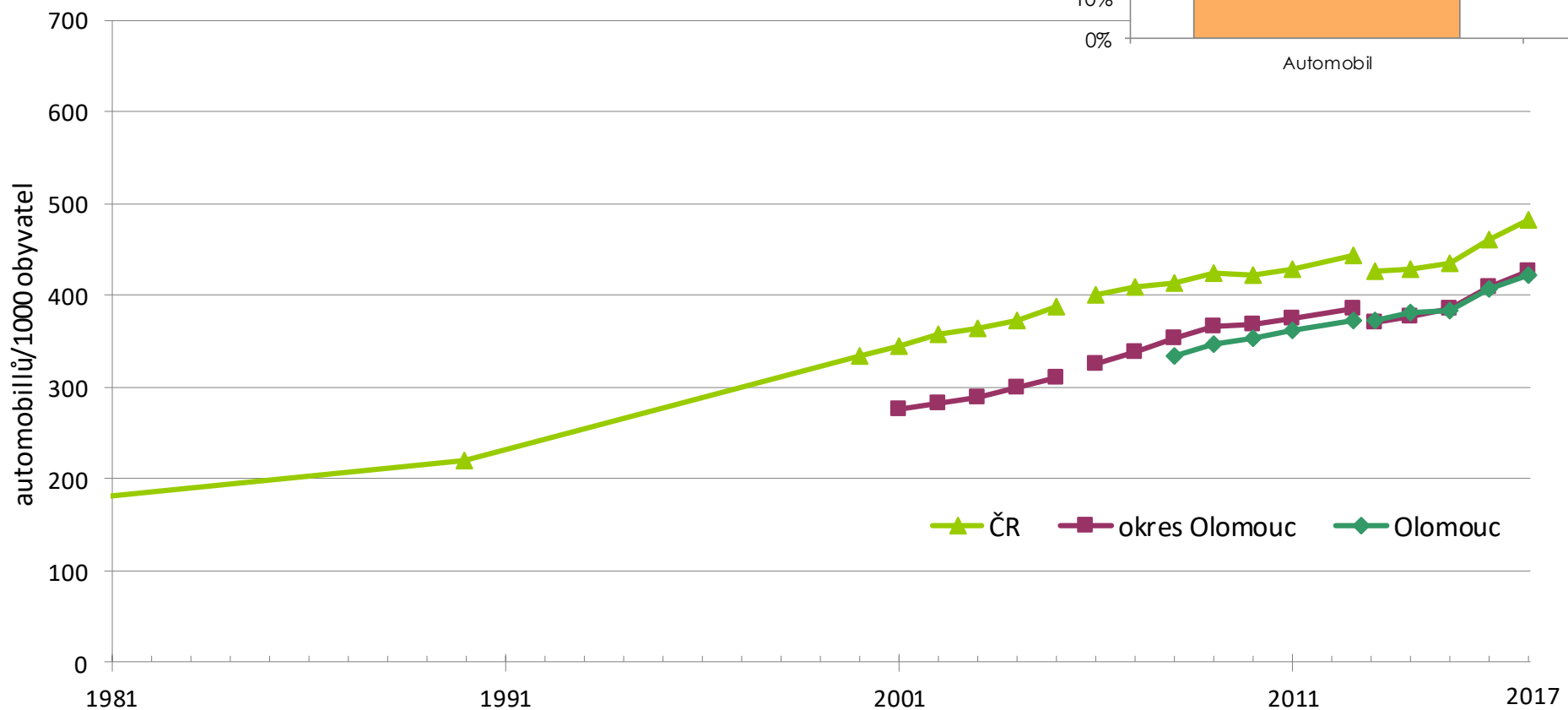
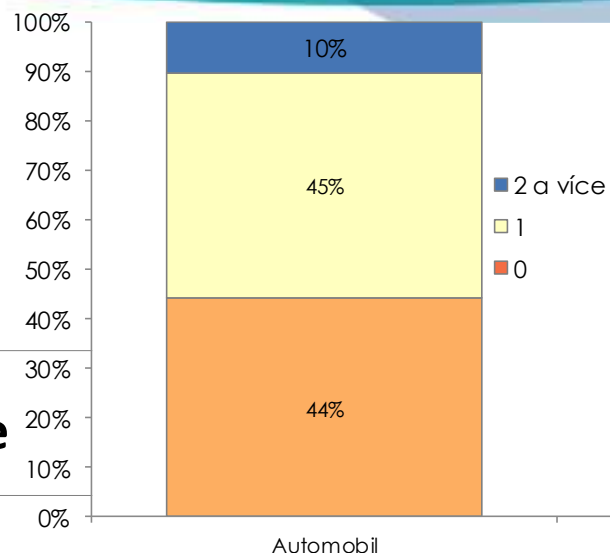


zdroj: ČSN 73 6056,
ČSN 73 4301

Počet aut – roste

- trvalý růst automobilizace
- 44 % domácností nemá automobil

Vývoj stupně automobilizace





Olomouc má 24.000

(legálních veřejných)

parkovacích míst,

**kde parkuje 22.000
vozidel.**

zdroj: PUMM Olomouc 2017

**Jenže místa nejsou tam, kde by
měla být.**

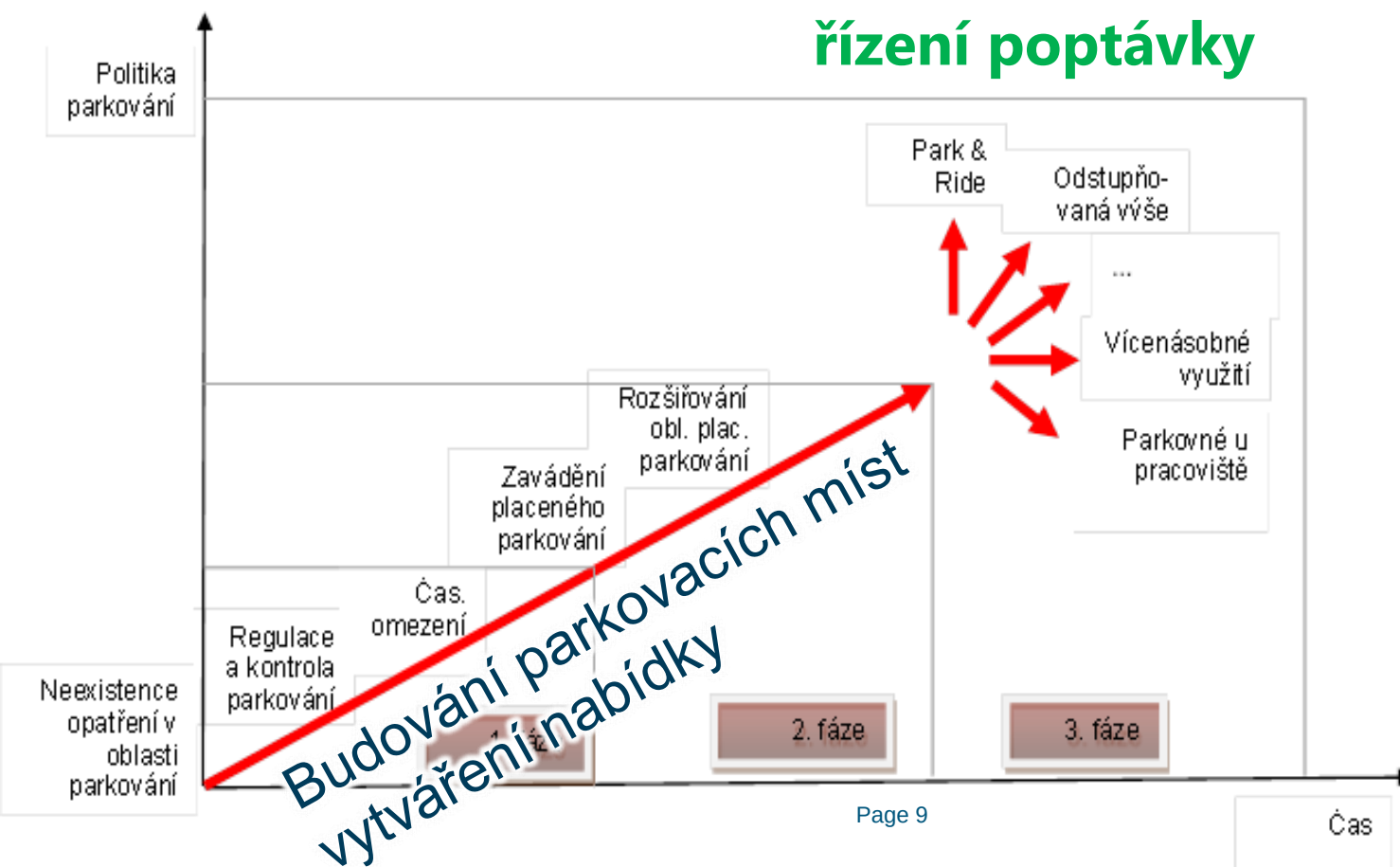
**ideál=přede dveřmi, zdarma
reálně=někde poblíž a za poplatek**

