

Parkovací politika města Olomouce

Návrhová a implementační část

srpen 2021

Obsah

Seznam příloh	3
Seznam obrázků	3
Seznam tabulek	3
Identifikační údaje	1
1. Úvod	2
3.2. Zajištění dostupnosti území	7
3.2.1. Intermodalita	7
3.2.2. Parkování u cíle	8
4. Základní rámec parkovacího systému	9
5. Parametry organizace parkování	11
5.1. Rozdělení zón do oblastí	11
5.2. Cenové tarify a časy regulace	14
5.3. Postavení specifických situací v systému parkování	16
5.4. Správa systému a uživatelská rozhraní	18
5.4.1. Krátkodobé platby	18
5.5. Kontrolní mechanismy	19
6. Návrh navigačního systému	21
6.1. Navigační systém pro placenou zónu centrum	21
6.2. Navigační systém pro sv. Kopeček	21
7. Návrh zařízení pro cyklisty	23
8. Zvýhodněné jízdné v hromadné dopravě	25
9. Zřízení fondu mobility	26
10. Měkká opatření k ovlivnění poptávky IAD	27
11. Implementace	28
11.1. Etapizace rozšíření systému parkování	29
11.2. Náklady rozšíření a provoz	31
11.3. Výnosy	33
11.4. Monitorovací indikátory	34
Přílohy	38

Seznam příloh

- Příloha č. 1: Mapa parkovacích objektů
- Příloha č. 2: Mapa parkovacích zón a oblastí
- Příloha č. 3: Mapa navigačního systému a parkovacích automatů
- Příloha č. 4: Statistické ukazatele parkovacích oblastí a zón

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zpracované regulační plány v Olomouci k roku 2020.	4
Obrázek 2: Návrh rozšíření stávající zóny placeného stání A a B o zóny C a D a jednotlivá parkoviště na sv. Kopečku.	9
Obrázek 2: Návrh ke stávající zóně placeného stání A a B a zřídit nové zóny C a D, mimo výřez sv. Kopeček.	10
Obrázek 4: Rozdělení zón do oblastí o velikosti cca 50 ha, označení oblastí A1 až D6.	12
Obrázek 5: Situace parkování na sv. Kopečku s rozšířením zpoplatnění parkovišť ze 3 na 5.....	12
Obrázek 6: Návrh rozmístění 32 nových parkomatů v zóně C (zelené hvězdy) a stávajících parkomatů umístěných zejména v zóně B (červené hvězdy).....	19
Obrázek 7: Vozidlo vybavené pro automatizovanou kontrolu parkujících vozidel a jeho ovládací software.	20
Obrázek 8: Ukázka výsledků z automatizované kontroly a statistiky parkujících vozidel v bytové zástavbě (zobrazeny podélné osy vozidel ve dvou časových řezech současně).	20
Obrázek 9: Návrh umístění zařízení pro provozní informace – informačních displejů v centru. (CROSS 2020)	22
Obrázek 10: Návrh doplnění stojanů v centru – fialové tečky; stávající stojaky – tyrkysové a zelené tečky (NDCON 2017)	24
Obrázek 1: název	Chyba! Záložka není definována.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu	5
Tabulka 2: Návrh definic uživatelů dlouhodobého parkování, navržené změny zvýrazněny žlutě.....	13
Tabulka 3: Kapacita parkovacích míst na veřejných prostranstvích.....	14
Tabulka 4: Návrh období regulace parkování.....	14
Tabulka 5: Návrh krátkodobých cen pro návštěvníky	15
Tabulka 6: Návrh základní cenové politiky dlouhodobých karet.....	15
Tabulka 7: Návrh přírůžek k základní ceně dlouhodobých karet.....	15
Tabulka 8: Harmonogram implementace.....	30
Tabulka 9: Předpokládané náklady zavedení parkovacího systému	31
Tabulka 10: Předpokládaná změna uživatelů v systému parkování.....	33
Tabulka 11: Předpokládané výnosy po rozšíření a úpravě cen po roce 2023+ v tis. Kč	33

Tabulka 12: Hodnotící indikátory	35
Tabulka 1: název	Chyba! Záložka není definována.

Identifikační údaje

Zadavatel:

Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc

zastoupené Útvarem hlavního architekta

Koordinátor projektu: Martin Luňáček, martin.lunacek@olomouc.eu

Zpracovatel:

do 12/2020 **HaskoningDHV Czech Republic, s.r.o., Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8**

od 01/2021 **DHV PRO, s.r.o., Kounicova 688/26, 602 00 Brno**

Vedoucí řešitelského týmu: Václav Starý, vaclav.stary@rhdhv.com, +420 603 875 291

Členové řešitelského týmu:

- Daniel Bárta, technická část
- Jiří Kašpar, ekonomická část

1. Úvod

Návrhová část parkovací politiky určuje konkrétní cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynula z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle managementu parkování. V parkovací politice jsou uvedeny měřitelné cílové hodnoty, které jsou založeny na realistickém zhodnocení počáteční úrovně a dostupných zdrojů. Tyto cílové hodnoty by měly odrážet dílčí cíle PUMMO.

Návrhová část parkovací politiky podporuje vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň podněcuje přesun k udržitelnějším druhům dopravy tak, aby došlo k naplňování PUMMO. Politika navrhuje ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních ke zlepšení výkonu a nákladové výhodnosti s ohledem na deklarovaný záměr a specifické cíle.

Parkovací politika předkládá dlouhodobou strategii pro budoucí rozvoj managementu parkování v Olomouci a rozvoje navazujících služeb souvisejících s danou problematikou. Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje řešení statické dopravy na vymezeném území. Na základě zvoleného maximalistického scénáře vývoje v PUMMO budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Parkovací politika pracuje s následujícími obdobími:

- Krátkodobý horizont do roku 2023
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030
- Dlouhodobý horizont – vize do roku 2050

2. Cíle návrhu

Obecným cílem návrhu je rozvoj statické dopravy a zkvalitnění prostředí města při zachování stávajících funkcí mobility a existujících funkčních nástrojů se zřetelem na ekonomickou proveditelnost.

Konkrétními cíli jsou:

- zvýšení pravděpodobnosti zaparkování pro auta i kola,
- snížení počtu odstavných stání pro auta v pěší zóně a její bezprostřední blízkosti,
- preference parkovacích objektů pro auta před uličními stánými,
- zajištění ekonomické udržitelnosti.

3. Statická doprava v územním plánování

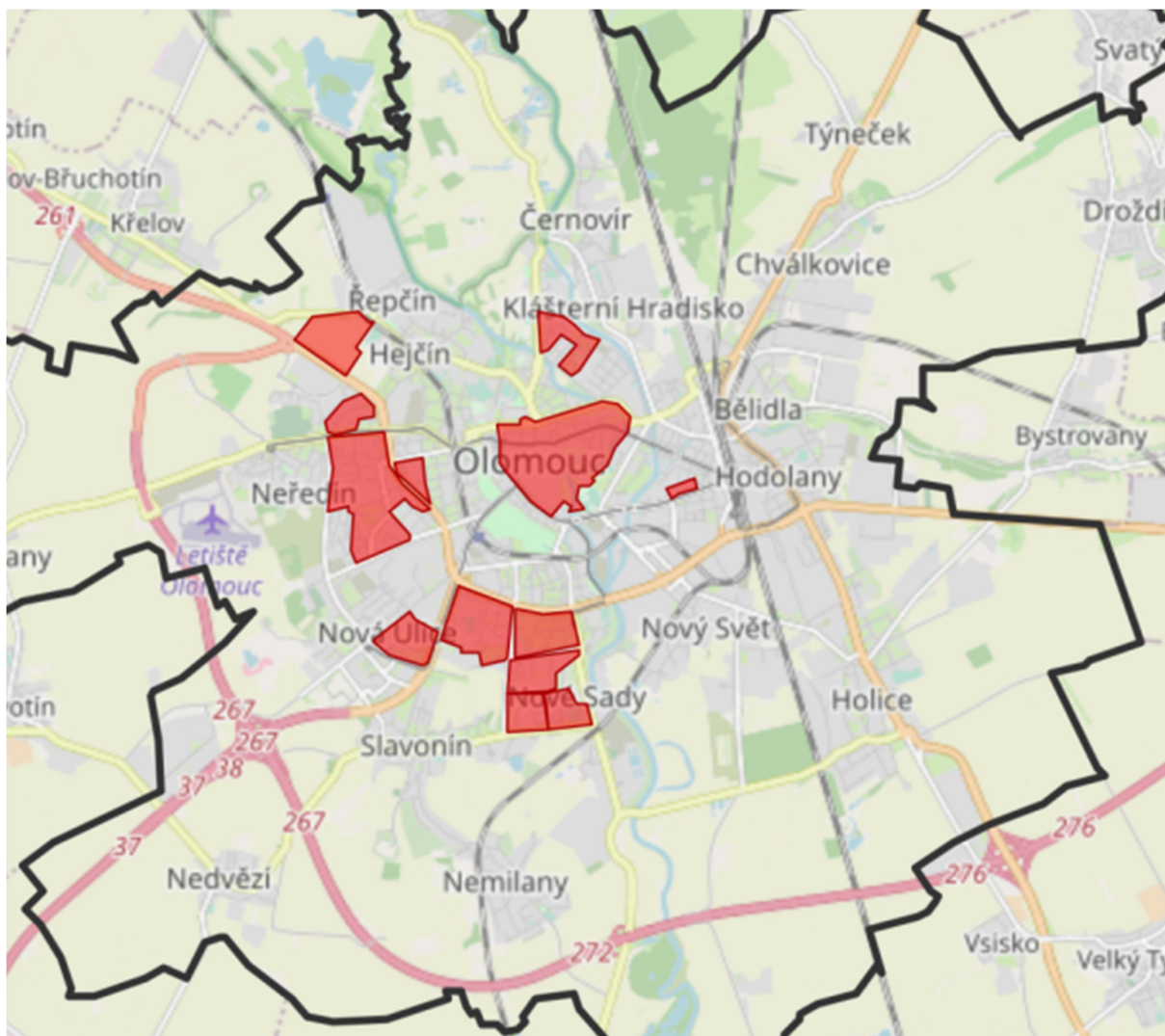
Územní plán vytváří zejména prostorové předpoklady pro rozvoj koncentrovaných parkovacích kapacit. Úkolem územního plánování je umožnit rozvoj, a to zejména zohledněním prostorových vztahů a udržitelnosti. Územní plán z pohledu statické dopravy stanovuje součinitel vlivu stupně automobilizace (ka) na hodnotu 1, což odpovídá stupni automobilizace 500 osobních vozidel na 1000 obyvatel. Ten souží zejména pro určení počtu parkovacích stání požadovaných na novou výstavbu. Průzkum dopravního chování z roku 2016 stanovil stupeň automobilizace na 300 a dle dat „Evidence vozidel“ vedené MDCR 2016 je to 400. Jedná se tedy o předvídání růstu počtu automobilů nebo jeho stimulaci.

