Parkovací politika města Olomouce

Zadání

prosinec 2019

Magistrát města Olomouce
odbor strategie a řízení

Obsah:

1. Úvod ... 4
2. Základní požadavky ... 5
2.1. Důvody pořízení ... 5
2.2. Řešené území ... 5
2.3. Návrhové období ... 5
2.4. Hlavní cíle ... 5
3. Požadavky na členění dokumentu ... 6
3.1. Analytická část ... 6
3.2. Návrhová část ... 7
3.3. Implementační část ... 7
3.4. Akční plán ... 8
3.5. Komunikační strategie ... 8
4. Postup zpracování a způsob projednání dokumentu ... 8
5. Požadovaný obsah dokumentu ... 9
5.1. Analytická část ... 9
5.2. Návrhová část ... 13
5.3. Implementační část ... 14
5.4. Akční plán ... 15
5.5. Komunikační strategie ... 15
6. Technické požadavky na zpracování dokumentace ... 17
7. Seznam podkladů ... 18

Použité zkratky:

SUMP	plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
PUMMO	Plán udržitelné městské mobility Olomouc
MMOl	Magistrát města Olomouce
SMOl	Statutární město Olomouc
RMO	Rada města Olomouce
ZMO	Zastupitelstvo města Olomouce
IAD	individuální automobilová doprava
MI	monitorovací indikátor
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
P+G	parkoviště typu Park & Go (zaparkuj a jdi) - je označení parkoviště, z nějž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout pěšky
P+R	parkoviště typu Park & Ride (zaparkuj a jeď) - je označení parkoviště, z nějž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout veřejnou dopravou
K+R	parkoviště typu Kiss & Ride (polibek a jeď) - místa pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy
B+R	parkoviště typu Bike & Ride (zaparkuj kolo a jeď) - je zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů nebo zastávek veřejné dopravy
P+B	parkoviště typu Park & Bike (zaparkuj a jeď na kole) - je označení parkoviště, z nějž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout na jízdním kole

1. Úvod

Parkovací politika je ve většině evropských států politikou na lokální úrovni, včetně České republiky. Každé město zpravidla může svobodně formulovat cíle této politiky a volit politické nástroje pro její realizaci. Orgány státní správy obvykle vytvářejí metodické pokyny, většinou ohledně požadavků na zajištění parkování, ale téměř nikdy nezasahují do tvorby konkrétních politik. Hlavním důvodem je pochopení lokálního charakteru parkování a schopnosti místních správních úřadů řešit je lépe než regionální či národní orgány.

Nástroje parkovací politiky patří mezi základní nástroje tzv. managementu mobility, pro nějž se v češtině používá také název řízení poptávky po dopravě. Cílem tohoto dokumentu bude navrhnout soubor opatření managementu parkování, tedy regulace parkování a hospodaření s parkovacími místy, jako součást managementu mobility. Teorie i praxe dopravního plánování ukazují, že management parkování pomáhá nejen řešit nejnaléhavější problémy způsobené parkováním a odstavováním vozidel, ale že parkovací politika je bezesporu jedním z nejúčinnějších nástrojů regulace dopravy.

Úspěšná parkovací politika musí brát ohled na potřeby rezidentů, zajistit kvalitní nabídku různých způsobů přepravy, dobře informovat o přínosech managementu parkování a přijatých opatřeních, kultivovat veřejný prostor a využívat jej i pro jiné funkce, než je doprava. Úspěšná implementace opatření vede k tomu, že každý má možnost zaparkovat, nehledat dlouho parkovací místo, bere se ohled na potřeby podniků, obchodů a služeb (zásobování, zastavení) atd. Toho je možné dosáhnout odstraněním dlouhodobého parkování z míst, která mají sloužit rezidentům nebo krátkodobému parkování, přesunem individuální automobilové dopravy (IAD) na jiné druhy dopravy, či rozložením cest do časů mimo špičky.

Tradiční způsob plánování používaný v minulosti vychází z předpokladu, že parkovacích míst musí být vždy dostatek a mají být poskytována zdarma. Náklady vynaložené na budování parkovacích míst se mají nepřímo započítávat do nákladů na výstavbu budov, nebo je má dotovat veřejná správa. Současné parkovací předpisy jsou uplatňovány rigidně, berou jen málo ohled na demografickou, geografickou a manažerskou praxi, která může významně ovlivnit požadavky na parkování.

Management parkování naproti tomu předpokládá změnu současného způsobu rozvoje, zónování a projekční praxe. To vyžaduje, aby veřejní činitelé a projektanti, stejně jako veřejnost, změnili způsob, jakým o problémech s parkováním a jejich řešení uvažují včetně změn příslušné legislativy. Je potřeba se seznámit se všemi strategiemi managementu parkování, které jsou dostupné, a s přínosy, které efektivní hospodaření s parkovacími místy může mít. Nezbytná je spolupráce všech zainteresovaných institucí a organizací a koordinace činností, které zlepší vymahatelnost opatření a budou se zabývat potenciálními dopady.