zdroj: Analytická část Strategie parkování 2020



Konceptuální vývoj politiky parkování

MANAGEMENT PARKOVÁNÍ řízení poptávky



Návrhy.

Varianty lze kombinovat i dílčím způsobem.

Zpracovatel doporučuje jednu, kterou dále sleduje.

Navýšit kapacitu nebo

pracovat se stávající kapacitou?



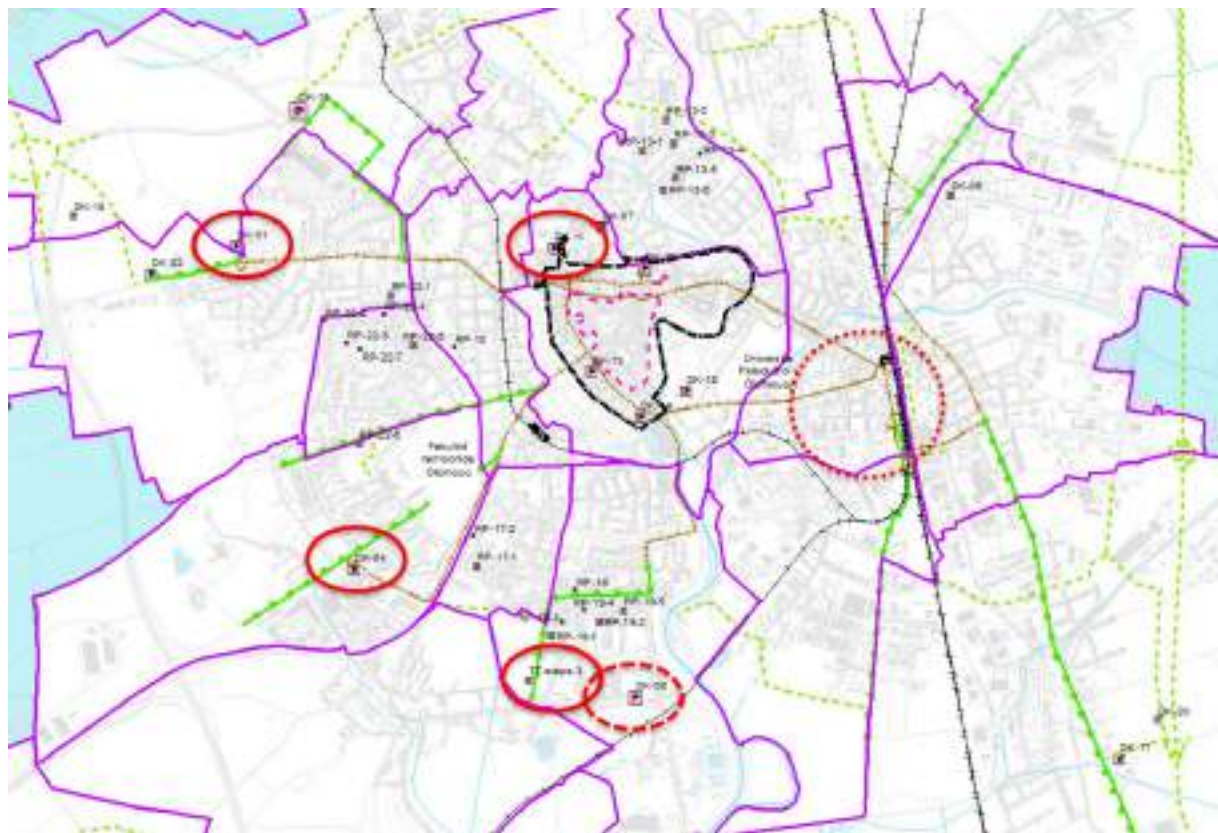
Navýšit kapacitu – záměry územního plánování



- Město nemá a nebude mít na velké investice do kapacit.
- ***Parkovací objekty vnímat jako územní rezervy nebo zcela vypustit.***
- ***Parkovací objekty připravit a realizovat na úkor jiného.***
- **Parkovací objekty etapizovat.**
- Připravit příležitosti.
- Podržet rezervy územního plánování.
- Reálné nejdříve v dlouhodobém horizontu.