Územní plán dále vymezuje 19 ploch pro stavbu parkovacích kapacit celoměstského významu, jde však spíše o územní rezervy, dlouhodobě ve městě vyčleněné s potenciálem nových 6 970 parkovacích míst. Při ceně 0,5 mil. Kč za parkovací místo se řádově jedná o 3,5 miliardy Kč. Navržené kapacity jsou dostatečné, jejich úplná realizace však není ve finančních možnostech města, a to ani v dlouhodobém horizontu.

Územní plán dále také umožňuje výstavbu parkovacích kapacit podmíněně ve všech plochách, pokud by měla sloužit pro potřebu dané plochy. Z hlediska dopravního posouzení se vymezení statické dopravy jeví koncepčně jako dostatečné, jednotlivé změny jsou popsány v následující kapitole etapizace.

Regulační plány dále rozpracovávají problém místního deficitu parkování osobních vozidel, a řeší ji zpravidla výstavbou pozemních, nadzemních nebo podzemních parkovacích kapacit, často intenzifikací stávajících ploch. Olomouc má 13 platných regulačních plánů a v nich má rozpracováno dalších 22 záměrů parkovacích objektů a ploch s rámcovou kapacitou cca 2 276 míst (kapacita je odvislá od výšky objektu a ta od poptávky a ta od ceny). Při ceně 0,5 mil. Kč za parkovací místo se řádově jedná o 1,1 miliardy Kč, v případě podzemních objektů spíše více, u nadzemních, zejména lehkých konstrukcí, méně. Objekty, zejména technologie zakladač nebo fastpark navržené v rámci regulačních plánů je možno realizovat skrze privátní subjekty (např. sdružení majitelů, public privat partnership), formou partnerství s městem např. poskytnutím pozemku.

Proto se navrhuje parkovací objekty etapizovat, vybrat několik objektů, které mohou plnit více funkcí v klíčových polohách a mohou mít naději na vícezdrojové financování.



Obrázek 1: Zpracované regulační plány v Olomouci k roku 2020.

3.1. Návrh etapizace výstavby objektů

Vzhledem k enormním nákladům ve statisících Kč na výstavbu 1 nového parkovacího místa pro auta a špatnému finančnímu zdraví města bude sledováno a připravováno pouze několik málo projektů, které je reálné naplnit. V případě postavení objektu nebo nemožnosti ho postavit, bude objekt nahrazen alternativním nebo novým. Sledovány jsou takové objekty, které:

- svou polohou a konfigurací mohou plnit multifunkční roli pro řidiče (P+R/P+G/B+R/R+B a zajišťovat alternativu/zálohu pro rezidenty/návštěvníky),
- je možné uvažovat o financování soukromém nebo dotačním,
- jsou v atraktivních lokalitách, kde je poptávka nebo její předpoklad,
- je nebo bude napojení na páteřní hromadnou dopravu,
- případně je cílem změnit formu parkování z uličního prostoru do dedikovaných objektů.

Tabulka 1: Rámcové náklady na zbudování parkovacích ploch a objektů dle typu

Skupina	Typ	Cena investice na 1 parkovací místo
povrchové	na stávající místní komunikaci (jen dopravní značení)	5 000 Kč – 10 000 Kč
	nové pozemní parkoviště (nové zpevněné plochy)	50 000 Kč – 150 000 Kč
garáže	parkovací objekt nadzemní (lehký montovaný)	150 000 Kč – 300 000 Kč
	parkovací objekt nadzemní (rampový nebo zakladač)	250 000 Kč – 500 000 Kč
	parkovací objekt podzemní či těžký vícepatrový	500 000 Kč – 900 000 Kč

Pro další rozpracování (1. etapu) byly vytipovány tyto objekty:

- pro centrum:
 - Stadion DK-11 (alternativně DK-10 Franklinova, DK-14 Tržnice, parkovací dům Flóra),
 - Přednádraží DK-X, plocha pro Nové Hodolany na pozemcích ČD a.s. (pro střednědobý horizont, aktuálně s vlastníkem neprojednatelné),
- pro sídliště
 - Neředín DK-01,
 - Nová Ulice DK-04,
 - Schweizerova DK-Z jako plocha na budoucí dostavěné trati tramvaje 3. etapy (alternativně DK-08 Nové Sady).
- pro nákladní dopravu
 - DK-18 realizace při stavbě D35 Křelov, zprovoznění po roce 2026
 - DK-20 při stavbě I/46 Olomouc východní tangenta, zprovoznění po roce 2028

Parkovací objekt DK-05 Sv. Kopeček nebude dále sledován pro jeho nerentabilitu a bude pouze rozšířena a upravena stávající parkovací plocha.

3.2. Zajištění dostupnosti území

3.2.1. Intermodalita

Statická doprava je součástí mobility ve městě, kde plní významnou a nedílnou roli. Faktický účel je parkování individuálních vozidel/kol, ale lze sledovat různý účel odstavení vozidel/kol a tomu přizpůsobit formu. Tyto účely lze shrnout do dvou skupin: intermodality a parkování u cíle. Intermodalita neboli možnost změnit dopravní prostředek podle jeho přiměřenosti a výhodnosti pro danou situaci je klíčovým parametrem pro rozvoj udržitelné mobility. V místě, kde dochází ke změně dopravního prostředku, musí být možnost vozidlo zanechat a zároveň stanice k užití sdílené nebo hromadné dopravy, která je žádoucí a udržitelná.

Základní konverze dopravních prostředků je mezi individuální a hromadnou dopravou:

- Park+Ride (P+R), auto zaparkuj a jeď hromadnou dopravou je ve městě očekávána ve smyslu:
 - vyjetí z města vlakem z nádraží je výhodné pro klíčovou stanici „Olomouc hl.n.“, rozšíření stávající kapacity (podzemní garáže Jeremenkova a parkoviště Cimburkova) je hledáno objektem DK-X.
 - nebo přijed' do města a zanechej vozidlo na okraji a dále pokračuj MHD zejména tramvají, stávající odstavná parkoviště jsou rozvíjena objekty DK-01, DK-04, DK-08.
- Kiss+Ride (K+R), vylož spoujezdce a jeď hromadnou dopravou, použito u nádraží je dále uvažováno pro stanici „Olomouc hl.n.“, kde ve stávající podobě je dostačující parkoviště s touto funkcí mezi poštou a výpravní budovou. U dalších cílů budou zřizována dle potřeby při přípravě jednotlivých oblastí do systému parkování.
- Bike+Ride (B+R), přijed' na kole a dál jeď hromadnou dopravou, je nyní možno na sdíleném kole nebo vlastním. Potřebnou infrastrukturu se dále navrhuje u objektů DK-01, DK-04, DK-Z, DK-X, DK-11 a automatická úschovna na vlakovém hl.n. a autobusovém nádraží vč. možnosti nabíjení elektrokol.
- Park+Bike (P+B), přijed' autem a dál jeď na svém/sdíleném kole, nyní lze využít parkoviště Lazce a Chválkovická, další jsou navrženy v rámci objektů DK-01, DK-04, DK-Z, DK-X, DK-11.

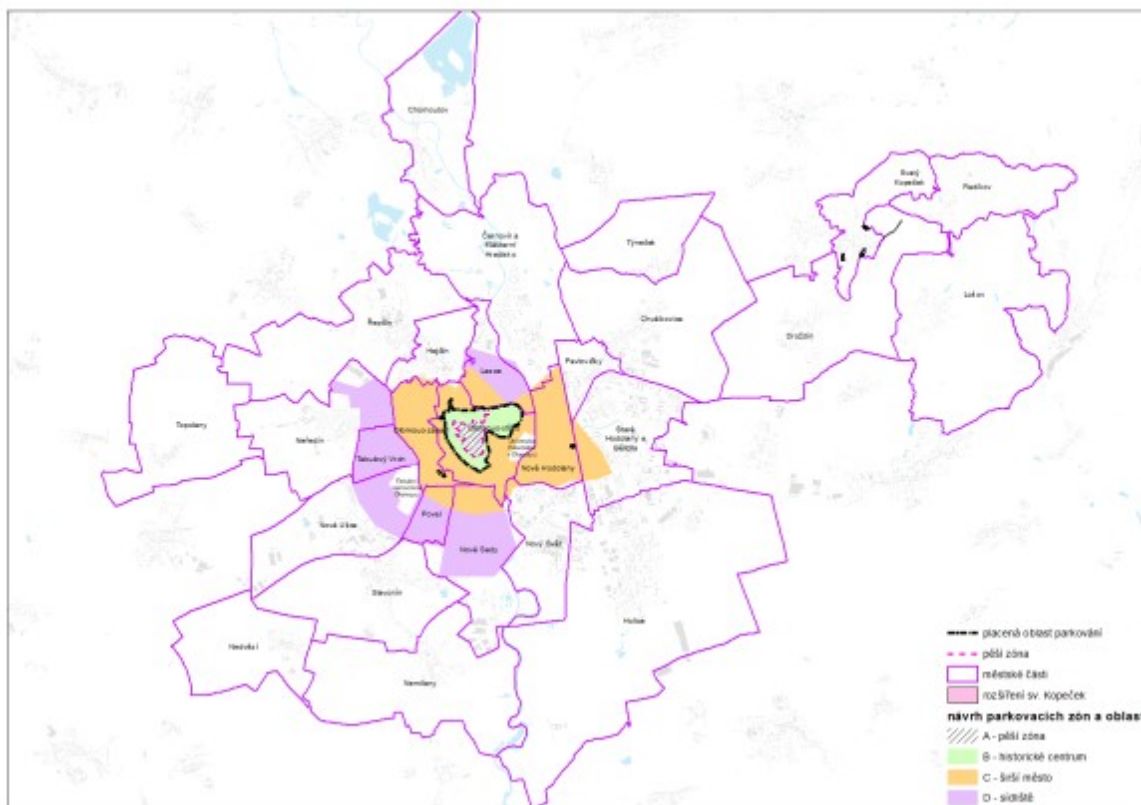
3.2.2. Parkování u cíle

Parkování u cíle, ať už ve smyslu krátkodobém (obchod, služby) nebo střednědobém (zaměstnání), nebo dlouhodobém (bydliště) je možno uvažovat ve dvou módech:

- **Park+Go (P+G), zaparkuj auto a dojdi:**
 - Krátkodobé parkování je a nadále bude regulováno zpoplatněním a jeho úpravou v centru města a na sv. Kopečku. V centru bude nad stávající tři soukromé objekty pro tento účel bude nově sledován objekt DK-11.
 - Střednědobé a dlouhodobé parkování je navrženo v širším centru případně na sídlištích rozšířením regulací formou zpoplatnění s cílem zvýšit rezidentům pravděpodobnost nalezení volného místa. Další kapacity budou poskytovat objekty DK-01, DK-04, DK-08, DK-X, DK-Z, DK-11 při nočním provozu, kdy nebudou využity pro P+R.
- **Bike+Go (B+G), zaparkuj kolo a dojdi:**
 - krátkodobé parkování je a bude nyní rozvíjeno výstavbou vhodných stojanů typu „U“, jeho pokrytí bude plošné, zejména v historickém centru a přilehlém okolí.
 - střednědobé a dlouhodobé parkování je uvažováno zejména v kombinaci kryté/hlídané a s možností nabíjení elektrokol podobně jako B+R pro „Olomouc hl.n.“, autobusové nádraží a ul. Aksamitova/tržnici. Potřebnou infrastrukturu se dále navrhuje u objektů DK-01, DK-04, DK-08, DK-X, DK-Z a DK-11.

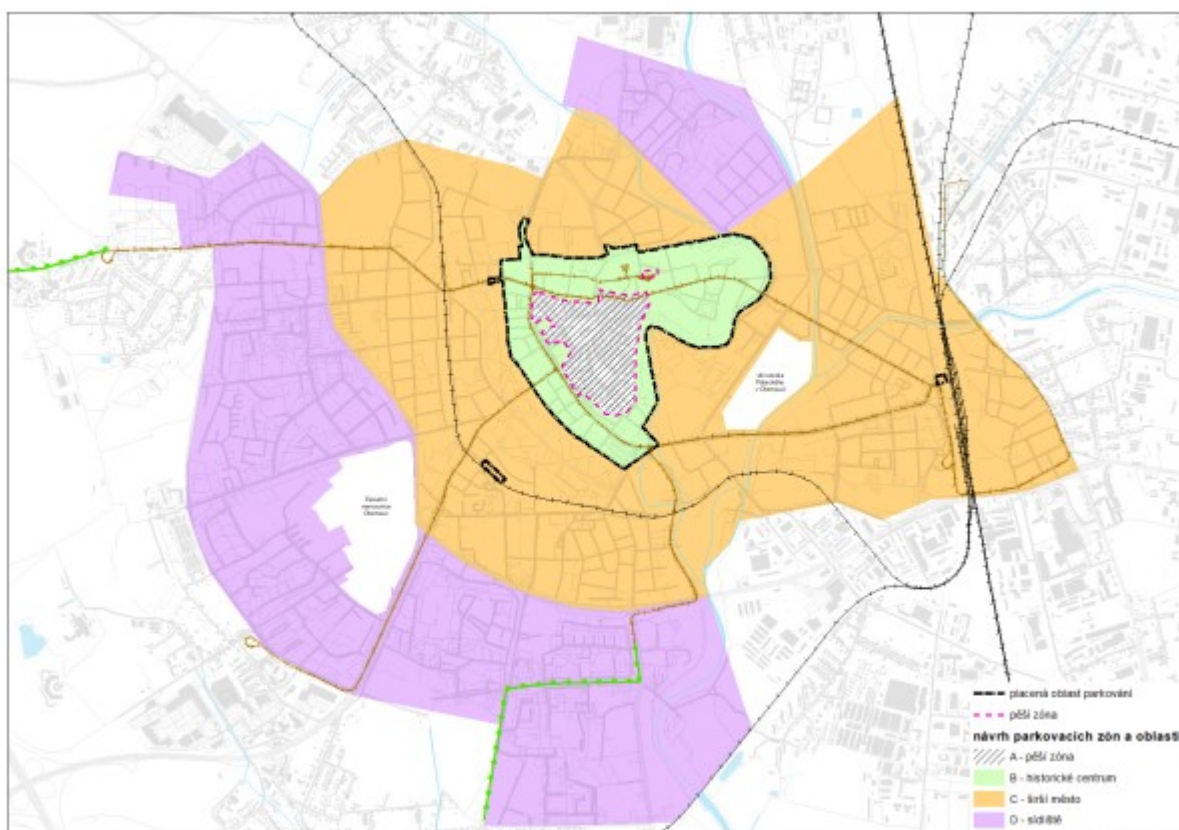
4. Základní rámec parkovacího systému

Strategický plán rozvoje města stanovuje jeden z cílů „3.1.3 Optimalizace parkování v centru, v problémových sídlištích i ve vazbě na přestupní terminály“. Navrhuje se rozšíření o oblast širšího města a sídliště, protože rozšiřování od centra k sídlištím je proveditelné technicky a ekonomicky a zároveň umožní soudržnost systému.



Obrázek 2: Návrh rozšíření stávající zóny placeného stání A a B o zóny C a D a jednotlivá parkoviště na sv. Kopečku.

Stávající zóna placeného stání bude ponechána a bude vytvořena zóna „širší město“, na kterou za průtahem I/35 Velkomoravská-Foestrova naváže zóna „sídliště“. Zóna C umožňuje další stupeň cenového stupňování, její hranice je však posunuta dále od centra a umožňuje zapojit i sídliště. Samostatně bude řešen sv. Kopeček.



Obrázek 3: Návrh ke stávající zóně placeného stání A a B a zřídit nové zóny C a D, mimo výřez sv. Kopeček.

5. Parametry organizace parkování

5.1. Rozdělení zón do oblastí

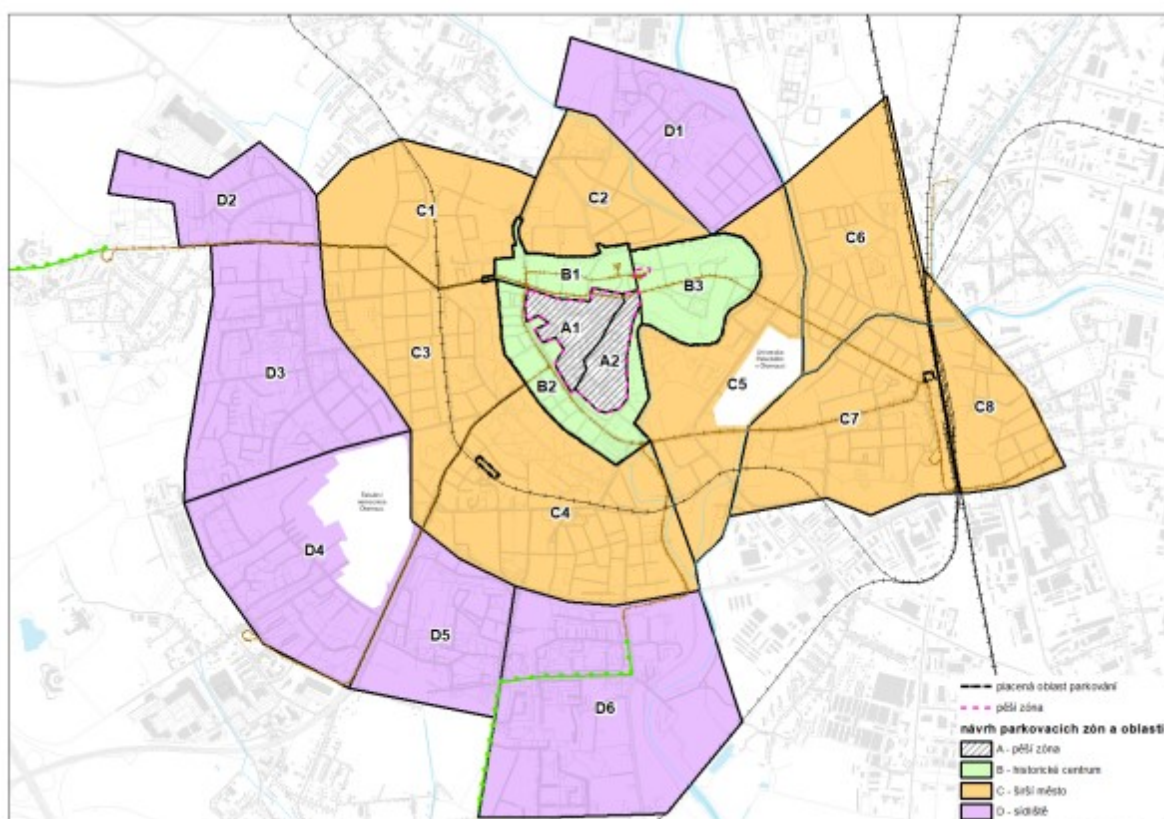
Oproti stávající situaci v zóně placeného stání budou zóny dále rozděleny na oblasti. Oblasti mají omezit parkování z celé zóny na menší oblast v místě sídla abonentů, bydliště rezidentů a bezprostředním okolí pro využívání služeb a přiměřeného prostoru pro nalezení volného místa. Cílem je vytvořit oblasti v přirozených urbánních hranicích a přiměřeně velké obvyklému chování v dané části města. Zároveň redukovat zvýhodněné parkování jen na místo bydliště/sídla, aby vlastnictví dlouhodobé karty neposkytovalo volné parkování na velké části města.

Každá zóna je rozdělena do oblastí odpovídající urbanismu města (cca 50 ha). Oblasti jsou dostatečně velké, aby zahrnovaly kromě domovské lokality i zázemí služeb a zároveň srozumitelný a sdělný. Je ale do určité míry prostorově nerovný k těm, co sídlí na jeho hranici a jsou zvyklí hranici překračovat.