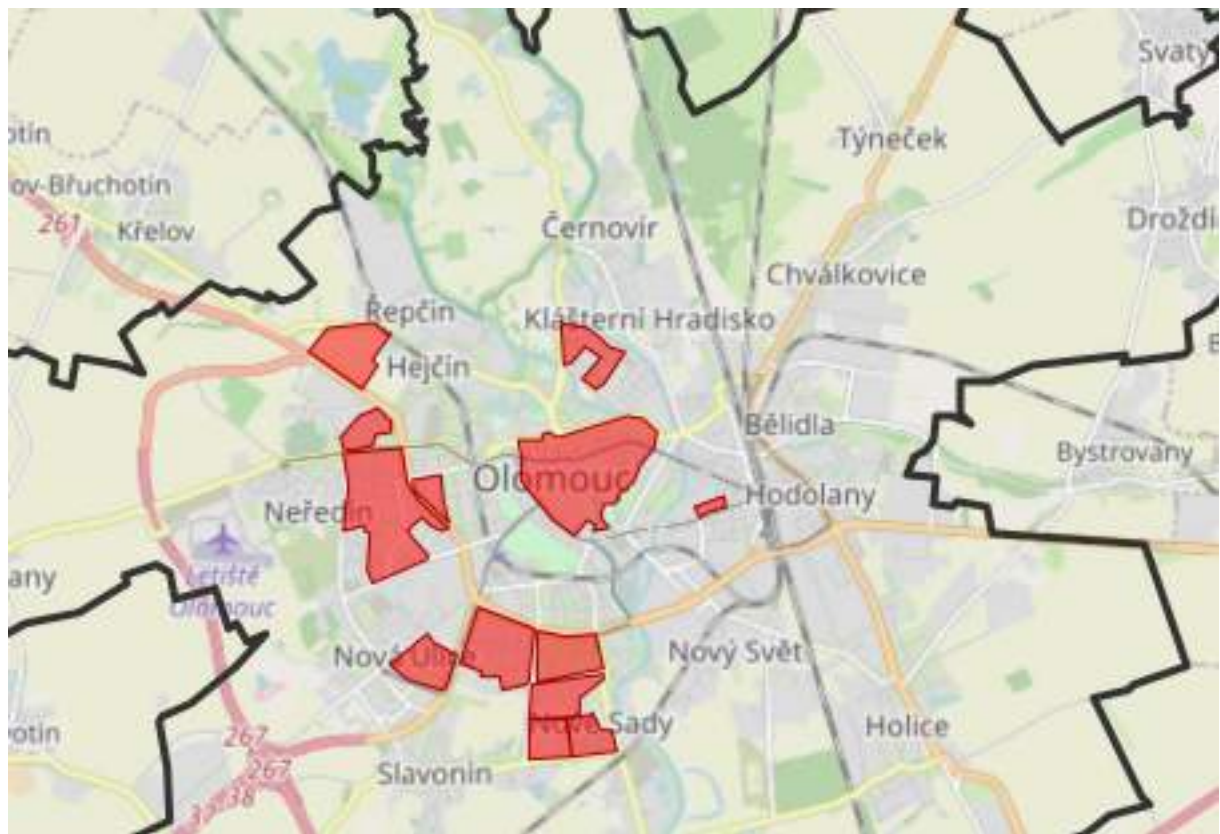
Nové kapacity – územní plán

- 7000 míst v 19 záměrech za 3,5 mld. Kč
- financování: komerční (PPP), dotace, vyvolané investice, sdružené investice, fond mobility
- vytipovány centrum:
 - poloha
 - víceúčelovost
 - tramvaj
- 1+? centrum
- okraj 3 P+R



Nové kapacity – 13 regulačních plánů

- 2000 míst ve 22 záměrech za 1,5 mld. Kč
- výstavba: komerční, soukromá, družstevní, PPP, participace města (např. pozemky, fond mobility)



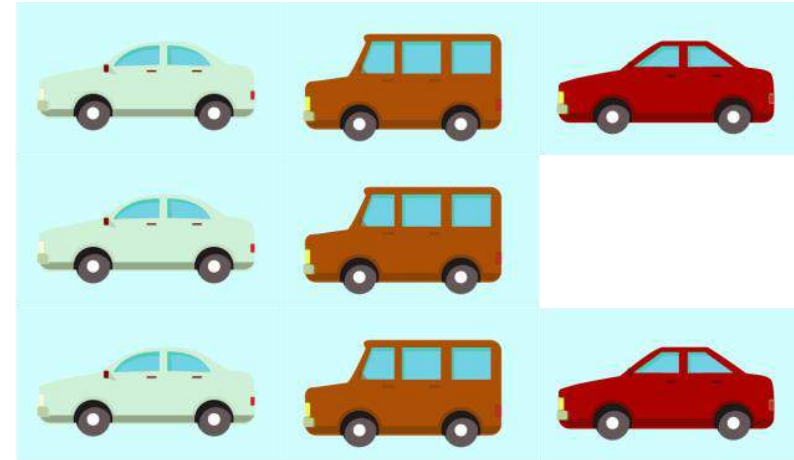
Navýšit kapacitu nebo

pracovat se stávající kapacitou?



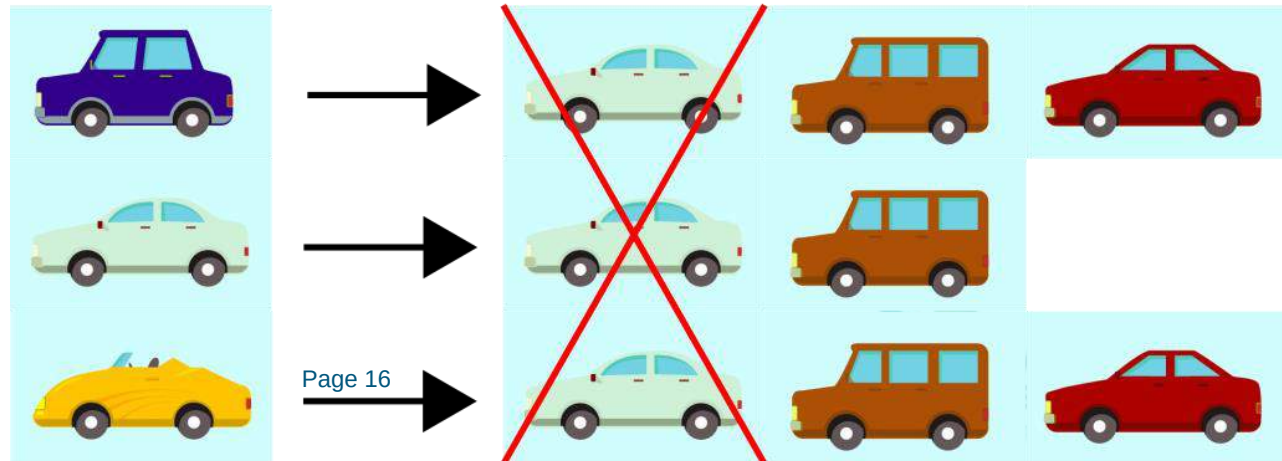
Jak pracovat se stávající kapacitou?

- *stav*



zvýšit obrátkovost...

- *návrh*



pracovat se stávající kapacitou

- *Způsob regulace*
- *Území*
- *Tarifní zóny*
- *Oblasti zón*

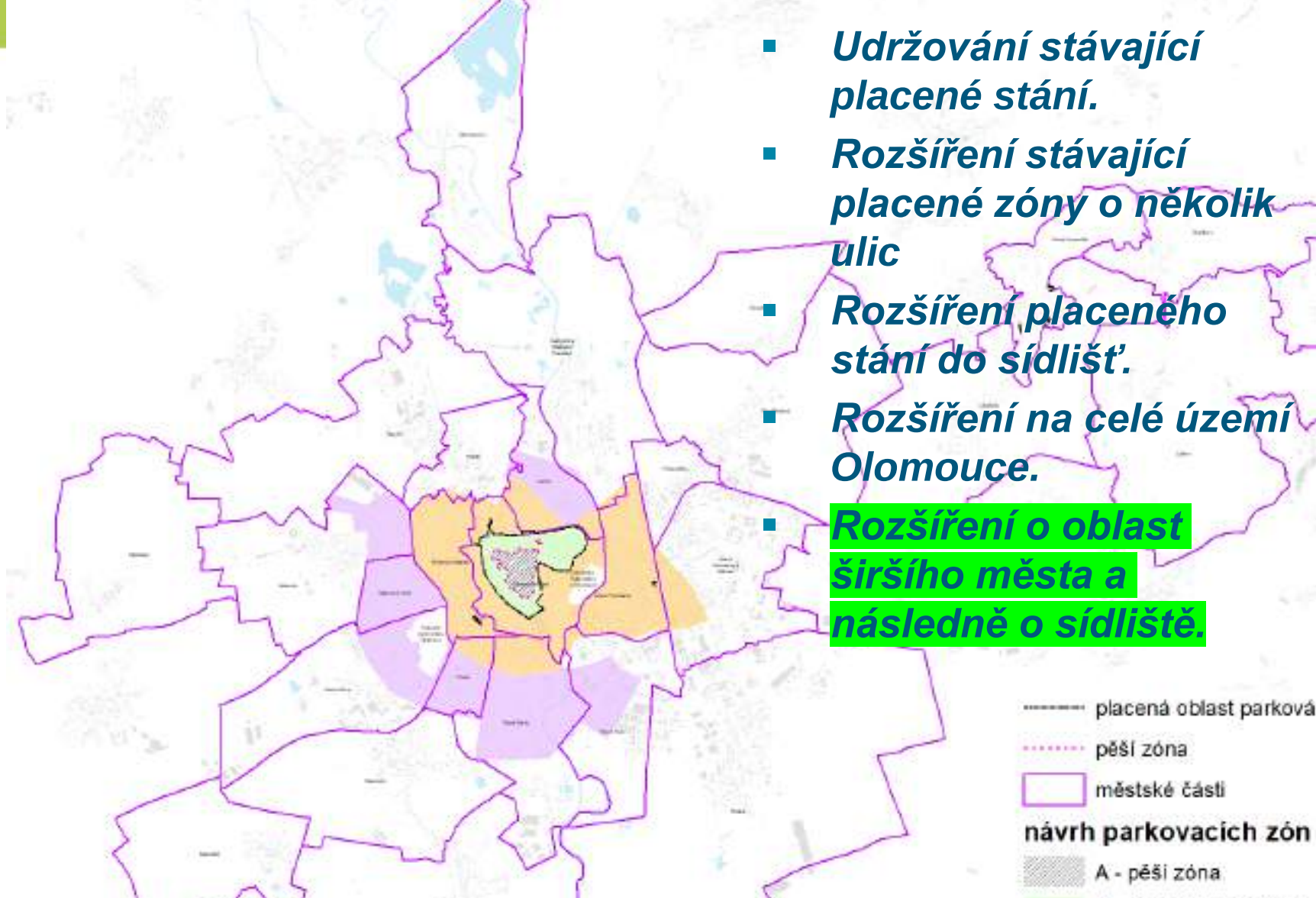


Metody regulace

- *Omezením počtu vozidel dle kapacity. (Znojmo)*
- *Omezením počtu vozidel na domácnost/osobu. (Zlín)*
- *Vyhrazená rezidentní, abonentní a návštěvnická místa. (Praha)*
- ***Regulace cenou se zvýhodněním rezidentů. (Brno, většina měst)***

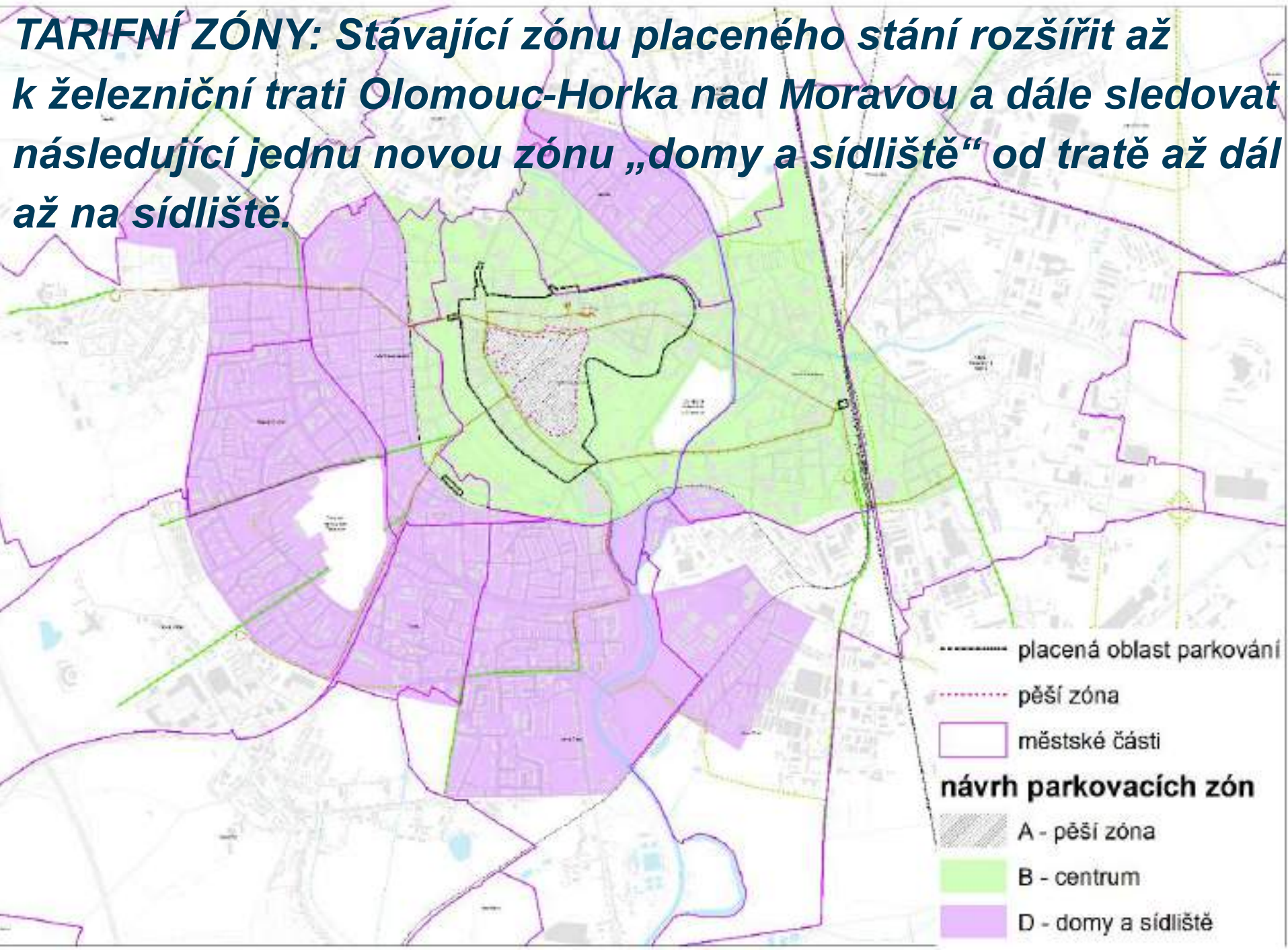


- **Udržování stávající placené stání.**
- **Rozšíření stávající placené zóny o několik ulic**
- **Rozšíření placeného stání do sídlišť.**
- **Rozšíření na celé území Olomouce.**
- **Rozšíření o oblast širšího města a následně o sídliště.**



- placená oblast parková
- pěší zóna
- městské části
- návrh parkovacích zón**
- ▨ A - pěší zóna
- B - historické centrum
- C - širší město
- D - sídliště
- sv. Kopeček

TARIFNÍ ZÓNY: Stávající zónu placeného stání rozšířit až k železniční trati Olomouc-Horka nad Moravou a dále sledovat následující jednu novou zónu „domy a sídliště“ od tratě až dál až na sídliště.



TARIFNÍ ZÓNY
Stávající zónu
placeného
stání ponechat
a vytvořit zónu
„širší město“,
na kterou za
průtahem I/35
Velkomoravská
a Foestrova
naváže zóna
„sídliště“.

zóna	počet míst
A (stav)	200
B (stav)	2,000
C	6,650
D	10,250

- placená oblast parkování
- pěší zóna
- městské části
- návrh parkovacích zón**
- ▨ A - pěší zóna
- B - historické centrum
- C - širší město
- D - sídliště

OBLASTI: aby doma bylo jenom doma

A – pěší zóna, 2 oblasti

B – historické centrum, 3 oblasti

C – širší město, 8 oblastí

D – sídliště, 7 oblastí

Velkomoravská
Brněnská
Schweitzerova
Šlechtitelů

- Každá zóna je jednou velkou oblastí (až 550 ha).
- Každá zóna je rozdělena do menších oblastí (10 ha) a každý může do domovské a sousední (systém květinčky).
- Každá zóna je rozdělena do oblastí odpovídající urbanismu města (50 ha).