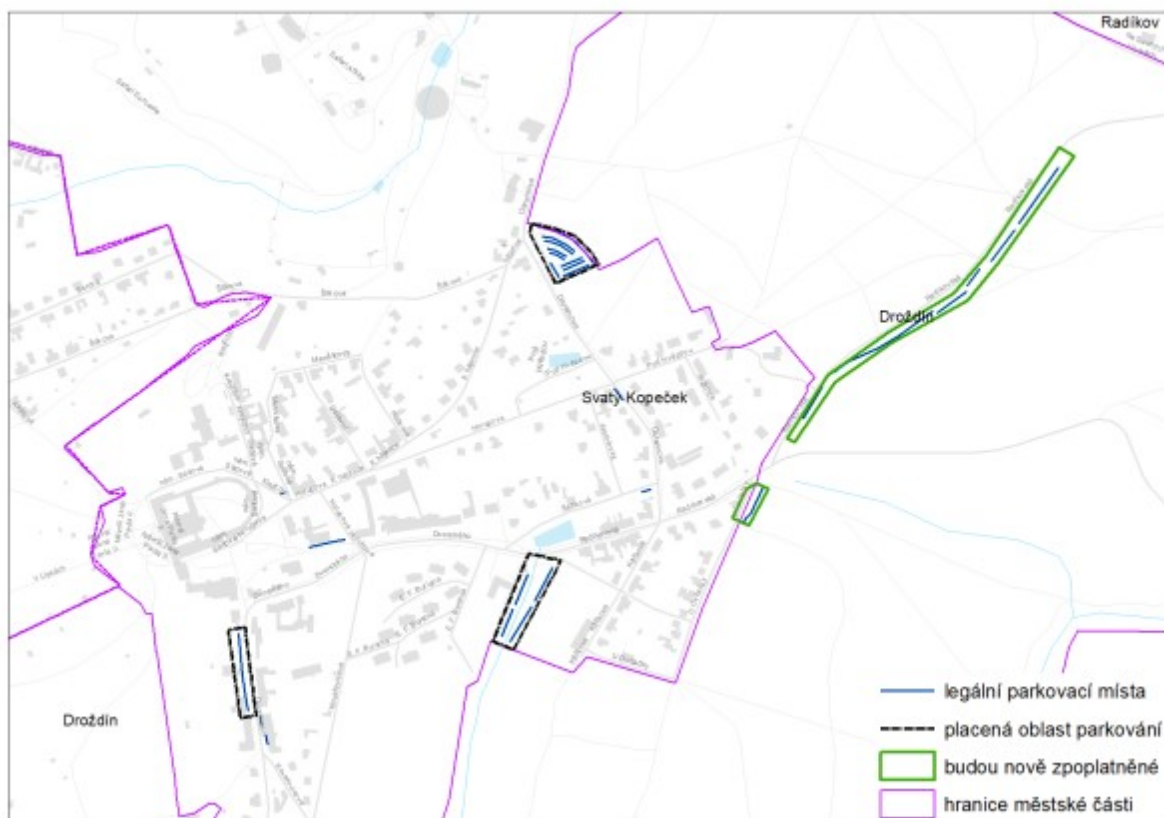
Nově navržená rozšíření, včetně stávající zóny placeného stání, budou rozděleny do oblastí:

- A – pěší zóna, 2 oblasti označené A1 a A2,
- B – historické centrum, 3 oblasti označené B1 až B3,
- C – širší město, 8 oblastí označené C1 až C8,
- D – sídliště, 7 oblastí označené D1 až D6,
- K – sv. Kopeček.

Zóna K – sv. Kopeček, bude realizována jako rozšíření regulace ze 3 na 5 parkovišť a bude ponechán stávající systém zákazů vjezdu. Protože území této městské části nedisponuje mimo parkoviště významným počtem legálních parkovacích míst.



Obrázek 4: Rozdělení zón do oblastí o velikosti cca 50 ha, označení oblastí A1 až D6.



Obrázek 5: Situace parkování na sv. Kopečku s rozšířením zpoplatnění parkovišť ze 3 na 5.

Základní tři typy uživatelů jsou platné v každé jedné konkrétní oblasti příslušné zóny:

- rezident – občan zde bydlící
- abonent – podnikatel zde podnikající,
- a návštěvník – všichni ostatní.

Návrh definic uživatelů dlouhodobého parkování vychází z nastavení stávající zóny placeného stání. Nově se navrhuje, aby statut rezidenta získal i cizinec, naopak vlastník nemovitosti, nemá-li trvalé bydliště v oblasti, se stává abonentem. Cílem je snížit počet beneficentů, kteří zcela nenaplnují statut rezidenta a zrovnoprávnit institut i pro cizince. Dále motivovat k navýšení počtu obyvatel s trvalým bydlištěm, což pozitivně ovlivní rozpočtové příjmy města, které jsou přímo úměrné počtu trvale bydlících a snížit parkování služebních vozidel na veřejných prostranstvích pod hlavičkou rezidentů. Na příkladu rezidenčního parkování v Brně lze analogicky odhadovat, že dle ankety mezi uživateli změnu trvalého bydliště provedlo 8 % dotázaných (není však zřejmé, zda to bylo v rámci Brna nebo z jiné obce). Formu zvýhodnění vázanou na bytovou jednotku/nebytový prostor namísto na osobu nyní legislativa neumožňuje.

Tabulka 2: Návrh definic uživatelů dlouhodobého parkování, navržené změny zvýrazněny žlutě.

Uživatel	Subjekt	Podmínka osoby pro oblast	Podmínka vztahu k vozidlu	Podmínka vozidla
rezident	fyzická osoba	trvalý pobyt, cizinec přechodný (vyjma osob s úřední adresou)	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání	vlastníkem, provozovatelem, s leasingem, služební svěřené do soukromého užívání
abonent	fyzická osoba	vlastník nemovitosti (bez trvalého bydliště)		
	podnikající fyzická nebo právní osoba	sídlo nebo provozovna	provozováno za účelem podnikání	
abonent	fyzická nebo právní osoba	-	-	

5.2. Cenové tarify a časy regulace

Pro zvýšení efektivního nakládání s parkovacími místy, je navržena regulace cenou se zvýhodněním rezidentů/abonentů. Peníze jsou nejuniverzálnějším vyjádřením poptávky po parkování se zvýhodněním pro rezidenty (a motivací se jím stát), místa nejsou rozlišena a dochází sdílení míst mezi poptávajícími.

Předmětem regulace je 6 600 míst v zóně C, 10 200 v zóně D a 290 míst v zóně K. Regulace časová je v zónách A-B-C-D navržena v pracovní dny v denní nebo noční dobu. V zóně K je navrženo ponechat stávající stav bez úprav, tj. celotýdenní regulaci od 9:00 do 20:00 v sezóně a s postupným krácením do 16:00 v zimě

Tabulka 3: Kapacita parkovacích míst na veřejných prostranstvích

Zóna	Počet míst
A (stav)	200
B (stav)	2 000
C	6 650
D	10 250
K (stav)	290
celkem	19 390

Tabulka 4: Návrh období regulace parkování

Zóna	Dny regulace	Stávající časy	Návrh
A – pěší zóna	pracovní dny	9:00-18:00	8:00-18:00
B – historické centrum	pracovní dny	9:00-18:00	8:00-18:00
C – širší město	pracovní dny	-	8:00-18:00
D – sídliště	pracovní dny	-	17:00-6:00
K – sv. Kopeček	celý týden	9:00-20:00 (-16:00)	9:00-20:00 (-16:00)

Cenová politika krátkodobých karet vychází ze stávajících cen a z porovnání průměru krajských měst (100)-48-15 Kč/hod.

Navrhuje se růst hodinové sazby v hodnotě odstupňované 100-40-20-10 Kč/hod pro zóny A-B-C-D. V nové zóně C a D je 1. hodina parkování za den zdarma pro zjednodušení zásobování prostřednictvím parkovacích míst.

Tabulka 5: Návrh krátkodobých cen pro návštěvníky

Zóna	Stávající Kč/hod	Návrh Kč/hod	Poznámka
A – pěší zóna	30	100	-
B – historické centrum	30	40	-
C – širší město	-	20	1. hod zdarma/den
D – sídliště	-	10	1. hod zdarma/den
K – sv. Kopeček	70 Kč/den	100 Kč/den	max. 6 hodin

U dlouhodobých karet se navrhuje navýšení cen, které jsou ve vzdálenější zónách násobně nižší. Dochází ke zrušení přenosné parkovací karty, výrazném zdražení druhé a další karty u rezidentů a také abonentů. Zřízena je nepřenosná parkovací karta pro návštěvníky do zóny C. Dlouze bylo pracovní skupinou projednáváno, zda nezavést pro rezidenty zvýhodněnou cenu návštěvnické karty, což je ale právně neprosaditelné pro diskriminaci (na rozdíl přípustného situace při parkování v místě bydliště).

Tabulka 6: Návrh základní cenové politiky dlouhodobých karet

Uživatel	Dlouhodobá karta	Stávající Kč/rok	Návrh Kč/rok
rezident	nepřenosná	1 000	zóna AB: 2 000 zóna C: 600 zóna D: 100
abonent	nepřenosná	10 500	12 000
návštěvník	nepřenosná pouze do zóny C	-	12 000

Tabulka 7: Návrh přírážek k základní ceně dlouhodobých karet.

Typ přírážky	Stávající	Návrh
Druhé a další oprávnění rezidenta	1,5×	zóna AB: 16 000 zóna C: 12 000 zóna D: 10 000
Druhé a další oprávnění abonenta	1,5×	18 000
Druhé a další oprávnění návštěvníka	-	18 000

5.3. Postavení specifických situací v systému parkování

Mimo základní a nejčtenější tři skupiny uživatelů, tj. rezidentů, abonentů a návštěvníků odstavují svá vozidla také řidiči v dalších specifických situacích. Pro tato postavení je třeba formulovat podmínky parkování.

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.

Dodávky (Nákladní vozidla do 3,5 t) se navrhuje regulovat zónovou dopravní značkou B29 „zákaz stání“ + E13 „symbol 206 nákladní vozidlo“ + E13 např. „v čase 17:00-7:00“ v postižených lokalitách. Časové omezení vymezit nocí s ohledem denního pohybu řemesníků a servisních služeb, případně zásobování. (Pilotní realizace bude v lokalitě Tabulový vrch).

Motocykly – navrhuje se vymezit jalová místa v rámci parkovacích stání pro automobily a budou zdarma bez omezení, mimo ně jsou krátkodobá stání zpoplatněna jako běžným automobilům. Dlouhodobá stání motocyklů do 150 ccm a elektroskútrů budou po registraci zdarma. Motocykly tvoří zanedbatelnou část poptávky, zabírají významně menší plochu jako automobil a nelze je plně automatizovaně kontrolovat.

Návštěvy, opraváři – každý rezident získá kredit 100 hodin/ročně zdarma, který může volně přidělit na konkrétní čas libovolné SPZ ve své zóně.

Pečovatel o rezidenta s příspěvkem na péči ve výši II.-IV. stupně bude parkovat za podmínek, jako by byl sám rezidentem, o něhož pečuje.

Zdravotní a sociální služby (jmenovitě Sociální služby pro seniory p.o., Azylový dům pro matky s dětmi FOD, Středisko pro rannou péči SPRP, Arcidiecézní charita Olomouc, Klíč, centrum sociálních služeb p.o., Dětské centrum Ostrůvek, p. o.) – navrhuje se vozidla poskytující terénní služby klientům zvýhodnit vydáním karty bez omezení oblastí pro zóny B a C a to zdarma.

Státní, krajské a obecní organizace spadají do kategorie abonentů, vyjma zasahujících vozidel IZS (tj. využití modrého majáku). Je-li cílem motivace ke změně chování, pak je nezbytné, aby i tyto organizace přehodnotili cenu parkování, ačkoliv by se mohlo zdát, že jde jen o přesun veřejných peněz z rozpočtu do rozpočtu.

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. U významných cílů bude při zpracování dopravního značení vyhodnoceno případně navrženo navýšení stávajících míst pro ZTP a ZTP/P.