Skupiny uživatelů

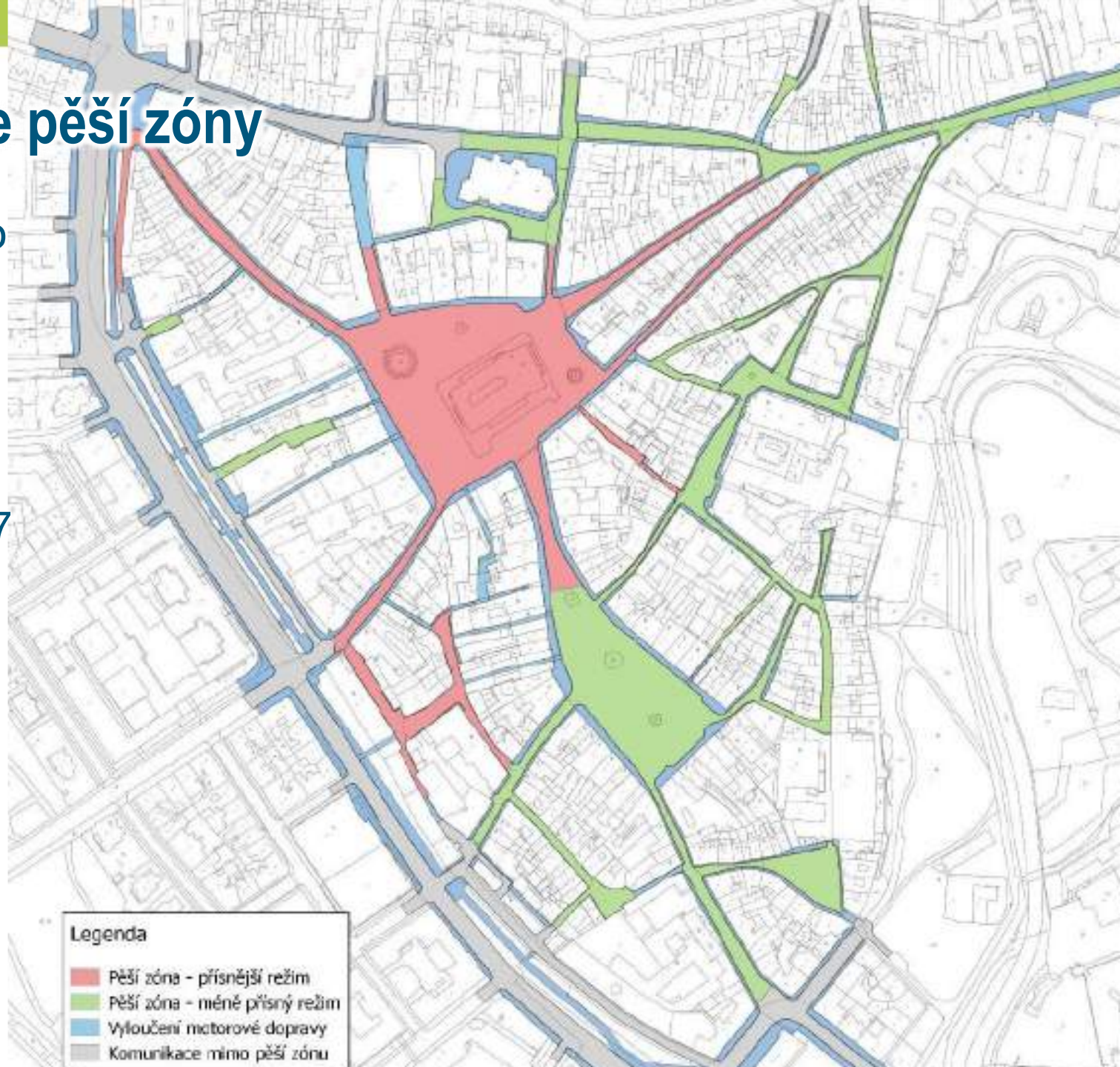
uživatel	subjekt	podmínka osoby pro oblast	podmínka vztahu k vozidlu	podmínka vozidla
rezident	fyzická osoba	trvalý pobyt, cizinec dlouhodobý (vyjma osob s úřední adresou)	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání	motorové vozidlo do 3,5 tuny
abonent	fyzická osoba	vlastník nemovitosti (bez trvalého bydliště)	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání	
	podnikající fyzická nebo právnická osoba	sídlo nebo provozovna	provozováno za účelem podnikání	
návštěvník	fyzická nebo právnická osoba	-	-	

Ceny v krajských městech

Město	Rozdělení do zón	Počet zón	Rezidenti		Abonent		Abonent - přenosná		Návštěvníci		Návštěvníci	VPS soukromé
			1. auto (max. cena)	další (max. cena)	1. auto (max. cena)	další (max. cena)	1. auto (max. cena)	další (max. cena)	max. cena	min. cena	(max. cena)	(max. cena)
Brno	Ano	3	200 Kč	12,000 Kč	4,000 Kč	18,000 Kč	24,000 Kč	24,000 Kč	40 Kč/hod	20 Kč/hod	12,000 Kč	40,000 Kč
České Budějovice	Ano	5	2,000 Kč	10,000 Kč	10,000 Kč	30,000 Kč	15,000 Kč	45,000 Kč	100 Kč/hod	20 Kč/hod	nelze	20,000 Kč
Hradec Králové	Ano	9	6,000 Kč	9,000 Kč	20,000 Kč	30,000 Kč	nelze	nelze	30 Kč/hod	10 Kč/hod	20,000 Kč	20,000 Kč
Jihlava	Ano	2	1,200 Kč	2,400 Kč	5,000 Kč	9,500 Kč	nelze	nelze	30 Kč/hod	10 Kč/hod	nelze	nezjištěno
Karlovy Vary	Ano	2	480 Kč	7,000 Kč	2,400 Kč	18,000 Kč	nelze	nelze	30 Kč/hod	20 Kč/hod	nelze	36,000 Kč
Liberec	Ano	4	2,000 Kč	12,000 Kč	12,000 Kč	12,000 Kč	nelze	nelze	30 Kč/hod	5 Kč/hod	nelze	25,000 Kč
Olomouc	Ne	1	1,000 Kč	1,500 Kč	10,500 Kč	15,750 Kč	21,000 Kč	31,500 Kč	30 Kč/hod	30 Kč/hod	nelze	40,000 Kč
Ostrava	Ano	9	840 Kč	12,000 Kč	12,000 Kč	16,800 Kč	nelze	nelze	40 Kč/hod	5 Kč/hod	nelze	26,400 Kč
Pardubice	Ano	3	1,200 Kč	2,400 Kč	7,000 Kč	14,000 Kč	20,000 Kč	20,000 Kč	50 Kč/hod	20 Kč/hod	nelze	10,000 Kč
Plzeň	Ano	7	700 Kč	700 Kč	25,000 Kč	25,000 Kč	nelze	nelze	100 Kč/hod	10 Kč/hod	nelze	36,500 Kč
Ústí nad Labem	Ano	3	480 Kč	2,000 Kč	10,000 Kč	10,000 Kč	nelze	nelze	20 Kč/hod	10 Kč/hod	nelze	18,000 Kč
Zlín	Ano	3	1,500 Kč	nelze	nelze	nelze	nelze	nelze	80 Kč/hod	15 Kč/hod	84,000 Kč	14,500 Kč
Průměr		4.25	1,467 Kč	6,455 Kč	10,718 Kč	18,095 Kč	20,000 Kč	30,125 Kč	48 Kč/hod	15 Kč/hod	38,667 Kč	26,036 Kč