K+R místa zůstávají a nejsou zpoplatněna. Další budou zřizována dle potřeby dané oblasti a cílů cest při zavádění parkovacího systému.

Obrátková stání (např. s délkou stání do 60 min) v rámci zóny B jsou ponechána, v nových 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.

Vyhrazená stání na instituci nebo SPZ (zvláštní užití komunikace dle § 25 zákona 13/1997 Sb.) snižují dostupnou kapacitu v nejlukrativnějších lokalitách a jdou proti systému preference obrátkových míst, které

uspokojí více zájemců. V roce 2019 bylo takto vyhrazeno 191 míst s příjmem 3,5 mil. Kč, tedy průměrnou cenou 18 300 Kč/místo. Stávající cena v zóně placeného stání je cca 45 000 Kč/rok. U stávajících vyhrazených parkovacích míst se navrhuje se znovu posoudit jejich nezbytnost. Zvýšit cenu na 60 000 Kč. Slevy či odpuštění poplatku u veřejných institucí pouze po prokázání nemožnosti využití vlastního stání.

Sdílená vozidla (carsharing) budou zvýhodněna v dlouhodobých kartách cenou a bez omezení oblastí, která odpovídá prvnímu vozu rezidenta požadované zóny C nebo D. Zvýhodnění vychází z úspory místa (větší obrátkovost, více uživatelů) a stimulace trhu domácností nevlastnící automobily. Carsharing je služba veřejnosti typu 24/7, spočívající v časově omezeném a úplatném poskytnutí vozidla bez řidiče za čas a jízdní km na základě předchozí rezervace. Předem jsou veřejně známy SPZ a v reálném čase poskytovány GPS polohy vozidla v případě, že jsou volné a k dispozici zákazníkům a město tuto skutečnost může vzdáleně ověřit a propagovat. Vozidla jsou kategorie M1 a jsou vybavena bezobslužným předáváním.

Vozidla na alternativní pohony (elektřina, hybrid) navrhuje se zvýhodnit po dobu nabíjení parkováním zdarma. Mimo veřejně přístupné soukromé nabíjecí stanice jsou v přípravě pilotní dobíjecí stanice na obecních pozemcích ul. Dánské a ul. Legionářské a ul. Darwinovy.

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

- ulice Jeremenkova – 4 místa mezi poštou a nádražní budovou,
- ulice 8. května č.o. 20 – 1 místo u kašny,
- ulice tř. Svobody č.o. 31 – 4 místa pro bývalému hotelu Atlanta,
- ulice Zámečnická – 2 podélná místa, posunout místa do prostoru naproti Metropoli,
- ulice Aksamitova – 2 šikmá místa, situovány u tržnice naproti ZŠ sv. Voršily,
- tř. Svobody – 5 podélných míst u restaurace Drápal,
- ulice Mlýnská – 4 místa před restaurací Atlant.

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).

5.4. Správa systému a uživatelská rozhraní

Město Olomouc pro správu parkování ve stávajícím rozsahu provozuje „MP manager“. Po rozšíření bude schopen plnit funkce plynoucí z rozšíření zón parkování. Základními funkcemi parkovacího systému bude:

- registrace všech účastníků prostřednictvím SPZ vozidel (skrze parkomaty, dlouhodobé karty on-line),
- automatizovaná systematická kontrola (doplněná pochůzkovou kontrolou),
- automatizovaná tvorba důkazních materiálů pro přestupkové řízení (které finálně zpracovává úřední osoba),
- online komunikace mezi občanem se spravujícím úřadem pro dlouhodobé karty (s možností fyzické návštěvy úřadu).

Základní komponenty ICT agendy parkovacího systému jsou:

- placení (mobilní platby, parkomaty, platební terminály, e-shop)
- parkování (ceníky, oprávnění kontrola, odhalování přestupků)
- monitoring (mobilní kamerové systémy s automatickým rozpoznáním RZ, pochůzková kontrola)
- vynucování (správní řízení, závorové systémy, botičky)

Vstup klienta do systému bude vždy zadáním SPZ vozidla při:

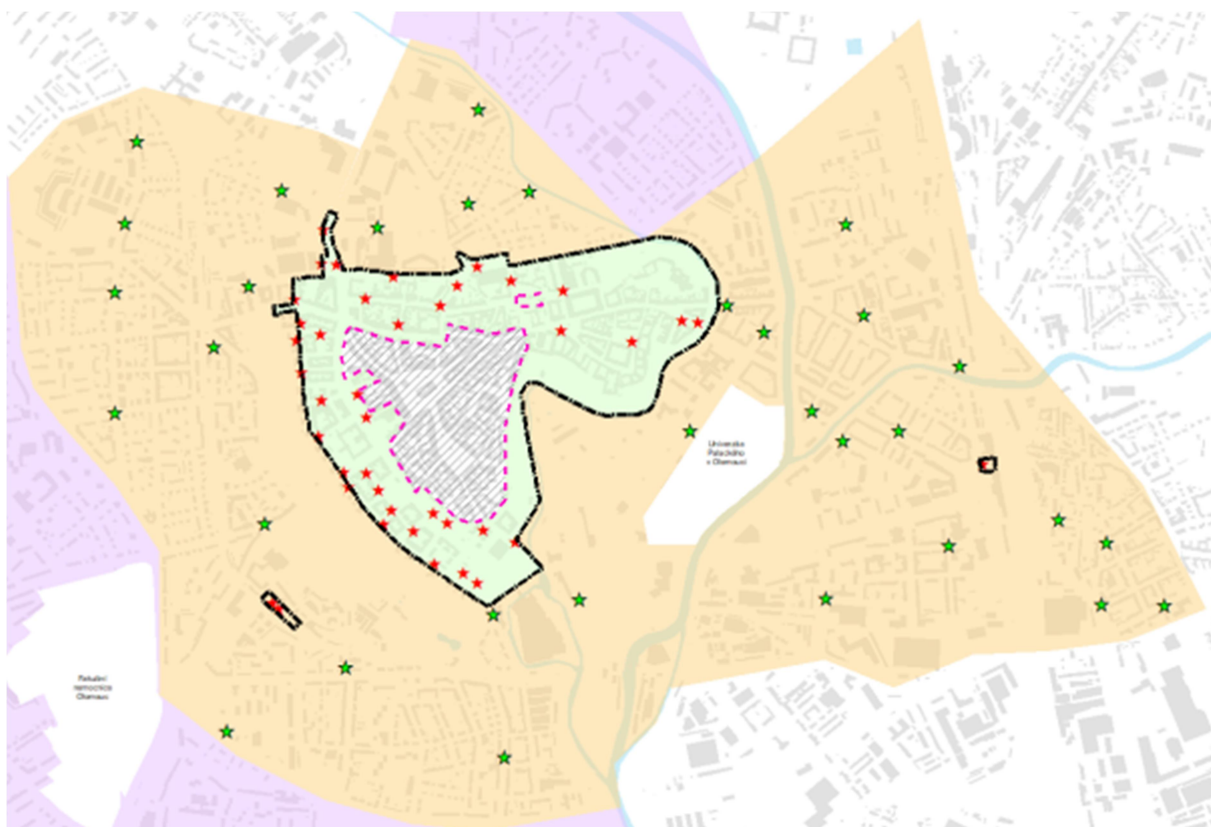
- získání dlouhodobých karet (osobně u přepážky nebo přes internet přes osobní stránku uživatele)
- nákupu krátkodobého lístku (fyzický parkomatu, virtuálního parkomatu, platbou SMS)

Dlouhodobé parkovací karty budou spravovány zejména prostřednictvím Portálu občana, který umožňuje ověřit identitu osob. Skrze něj bude rezident/abonent posílat žádosti o nové oprávnění, změnu, prodloužení a pro kontrolu stavu oprávnění.

5.4.1. Krátkodobé platby

V roce 2020 provozovalo město 41 parkovacích automatů v zóně B a sloužili k uhrazení 75 % krátkodobých plateb. V zóně B zůstanou stávající parkomaty, v zónách C a D navrhuje se formu placení krátkodobého poplatku primárně mobilní nebo internetovou aplikací, doplněné hotspoty = 4 parkomaty na oblast.

Navrhuje se rozmístění parkomatů v počtu 32 a to jako hotspoty v zóně C, v zóně D bude platba možná pouze mobilní nebo online aplikací.



Obrázek 6: Návrh rozmístění 32 nových parkomatů v zóně C (zelené hvězdy) a stávajících parkomatů umístěných zejména v zóně B (červené hvězdy).

5.5. Kontrolní mechanismy

Management a kontrola se navrhuje dílčí automatizací a sekundárně lidskou silou – 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.

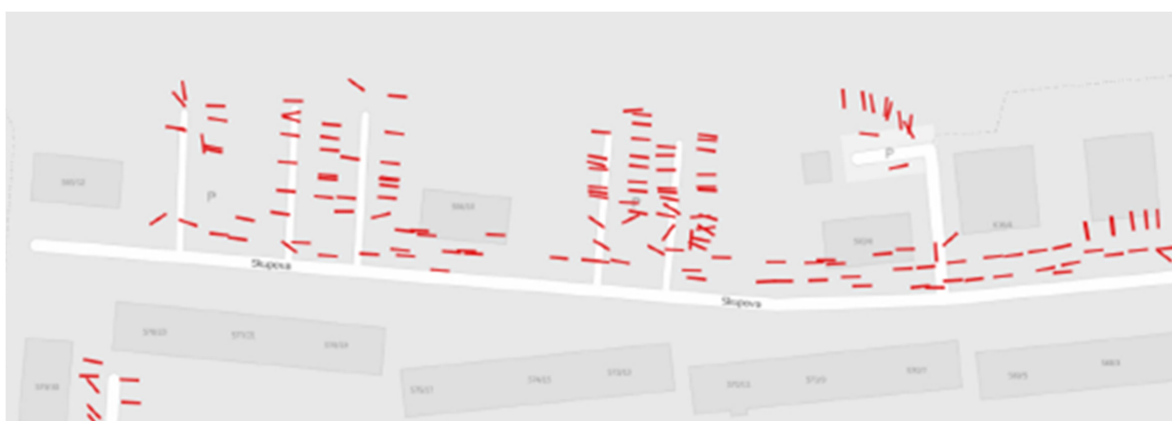
Nový systém parkování bude provádět kontroly zejména kamerami uzpůsobené na strojové čtení SPZ a systém bude schopen porovnávat údaje s evidencí zaplaceného stání a provede případné zaevidování možného přestupku. Strážníci budou dále kontrolovat protiprávní stání (přechody, chodník, vjezdy apod.). V zóně A bude použito pevně umístěných kamer, mimo ni budou kamery umístěny na vozidle. To bude jezdit po předem definované trase a pro prokázání přestupku bude jízdu konat vždy 2× po 1-2 hodinách, jeho rychlost je cca 15 km/h a s ohledem na zpoplatněnou dobu může aktivně působit 10 hodin/den v zóně B-C a 12 hodin/noc v zóně D. Přestože trasa jízdy je předdefinována a účelově optimalizována, aby byla nejkratší a nejrychlejší při pokrytí všech parkovacích míst, její realizace v průběhu každého dne je nahodile měněna.

Návrh kontrolních tras vozidla je vytvořen tak aby kontrola každého místa v zóně B probíhala 2× denně a mimo něj v zóně C jednou za dva dny a v zóně D jednou za noc:

- zóna B 15 km – 1 trasa, 4× za den = 4 hod/den
- zóna C 90 km – 6 tras, 2× za 2 dny= 6 hod/den
- zóna D 90 km – 6 tras, 2× za noc= 12 hod/noc



Obrázek 7: Vozidlo vybavené pro automatizovanou kontrolu parkujících vozidel a jeho ovládací software.



Obrázek 8: Ukázka výsledků z automatizované kontroly a statistiky parkujících vozidel v bytové zástavbě (zobrazeny podélné osy vozidel ve dvou časových řezech současně).

6. Návrh navigačního systému

Navigační systém má význam zejména pro návštěvníky u frekventovaných lokalit, kde je situace proměnlivá, odvíjí se od sezóny, počasí nebo denní doby, zároveň poptávka je obsloužena na větší ploše města. Jako vhodné lokality se ve smyslu uvedených aspektů jeví stávající zóna B v centru a zóna K - sv. Kopeček.

6.1. Navigační systém pro placenou zónu centrum

Návrh navigačního systému parkování lze rozdělit na získávání dat a jejich prezentaci.

Podle studie „Technické řešení rozvoje DIC Olomouc“ (CROSS 2020) je možné stávající parkovací místa (cca 2 000 míst) v centrální zóně osadit technologiemi, které umožní detekovat obsazenost parkovacích míst jak pro uliční stání, tak pro samostatná parkoviště skrze:

- závorový systém,
- statickou plošnou kameru,
- infračervený nebo elektromagnetický detektor.

Cena detekce pro cca 2 000 parkovacích míst ve stávající placené zóně (zóna B) je 15 mil. Kč bez DPH a náklady na roční provoz 1,2 mil. Kč bez DPH.

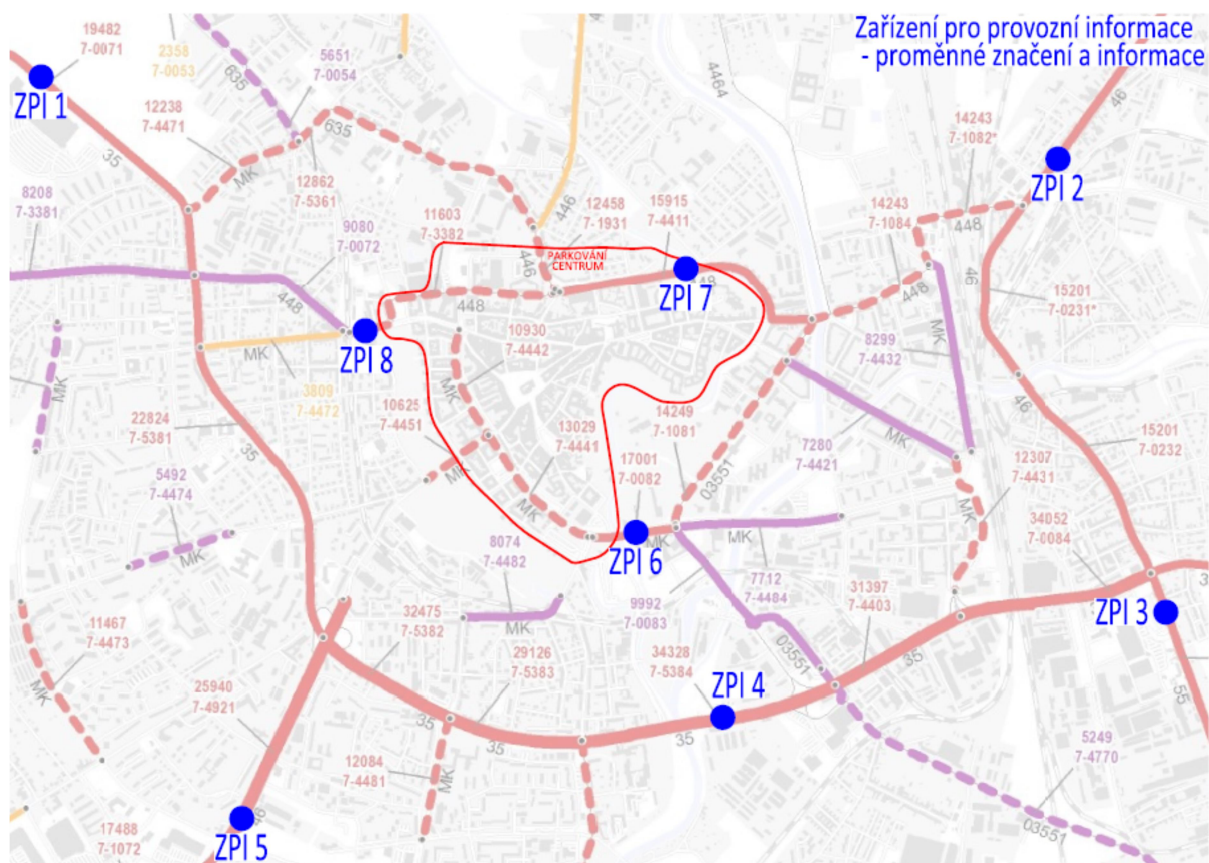
Prezentací získaných dat bude webová stránka a mobilní telefon, ale i 8 míst, kde budou umístěny displeje (Zařízení pro provozní informace) umístěné vně placené zóny.

Cena detekce parkovacích míst pro stávající placenou zónu je 4 mil. Kč bez DPH a náklady na roční provoz 0,2 mil. Kč bez DPH.

Celková cena navigačního systému pro centrum je 19 mil. Kč a 1,4 mil. Kč roční provozní náklady (bez DPH).

6.2. Navigační systém pro sv. Kopeček

Na sv. Kopečku je návštěvníkům dedikováno po rozšíření až 364 míst v pěti parkovištích. Jejich digitální monitoring a umístění dvou informačních displejů o volných kapacitách na vjezdech do obce od Olomouce a V. Bystřice by byl v nákladech cca 3 mil. Kč a 0,2 mil. Kč roční provoz.



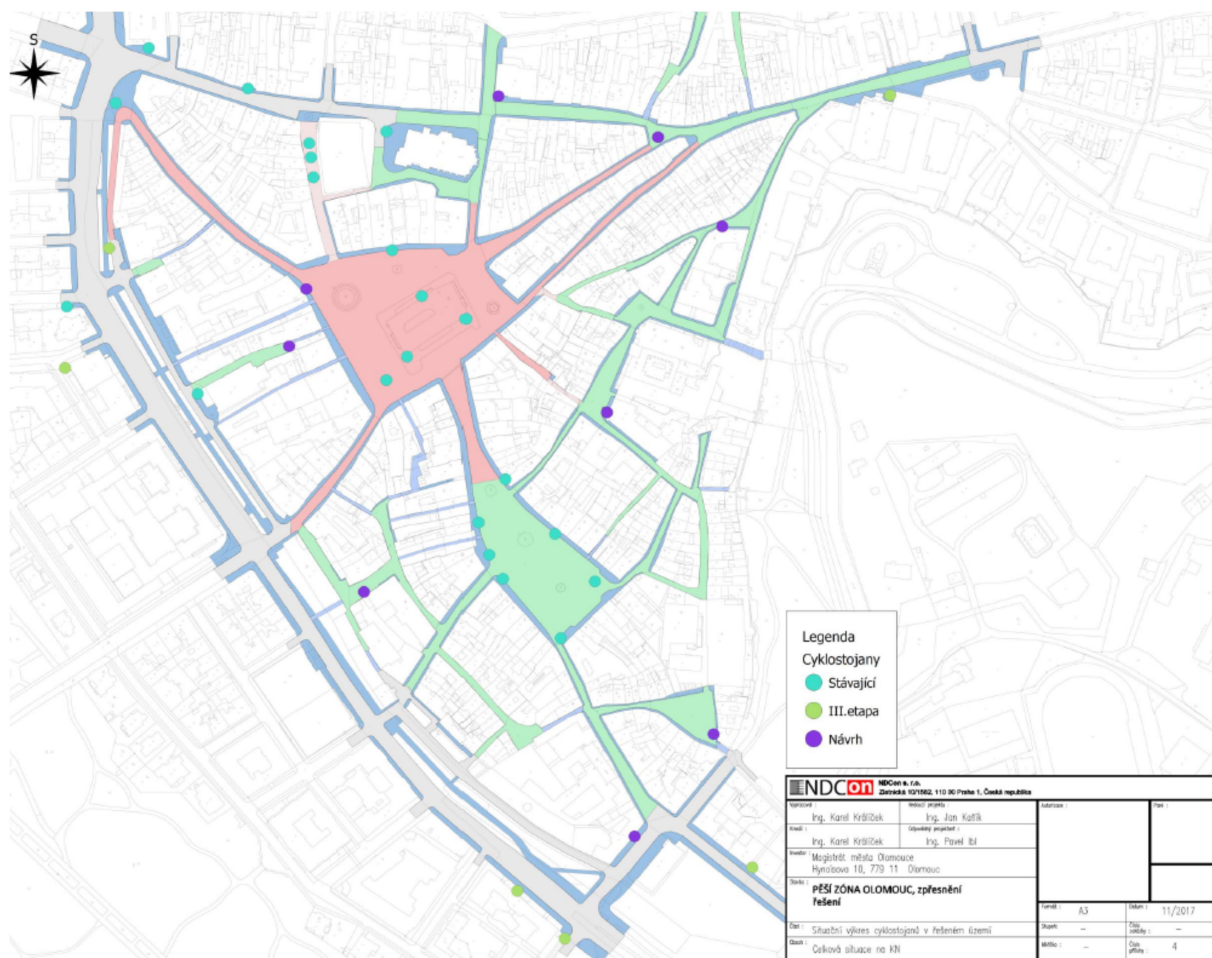
Obrázek 9: Návrh umístění zařízení pro provozní informace – informačních displejů v centru. (CROSS 2020)

7. Návrh zařízení pro cyklisty

Pro koloběžky a jízdní kola (sdílené i nesdílené) navrhuje se parkovací infrastrukturu, kterou lze rozlišit podle délky stání:

- **velmikrátké** (10 min) – typicky na nákupních třídách nebo ulicích s obchody, kde klient vstupuje na nákup do přízemního obchodu, ale kolo nechává před vchodem. Dnes v Olomouci provozovatelé obchodů řeší instalací nízkého nevhodného stojanu na trávník, chodník či zbytnou plochu veřejných prostranství. Navrhuje se, aby město připravilo design takového odlehčeného stojanu do předprostoru prodejny a jeho legalizaci.
- **krátkodobé** (cca do 2 hodin) – očekávané před obchody a službami, město instaluje již pouze stojany typu „U“, ve srovnání mezi rokem 2017 a 2020 přibýlo v Olomouci 40 hnízd o kapacitě 400 míst, tj. cca 200 stojanů typu „U“, asi 65 ks stojanů/ročně. Konkrétní návrh 9 stojanů je proveden v MPR (viz Obrázek 10: Návrh doplnění stojanů v centru – fialové tečky; stávající stojaky – tyrkysové a zelené tečky (NDCON 2017)). V zóně C parkování aut při navrhování míst nalézt místa a instalovat další stojany typu „U“ na každou ulici do vozovky nebo vhodná místa.
- **střednědobé/dlouhodobé** (4 až 72 hodin) – u střednědobých parkování jde o parkování přes noc nebo pracovní dobu, u dlouhodobých o několikadenní stání. Technologicky se obě kategorie podobají a lze je rozdělit jako
 - **veřejné** – uzamykatelné automatické nebo obslužné úschovny (např. biketower, či úschovna ČD), (bikeboxy) navrhuje se:
 - 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

Střednědobá infrastruktura bude vybavena nabíjením pro kola zdarma, které do plného nabití trvá cca 5 hodin (75% kapacita pak za 2 hodiny) a délka dojezdu při plném nabití je cca 40-70 km dle podmínek. Cena veřejně přístupné nabíječky pro 4 kola Powerbox.ONE 4P je cca 50 tisíc Kč.



Obrázek 10: Návrh doplnění stanů v centru – fialové tečky; stávající stojaky – tyrkysové a zelené tečky (NDCON 2017)

8. Zvýhodnění jízdné v hromadné dopravě

Zvýhodnění jízdné je v Olomouci již dnes pro všechny cestující, a to skrze provozní dotace z rozpočtu města, které tvoří v posledních pěti letech 30-40 % příjmů dopravního podniku.

Další motivační zvýhodnění jízdné v hromadné dopravě pro intermodální uživatele (kombinace auto/kolo a hromadné dopravy) je možné na úrovni města (auto/kolo zůstane na okraji města/centra) a na úrovni kraje (auto/kolo zůstane mimo Olomouc, např. v Zábřehu).

Možné způsoby zvýhodnění jízdného v hromadné dopravě:

- **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. Již dnes poskytují České dráhy službu parkování většinou zdarma „ČD Parking“ v kapacitě 20 míst pro zákazníky v Olomouci Jeremenkova 5, nebo v Zábřehu 7 míst a dále v okolních městech Hulín, Kojetín, Otrokovice a Uničov.
- **Zvýhodnit ty kteří auto nemají a mají trvalé bydliště v Olomouci**, např. formou dotace na roční jízdné (např. Brno poskytuje slevu 30 % na nepřenosné základní celoroční jízdné s trvalým bydlištěm formou dotace).

Na úrovni kraje doporučujeme projednat koncept zvýhodnění proti účtu zaplaceného parkovného, které se jeví jako nejživotaschopnější. Leží však v jurisdikci koordinátora hromadné dopravy IDS OK a krajského úřadu. Doporučujeme, aby město jednalo o slevě na jízdném, které musí splňovat základní předpoklady intermodality: musí být zakoupeno do hodiny od zaparkování vč. zpáteční jízdenky.

Na úrovni města P+R/P+G se doporučujeme, aby po zaplacení částky parkovného 100 Kč a více získal jízdenku na MHD 40/60 min v ceně 18 Kč. Nebo po zaplacení částky parkovného 200 Kč a více jednodenní jízdenku v ceně 46 Kč. Dále doporučujeme nabídnout slevu 30 % na základní roční jízdenku pro obyvatele s trvalým bydlištěm v Olomouci formou dotace.

9. Zřízení fondu mobility

Fond mobility je nástroj, který umožňuje peníze získané městem v oblasti mobility znovu do mobility vkládat, a tak občanům prezentovat účelnost plateb. To také umožňuje systematicky rozvíjet mobilitu tam, kde je to po město udržitelné a s minimem externalit. Dnes je v drtivé většině českých měst největším příjmem z mobility výběr parkovného, které se stávají příjmem městského rozpočtu a jejich využití zpět do mobility je potom ad-hoc. Nejinak je tomu dosud v Olomouci, kde část peněz po odečtení nákladů spojených se správou parkování se stává součástí rozpočtu obecní policie a část se stává volným příjmem rozpočtu města.

Město Amsterdam má fond mobility, hlavním příjmem je z parkování vozidel, dalším příjmem je např. finanční náhrada investorů výstavby na zlepšení udržitelných forem mobility. Regulaci parkování provádí nad územím, kde žije 500 tisíc z celkového 800 tisíc obyvatel a spadá pod něj 156 tisíc z celkového počtu 250 tisíc veřejných parkovacích míst. Výnosy po odečtení 1/3 nákladů na správu parkování jsou příjmem fondu mobility. Z fondu mobility se posléze financují měkké i tvrdé projekty, nejvíce 31 % jde na cyklistické, 13 % dopravně-bezpečnostní a jistým příspěvkem i 18% veřejné dopravy a jistý podíl jde i do automobilové dopravy, zejména P+R.

Fond mobility je zřízen od roku 2017 v Brně a hlavní město Praha plánuje zadat 2021 studii proveditelnosti na jeho zřízení. V Brně je dosud zisk fondu malý, protože většina příjmů kryje investice do zavedení managementu parkování (rozšiřování zón, nákup ICT), ale spadá do něho 100 % příjmů a hradí se z něho investice a provoz parkování.

Pro Olomouc se navrhuje zřízení fondu mobility s plným převáděním výnosů, z něhož budou hrazeny náklady na rezidentní parkování. Fond se navrhuje zřídit již nyní, v předstihu před zavedením systému, aby v něm byla vytvořena rezerva pro investice v souvislosti s rozšířením zón.

Příjmy fondu:

- 100 % krátkodobého i dlouhodobého parkovného, poplatků za vyhrazená stání,
- 100 % přestupků v oblasti parkování,
- 100 % nevyčerpané prostředky dřívějších let.

Výdaje fondu:

- zavádění, provoz a údržba parkovacího systému,

Zisk je možno použít jako dotaci na projekty:

- opatření pro pěší a cyklistickou dopravu,
- BESIP (zkvalitnění zastávek MHD, pěší doprava – bezpečné přechody, bezpečné cesty do škol, apod.),
- výstavbu objektů a ploch P+R a objektů P+G,
- k propagaci mobility v souladu s „Akčním plánem udržitelné městské mobility“,
- poskytování finančního příspěvku na výstavbu veřejných parkovacích míst.

Správce fondu (např. úředník samosprávy):

- předkládá zastupitelstvu informace o hospodaření

Komise fondu (např. pracovní skupina PUMM):

- předkládá zastupitelstvu informace na použití zisku, rozhoduje zastupitelstvo

10. Měkká opatření k ovlivnění poptávky IAD

Měkká opatření, jako jsou kampaně, mají doprovázet skutečné změny ať už organizační nebo fyzické, bez nich mnoho nezmění a jsou spíše k frustraci cílové populace (např. pobízet „přijďte na náměstí na kole“, když je stav historické dlažby obtížně sjízdný). Případně samotné kampaně mohou doprovázet fyzická opatření menších rozsahů, které se díky nebo skrze ni realizují. Kampaně obecně mohou doprovázet reálné projekty (např. strategii parkování), kdy pomohou vysvětlit smysl a účel nebo nabídnout alternativní řešení. Nebo mají prezentovat již dosažené výsledky a skrze ně motivovat ke změně chování (např. zvýšení počtu volných parkovacích míst, zlepšení životních podmínek).

V oblasti mobility se navrhuje tyto kampaně:

- Kampaně na podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy pro konkrétní cílové skupiny (Do práce na kole, Evropský týden mobility)
- Prezentace partnerství se vzorovými městy v zahraničí,
- Realizace projektů „Bezpečné cesty do školy“, „Školní ulice se zákazem vjezdu 7:30-8:00“, „Školních plánů mobility“ (mapování dopravního chování dětí a navazující opatření pro změnu prostředí ulic v jejich prospěch),
- 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 (Dáme na vás, Zmapuj to, Brňáci pro Brno),
- Spolupráce s Krajským úřadem a se samosprávami na osvětových kampaních k využití P+R v lokalitách mimo území města.

11. Implementace

Proces implementace je opakovaný proces probíhající po celou dobu životního cyklu, který je nejnáročnější při prvotním zavádění. Má tyto postupně se opakující se základní fáze:

- 
1. Zveřejnění
 2. Stanovení zodpovědných osob
 3. Postupná realizace opatření
 4. Monitoring
 5. Aktualizace

Zveřejnění schválené strategie nebo její změny je krokem, který vytváří rámec pro provedení změn. S rozhodnutím je seznámena veřejnost a magistrát.

Stanovení odpovědných osob provádějící změny:

- zastupitelstvo města – přijímá změny nařízení města, rozpočtová opatření,
- rada města – schvaluje akční plán a jeho změny, přijímá a schvaluje dílčí investice,
- odbor strategie a řízení, útvary hlavního architekta – pověřený pracovník koordinuje implementaci, sbírá podněty a navrhuje změny,
- garanti jednotlivých opatření – pověřený pracovníci z odpovídajících odborů vedou přípravu jednotlivých změn, sbírají informace o stavu opatření,
- externí dodavatelé opatření – zpracovávají a realizují projekty opatření.

Postupná realizace opatření je proces, kdy jsou připravována a realizována opatření tak, aby k cílovému datu dílčích etap byly připraveny všechny dílčí části a mohlo proběhnout spuštění.

Monitoring je krok, kdy jsou vyhodnocovány hodnotící ukazatele, jednotlivá opatření a sbírány podněty od veřejnosti, garantů a dodavatelů na zavádění a provoz systému. Hodnotící ukazatele jsou vyhodnocovány a publikovány veřejnosti společně s monitoringem Plánu udržitelné mobility jednou za 4 roky. Monitoring zavádění jednotlivých opatření je měsíční, monitoring provozu již zavedených jednotlivých opatření je souhrnně jednou za 1 rok.

Aktualizace je proces reagující na monitoring prováděný jednou za 4 roky. Předmětem je sběr a vyhodnocení nových opatření, jejich prioritizace a zhodnocení nákladů tak aby mohly být předloženy ke schválení odpovědným osobám.