Regulace pěší zóny

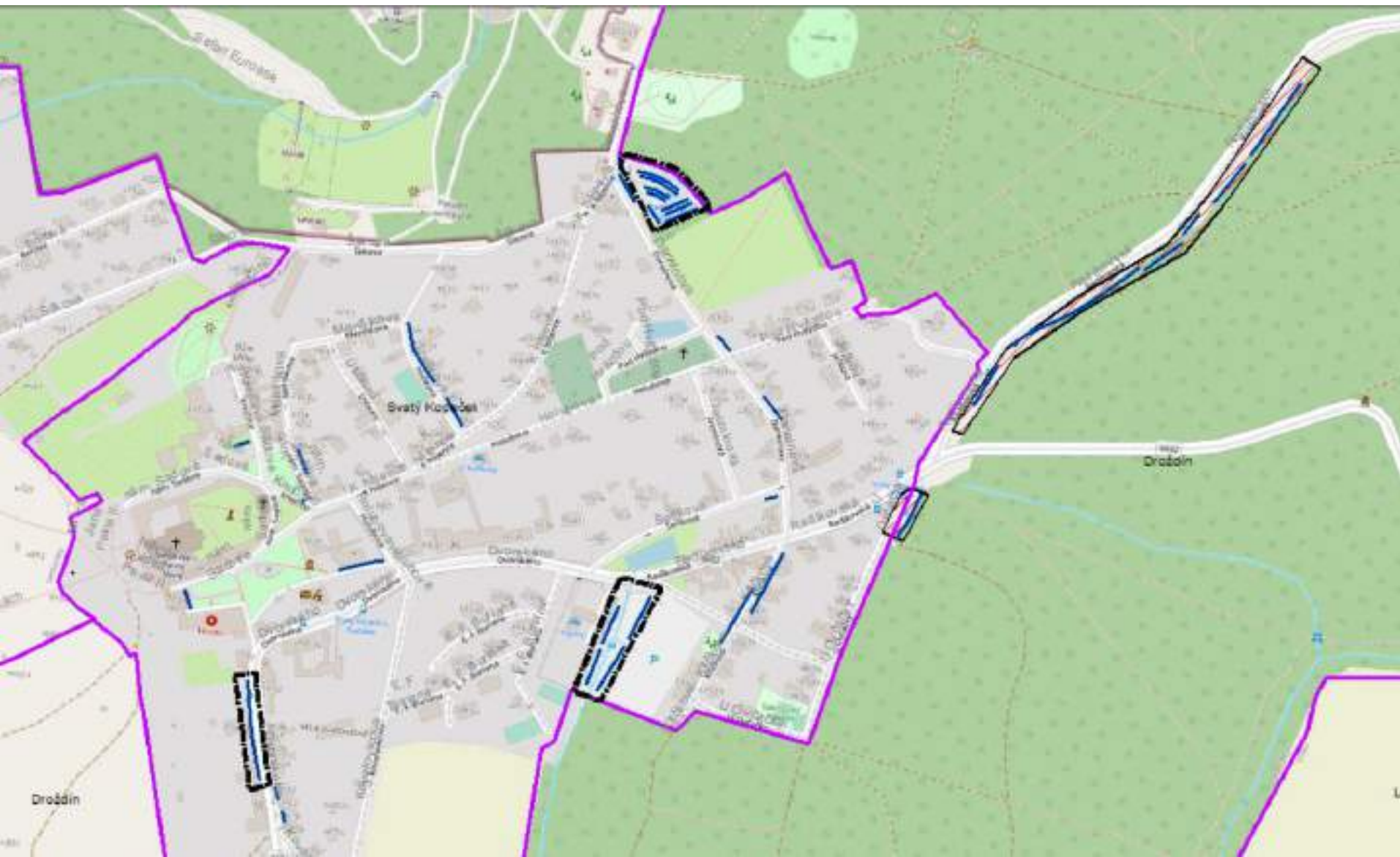
- rozdělí do dvou částí
- kontrola SPZ kamerami
- NDCON 17



Legenda

- Pěší zóna - přísnější režim
- Pěší zóna - méně přísný režim
- Vyloučení motorové dopravy
- Komunikace mimo pěší zónu

Specifika na sv. Kopečku (CConsult 2016)



Způsoby úhrady cen – MPLA/SMS vs. parkomat

- *Hotspoty v zóně C a pouze digitální platby v zóně D.*
- **Kombinace parkomatů v zóně C a hotspotů v zóně D.**



Specifické situace 1

Taxislužba má navrženo 22 stání, zejména na hranicích pěší zóny (v zóně B) v následujících lokalitách (NDCON 2017), tato stání nebudou zpoplatněna.

Zásobování je možno provádět:

- dle obecné zákonné úpravy 361/2001 Sb. – zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy,
- nebo v rámci parkovacích stání 1 hod/den zdarma v zóně C a D.

Specifické situace 2

Motocykly budou mít dedikována typicky jalová místa v rámci vymezených parkovacích stání. Tato místa budou vytipována v rámci přípravy dopravního značení v poměru 1:50, tj. 1 místo pro motocykly ku 100 míst pro auta v zónách B, C a D. Stání motocyklů do 150 ccm a elektroskútrů bude po registraci zdarma, u vyšších kubatur platí plná cena. Motocykly tvoří zanedbatelnou část poptávky, zabírají významně menší plochu jako automobil a nelze je plně automatizovaně kontrolovat.

Koloběžky (sdílené) parkují analogicky zdarma bez registrace, jsou jim však vyhrazeny stejné plochy jako pro motocykly.

Specifické situace 3

Pečovatel o rezidenta s příspěvkem na péči ve výši II.-IV. stupně parkuje jako by byl rezidentem.

Zdravotní a sociální služby a jejich služební vozidla parkují za cenu jako první vozidlo rezidenti.

Státní, krajské a obecní organizace parkují jako abonenti za stejné peníze, vyjma zasahujících vozidel IZS. Je-li cílem regulace, pak je nezbytné, aby i tyto organizace přehodnotili cenu parkování, ačkoliv by se mohlo zdálo, že jde jen o přesun peněz z rozpočtu do rozpočtu.

Specifické situace 4

Nákladní vozidla (do 3,5 t, tzv. dodávky) je možno dle potřeby regulovat zónovou dopravní značkou B29 „zákaz stání“ + E13 „symbol 206 nákladní vozidlo“ + E13 „v čase 17:00-7:00“. Na okraji zóny je nutno vymežit parkování pro taková vozidla. Časové omezení je definováno nocí s ohledem denního pohybu řemeslníků a servisních služeb případně zásobování.

ZTP a ZTP/P (dle § 67 zákona 361/2000 Sb.) parkují bez omezení zdarma na vyhrazených místech. Oba typy stání pro ZTP a ZTP/P jak vyhrazené parkovací místo na konkrétní SPZ majitel (112 v roce 2019), tak na obecně vozidla, která zůstávají zachována, jako doposud.

Specifické situace 5

K+R místa zůstávají a nejsou zpoplatněna.

Obrátková stání (např. s délkou stání do 60 min) v rámci zóny B jsou ponechána v dalších zónách C a D nebudou cíleně zřizována, protože není nástroj jejich efektivní kontroly a vymáhání. Naopak dobře nastavený a vyvážený systém poskytuje dostatečný počet volných parkovacích míst (cca 10 % míst volných), který přirozeně zajišťuje možnost parkování obrátkové poptávky.

Specifické situace 6

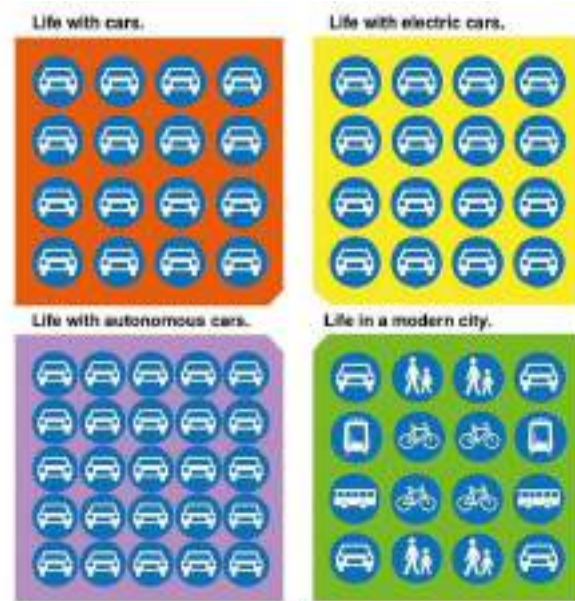
Vyhrazená stání (institut zvláštní užití komunikace dle § 25 zákona 13/1997 Sb.) ve všech zónách placeného stání vyjma místa vyhrazená pro vozidla MMOI a místa která jsou nově smluvně opatřena se smlouvami do roku 2025. Vyhrazená stání jako obecný institut snižují dostupnou kapacitu v nejlukrativnějších lokalitách a jdou proti systému preference obrátkových míst. Stávající cena je 10 Kč/m²/den v zóně placeného stání, tj. min. 40 000 Kč za stání. V roce 2019 bylo takto vyhrazeno 191 míst s příjmem 3,5 mil. Kč, tedy průměrnou cenou 18 300 Kč/místo. Stávající způsob pronajímání je třeba změnit, ztransparentnit a od jeho ceny neupouštět ale zvýšit ji a vydaná povolení revidovat.