11.1. Etapizace rozšíření systému parkování

Změna režimu parkování v zónách A, B, C a D se dotýká tisíců občanů a tisíců motorových vozidel. Proto je nezbytné celý proces zavedení parkovací strategie rozčlenit do menších celků, které nezahltí přípravné týmy a správce parkovacího systému (žádosti o dlouhodobé parkování, realizace dopravního značení a zařízení) a tím neznemožní spuštění parkovacího systému.

Navrhuje se mnohoetapovitý přístup realizace:

1. změny zóny A+B+K (celkem 3 oblasti a zóna K)
2. zóna C oblast C5-C8,
3. zóna C oblast C1-C4,
4. zóna D oblast D1 (pilotně Lazce),
5. zóna D oblast D2-D4,
6. zóna D oblast D5-D6.

Náplň přípravné etapy:

- příprava nařízení města a jejich schválení MVČR,
- rozšíření ITC MP manažer,
- zřízení ITC portálu občana pro dlouhodobé parkovací povolení,
- rozšíření a úprava stávajících platebních metod,
- zřízení fondu mobility,
- navýšení administrativní kapacity,
- rámcový koncept změny dopravního značení,
- získání povolení umístění parkomatů,
- pořízení kontrolního vozidla.

Náplň jednotlivých etap:

- projekt a změna dopravního značení,
- umístění parkomatů,
- propagace a osvěta ke konkrétní etapě,
- administrace povolení.

Tabulka 8: Harmonogram implementace

Název	Popis	Počet obyvatel etapy	Trvání	Spuštění
přípravná etapa po schválení strategie	administrativně technická fáze	-	6 měsíců	1.7.2021
etapa 0	zóna A+B+K	4 920	2 měsíce	1.3.2022
etapa 1	zóna C - východ, oblasti C5-C8	10 905	3 měsíce	1.6.2022
etapa 2	zóna C - západ, oblasti C1-C4	12 033	3 měsíce	1.9.2022
etapa 3	zóna D - Lazce, oblast D1	4 675	2 měsíce	1.11.2022
etapa 4	zóna D - západ, oblasti D2-D4	19 195	3 měsíce	1.3.2023
etapa 5	zóna D - jih, oblasti D5-D6	18 333	3 měsíce	1.6.2023

11.2. Náklady rozšíření a provoz

Náklady na rozšíření systému pro zónu B a C jsou kalkulovány na 60 mil. Kč, 2/3 tvoří dopravní značení, třetina parkomaty, kontrolní vozidlo a komunikační kampaň. Nejsou započítány náklady na integraci ICT, protože stávající systém MP Manažer je dostačující a Portál občana je konstituován mimo tento projekt. Dále nejsou zahrnuty výdaje, které jsou hrazené jiným způsobem jako např. náklady úředníků, rozšíření kancelářských prostor.

Roční provozní náklady budou na úrovni 15 %, tj. 9 mil Kč.

Tabulka 9: Předpokládané náklady zavedení parkovacího systému

Zóna A+B+K	Ks	Jednotková cena	Celkem
dopravní značky pro 1 oblast	1	200 000 Kč	200 000 Kč
parkovací automaty	1	200 000 Kč	200 000 Kč
komunikační kampaň k občanům	1	300 000 Kč	300 000 Kč
ostatní náklady	1	200 000 Kč	200 000 Kč
		celkem zóna A+B+K	900 000 Kč

Zóna C	Ks	Jednotková cena	Celkem
dopravní značky pro 1 oblast	8	2 000 000 Kč	16 000 000 Kč
parkovací automaty	32	200 000 Kč	6 400 000 Kč
vozidlo pro automatizovanou kontrolu	1	5 000 000 Kč	5 000 000 Kč
komunikační kampaň k občanům	8	300 000 Kč	2 400 000 Kč
ostatní náklady	1	2 000 000 Kč	2 000 000 Kč
		celkem zóna C	31 800 000 Kč

Zóna D	Ks	Jednotková cena	Celkem
dopravní značky pro 1 oblast	6	4 000 000 Kč	24 000 000 Kč
komunikační kampaň k občanům	6	300 000 Kč	1 800 000 Kč
ostatní náklady	1	2 000 000 Kč	2 000 000 Kč
		celkem zóna D	27 800 000 Kč
		celkem zóna ABCDK	60 500 000 Kč

11.3. Výnosy

Stávající roční výnosy A+B jsou 39 mil. Kč/rok, po zdražení budou okolo 50 mil. Kč/rok. Výnosy po rozšíření o zónu C budou navýšeny o 28 mil. Kč a po rozšíření o zónu D o 12 mil. Kč/rok, celkem 91 mil. Kč/rok. Hlavní příjem celého systému je z návštěvnického krátkodobého stání, jeho objem ale bude klesat ve vzdálenosti od centra města. Výnos oblastí C a zejména D bude více ovlivněn cenou pro rezidenty než v počtu návštěvníků centru města.

Tabulka 10: Předpokládaná změna uživatelů v systému parkování

Počty ročních uživatelů v zónách	A	B	C	D
rezidenti - v oblasti bydliště	120	1 200	4 000	8 000
abonenti	24	192	500	80
návštěvníci	-	-	600	500
návštěvníci krátkodobí (hodin/prac. den)	41	4 107	2 500	1 500
přestupky (blok+s.ř.)	961	9 240	1100	400

Tabulka 11: Předpokládané výnosy po rozšíření a úpravě cen po roce 2023+ v tis. Kč

Roční příjmy v tis. Kč	A	B	C	D
rezidenti - v oblasti bydliště	240	2 400	2 400	800
rezidenti - rozšíření na zóny C+D	-	-	-	-
abonenti	288	2 304	6 000	960
návštěvníci	-	-	7 200	6 000
návštěvníci krátkodobí	1 027	41 067	12 500	3 750
vyhrazená místa	80	424	-	-
přestupky (blok+s.ř.)	288	2 772	330	120
celkem	1 923	48 967	28 430	11 630
celkem	A+B+C+D			90 950

11.4. Monitorovací indikátory

Na základě analýzy byly vytipovány kvantitativní ukazatele, které hodnotí úspěšnost dopravní politiky v oblasti statické dopravy. Vybrány jsou takové proměnné, které jsou měřitelné a zároveň hodnotí pozitivní dopad do společenských oblastí ze všech relevantních politických hledisek:

- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury, vč. cyklistické,
- územního a hospodářského rozvoje,
- bezpečnosti,
- energetiky,
- životního prostředí,
- sociálního začlenění a genderové rovnosti,
- zdravého životního stylu,
- vzdělávání atd.

Tabulka 12: Hodnotící indikátory

Indikátor	Stav (cíl nebo trend)	Popis	Kvality a dostupnosti dopravních služeb	Uzemního a hospodářského rozvoje	Bezpečnosti	Energetiky	Životního prostředí	Sociálního začlenění a genderové rovnosti	Zdravého životního stylu	Vzdělávání
počet zón/oblastí se zavedenou regulací parkovného	2/2 (5/20)	postup rozšiřování systému parkování zón A+B+C+D+K	x	x	x	x	x	x	x	
počet míst pro kola	1931 (zvýšit)	stojany B+G tvaru obráceného písmene „U“	x	x	x	x	x	x	x	x
počet chráněných míst pro kola	0 (zvýšit)	boxy a automatizované systémy, úschovny, kryté B+R	x	x	x	x	x	x	x	x
obsazenost míst IAD	73 % (cíl 90 %)	počet obsazených míst ve špičce ku kapacitě v regulované oblasti v pracovní den	x	x	x	x	x			
počet uličních stání IAD v MPR	1069 (snížit)	zatraktivnění MPR a pěší zóny	x	x	x	x	x	x	x	x
počet míst v garážích IAD	1783 (zvýšit)	zvýšit podíl veřejných garážových stání IAD (Namiro, Šantovka, Koželužská, Jeremenkova)	x	x	x	x	x	x	x	x
cena za uliční stání IAD vůči garážím	30:30 (zvýšit N>M)	podíl ceny 1 hod uličního stání ku 1 hod stání v garážích	x	x	x	x	x	x	x	x
cena stání IAD v centru vůči ceně MHD	30:18 (zvýšit N>M)	podíl cena 1 hod stání v centru ku jednorázové jízdence dospělého v MHD	x	x	x	x	x	x	x	x
počet míst IAD v	50	P+R Jeremenkova	x	x	x	x	x	x		

režimu P+R	(zvýšit)									
podíl výnosů převedených do fondu mobility	0% (100 %)	podíl příjmů fondu mobility ku příjmům města z mobility	x	x	x	x		x		x
počet přestupků dopravy v klidu	10 200 (snížit)	roční počet přestupků v působnosti obecní policie	x		x	x	x	x	x	x



Obrázek 11: Návrh svislého dopravního značení zóny vč. případné zóny tempo 30 km/h; svislé a vodorovného dopravní značení parkovací plochy černá a modrá.

11.5. Dopravní značení

V současné době je dopravní značení v zóně placeného stání vyznačeno:

- Zóna s dopravním omezením „IZ 8a/b“
 - se zákazem stáním „B 29“ s textem „Pracovní dny 9.00-18.00 h parkování povoleno na vyznačených plochách s parkovacím lístkem, parkovací kartou města Olomouce nebo po úhradě SMS platby“,
 - a s dodatkovou tabulkou E 13 „mimo vozidla IZS, obecních policí“,
- a jednotlivé parkovací stání pomocí
 - různé palety značek IP 11, IP 12 nebo IP 13
 - s jednotnou dodatkovou tabulkou E 13 „Placené parkoviště; Pracovní dny: 9.00-18.00 hod; 30 Kč/hod; S parkovacím lístkem, parkovací kartou, úhradou SMS nebo platbou aplikací“ a v některých případech vodorovným značením.

Koncepci dopravního značení pomocí zóny a jednotlivých míst se navrhuje zachovat a mírně upravit tak, aby text byl více vysvětlující a pochopitelný pohledem návštěvníka:

- Zóna s dopravním omezením „IZ 8a/b“
 - se zákazem stáním „B 29“
 - s dodatkovou tabulkou E13 „mimo vyznačená stání“ s textem „Oblast placeného stání“,
 - doporučujeme rozšíření zón placeného stání spojit s rozšířením zón tempo 30 km/h, umožňující např. menší rozhledy na křižovatkách.
- a jednotlivé parkovací stání pomocí
 - kombinace značek IP 11 a-g dle způsobu stání a IP 13 parkovacím automatem,
 - s jednotnou dodatkovou tabulkou E 13 „zóna B v pracovní dny s oprávněním nebo po zaplacení ceny na místě“ a
 - s jednotnou dodatkovou tabulkou E 13 „oblast 1“,
 - doporučujeme parkovací místa vyznačit V 10g „omezené stání“ tj. modrou barvou pro zvýraznění změny režimu parkování.

Přílohy