Specifické situace 7

Sdílená vozidla (carsharing) jsou z důvodů šetrnosti a stimulace trhu zvýhodněna v dlouhodobých kartách v zónách C a D cenou, která odpovídá prvnímu vozu rezidenta.

Carsharing je pak služba veřejnosti typu 24/7, spočívající v časově omezeném a úplatném poskytnutí vozidla bez řidiče za čas a jízdní km na základě rezervace. Předem jsou známy SPZ a jejich polohy v případě, že jsou volné a k dispozici zákazníkům a město tuto skutečnost může vzdáleně ověřit. Vozidla jsou kategorie M1 a jsou vybavena bezobslužným předáváním.

Vozidla na alternativní pohony (pro tuto chvíli pouze čistá elektřina) mají jsou z důvodů šetrnosti k prostředí města a stimulace trhu sníženou základní cenu dlouhodobé karty na cenu prvního vozu rezidenta. V případě zřízení dobíjecích stanic elektřiny bude návštěvnické vozidlo parkovat po dobu nabíjení zdarma.



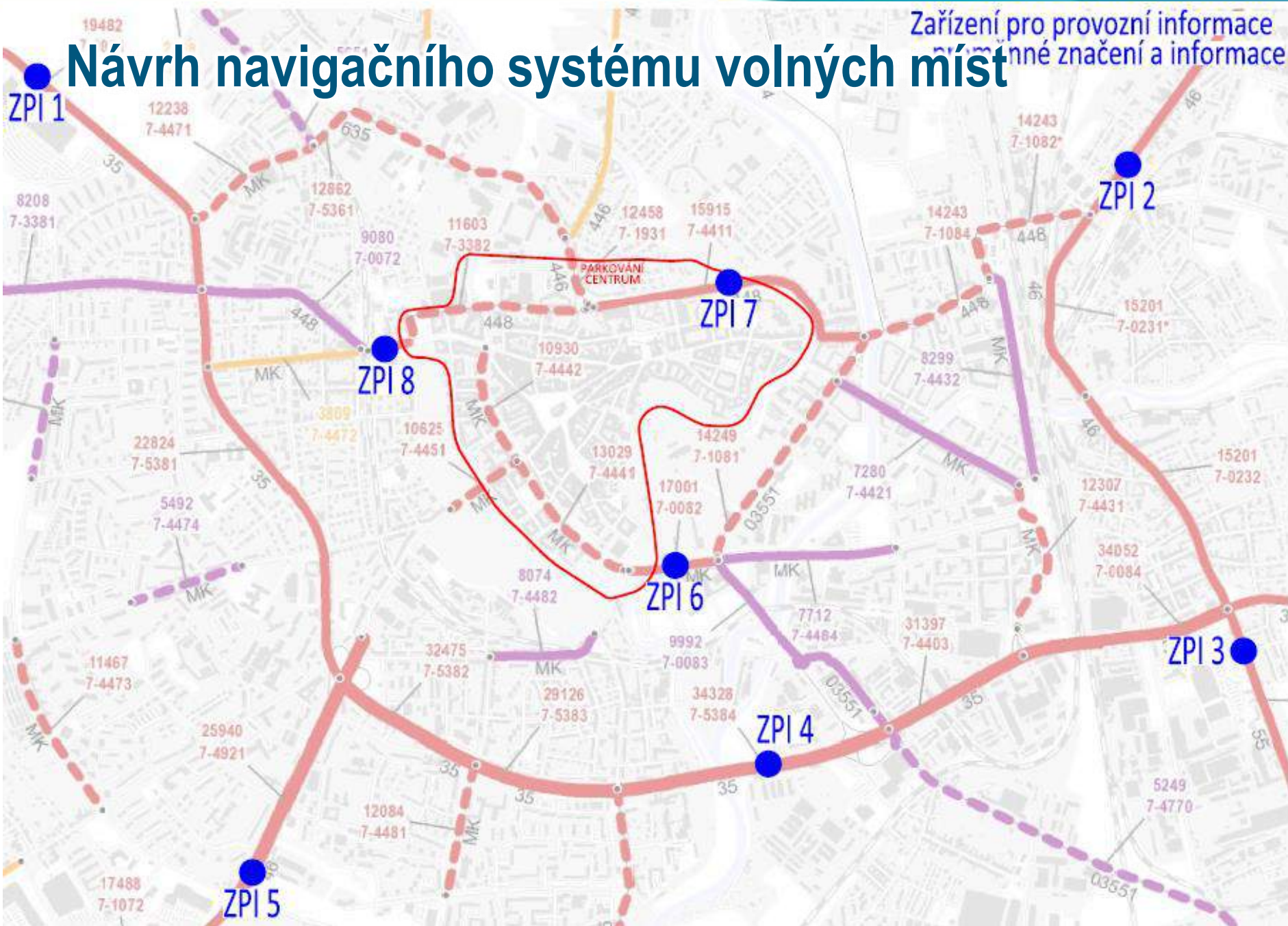
Kontrola dodržování systému

- *Registrace všech vozidel skrze SPZ.*
- *Za pomoci lidské síly.*
 - o *Civilní pracovníci vytipovávají možná porušení pravidel a úřední osoby přestupky dokumentují a řeší, případně předávají k řešení na magistrát. Vzhledem k rozsáhlému plošnému rozšiřování placeného parkování bude třeba zásadní navýšení personálních kapacit.*
- **Výraznou automatizací a méně lidskou silou.**
 - o *Sběr dat probíhá pomocí pevných nebo mobilních kamer, umožňující detekci i dokumentaci přestupku. Případně jiné techniky umožňující alespoň detekci přestupku a poté dokumentace úřední osobou s řešením na místě nebo řízením na magistrátě. (dotace irop 21+)*



Návrh navigačního systému volných míst

Zařízení pro provozní informace
náměnné značení a informace



Soukromá volná místa

Soukromé parkovací plochy a objekty podnikatelů, ale i obchodních řetězců typicky supermarketů je třeba zapojit do informačního systému parkování, který poskytuje lidem informace o volných parkovacích místech a jejich ceně (např. nabídka supermarketů parkování přes noc pro rezidenty). Město by mělo motivovat návštěvníky, rezidenty i abonenty centra, aby vozidla parkovaly v parkovacích domech. Typicky očekávaná cena v parkovacím objektu je polovina z ceny stání na ulici. Protože jsou však všechny parkovací domy v soukromých rukou, jsou možnosti, jak toho dosáhnout omezené: např. dotace ceny v parkovacím objektu nebo zvýšení ceny za stání na ulici (které však nemusí mít kýžený efekt).

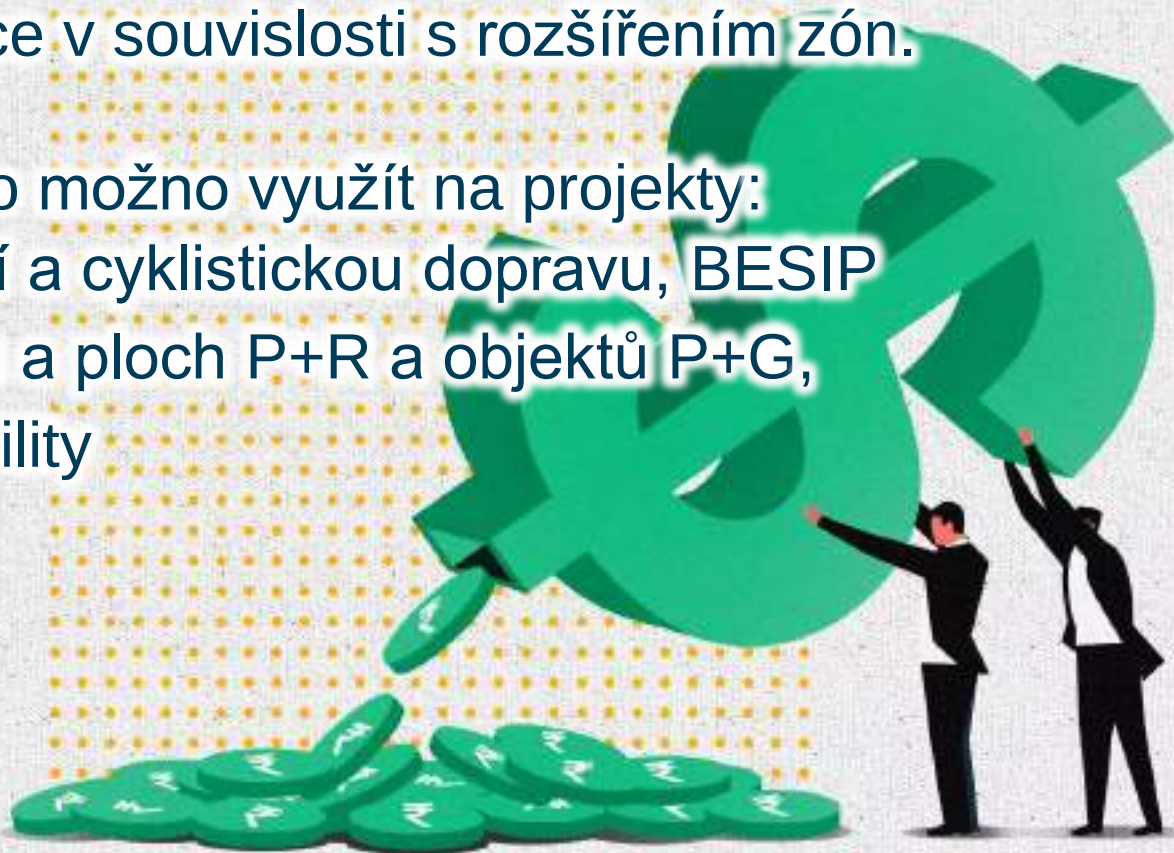
Návrh fondu mobility

Výnosy z parkování (potažmo mobility) jdou do fondu. Z něho jsou hrazeny náklady na management.

Fond je účelné zřídit již nyní, aby v něm byla vytvořena rezerva pro investice v souvislosti s rozšířením zón.

Zisk z fondu by bylo možno využít na projekty:

- opatření pro pěší a cyklistickou dopravu, BESIP
- výstavbu objektů a ploch P+R a objektů P+G,
- k propagaci mobility



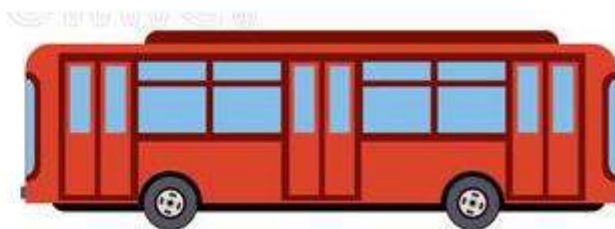
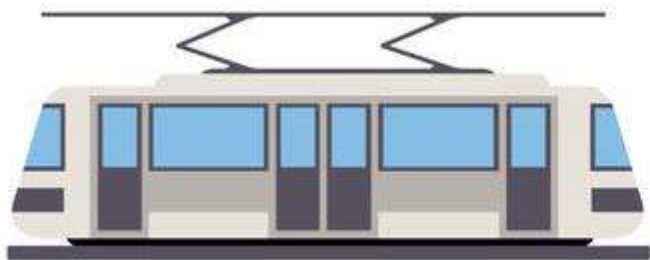
Návrh parkování pro cyklisty

- **velmikrátké** kultivace prostoru před prodejny v širším centru.
- **krátkodobé** typu „U“ na každou ulici v centru.
- **střednědobé/dlouhodobé**
 - **veřejné** – uzamykatelné automatické nebo obslužné úschovny (např. biketower, či úschovna ČD) :
 - vlakovém hl.n. – automatickou úschovnu,
 - autobusovém nádraží – bikeboxy,
 - ul Aksamitova u tržnice – bikeboxy.
 - **neveřejné** – uzamykatelné kolárny s dohledem (pro zaměstnance, pro nájemníky na kartu/klíč) město může podpořit jejich rozvoj i na veřejných pozemcích



Zvýhodnění hromadné dopravy

- **krátkodobé jízdné - proti účtu zaplaceného parkovného** (P+R, P+G), musí tedy existovat evidence o zaplacení (fyzický nebo virtuální parkomat), na úrovni kraje takové parkoviště zatím neexistují,
- **roční jízdné - zvýhodnit ty kteří auto nemají a mají trvalé bydliště v Olomouci**, např. formou dotace na roční jízdné (praktikuje např. Brno 30 % na nepřenosné základní celoroční jízdné s trvalým bydlištěm formou dotace).



Měkká opatření k ovlivnění poptávky IAD

Měkká opatření mají doprovázet ta fyzická:

- **Kampaně na podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy** pro konkrétní cílové skupiny (např. Do práce na kole, Evropský týden mobility)
- **Prezentace partnerství se vzorovými městy** v zahraničí,
- Realizace projektu „**Bezpečné cesty do školy**“ a „**školních plánů mobility**“ (řešení dopravního chování dětí a navazující opatření pro změnu prostředí ulic),
- Vzdělávání v oblasti udržitelné mobility,
- **Participace veřejnosti na veřejném rozpočtu** a způsob, jak transparentně sbírat drobné investiční podněty nebo žádosti o opravy v oblasti mobility a ty pak realizovat (např. Dáme na vás, Zmapuj to, Brňáci pro Brno),
- **Osvětové kampaně k využití P+R** v lokalitách mimo území města.



Navýšit kapacitu nebo

pracovat se stávající kapacitou?



Hierarchy of Controls

Most effective

Elimination

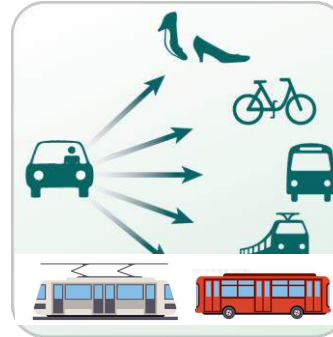
Substitution

Engineering Controls

Administrative Controls

PPE

Least effective



Závěr – očekávané výsledky, pokud budete chtít

- **přínosy**
 - zvýšení pravděpodobnosti, že zaparkuji
 - motivace nepoužívat auto pro studenty, lidé bez trvalého bydliště, zaměstnance v centru, dodávky
 - získání prostředků pro dlouhodobá řešení
- **ztráty**
 - administrativa pro rezidenty
 - výdaje pro návštěvníky
- **co nevyřeší**
 - už je aut příliš mnoho