Moderní přístup k managementu mobility uznává, že podmínky dopravy i způsobu využívání území se mění, a to je třeba reflektovat i v praxi plánování parkovacích míst. Mohou se tak začít aplikovat nové přístupy, aby se vyzkoušelo, jakou mají účinnost. Starý model plánování naproti tomu funguje v podobě „předvídat a poskytnout“ – extrapoluje minulé trendy a podle nich předpovídá budoucí poptávku, kterou se pak projektanti snaží uspokojit. Často se tak vytváří sebenaplňující proroctví, protože zajištění hojné nabídky parkovacích míst zvyšuje využívání vozidel a vede k rozrůstání měst, což opět zvyšuje poptávku po parkování, a nabídku stání je pak potřeba neustále zvyšovat.

2. Základní požadavky

2.1. Důvody pořízení

V současné době nemá město Olomouc zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval statické dopravě ve městě jako celku. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden konkrétní projekt bez vazby na systém jako celek. Dále tyto dokumenty nebyly ve většině případů projednávány s veřejností, maximálně se na jejich pořízení podílela odborná veřejnost. Rovněž je třeba poznamenat, že velká část těchto dokumentů byla pořízena již před poměrně vzdálenou dobou a již zcela nereflektují na stávající potřeby a požadavky ve městě.

Hlavním důvodem pro pořízení parkovací politiky je vytvoření moderního strategického dokumentu, který bude řešit mobilitu ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města, a podnikatelské sféry s cílem zlepšit kvalitu života ve městě.

Pořízení nové parkovací politiky vychází jednak z programového prohlášení Rady města Olomouce (RMO), a jednak ze schváleného strategického dokumentu Plán udržitelné městské mobility (PUMMO), který schválilo Zastupitelstvo města Olomouce (ZMO) v červnu loňského roku. Rovněž tento dokument bude mít vazbu i na Strategický plán či další strategické dokumenty již vypracované nebo připravované, např. koncepci veřejných prostranství, strategii Smart City, a další.

2.2. Řešené území

Řešeným územím parkovací politiky je katastrální území statutárního města Olomouc. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci Olomoucké aglomerace.

2.3. Návrhové období

Parkovací politika bude předkládat dlouhodobou strategii pro budoucí rozvoj managementu parkování v Olomouci a rozvoje navazujících služeb souvisejících s danou problematikou. Parkovací politika bude obsahovat akční plán pro provádění této strategie v krátkodobém horizontu. Dále bude obsahovat jasné rozdělení odpovědností za naplňování politiky a opatření v ní stanovených a určí potřebné zdroje pro každý subjekt. Parkovací politika bude zpracována pro následující období:

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

2.4. Hlavní cíle

V návaznosti na specifické cíle uvedené v PUMMO a jejich naplňování bude parkovací politika přispívat k rozvoji městského dopravního systému, ve kterém:

- si bude moci každý sám zvolit způsob dopravy– lidé by měli mít možnost volit způsob cesty a mít reálnou možnost zaparkovat;
- budou dostupné informace – motoristé by měli mít informace o parkování a alternativních způsobech dopravy;

- bude fungovat sdílení – parkovací zařízení by měla sloužit více uživatelům a být využitelná pro různé cílové skupiny;
- bude efektivní využívání místa – parkovací zařízení je třeba dimenzovat a spravovat tak, aby místa nezůstávala nevyužitá;
- bude flexibilní plánování – integrované plánování parkování musí počítat se změnami a nejistotami budoucího vývoje;
- budou stanoveny priority – nejvíce žádaná parkovací místa by měla být určena pro účely, které mají prioritu;
- budou stanoveny jasné ceny – pokud je to možné, mají uživatelé platit přímo za konkrétní použití parkovacího místa;
- bude řešena kvalita versus kvantita – kvalita parkování by měla být stejně důležitá jako kvantita. Zahrnuje to i estetickou stránku, bezpečnost, přístupnost a informace pro uživatele;
- proběhne komplexní analýza - plánování parkovací infrastruktury musí zvažovat všechny náklady a přínosy včetně nepřímých (dopady na zdraví, ovzduší, estetiku a multifunkčnost veřejných prostranství).

3. Požadavky na členění dokumentu

Parkovací politika bude členěna do následujících částí:

- Analytická část;
- Návrhová část;
- Implementační část;
- Akční plán;
- Komunikační strategie

3.1. Analytická část

Analytická část parkovací politiky bude poskytovat komplexní přezkum současné situace a určí počáteční úroveň, vůči níž bude možné v budoucnu měřit pokrok. Tato analýza bude zahrnovat přezkum institucionálního uspořádání, procesu plánování a prováděcích mechanismů.

Budou nalezeny vhodné ukazatele, které budou popisovat současný stav systému řešení statické dopravy ve městě 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.

V analytické části budou v rámci řešené oblasti zjištěna problémová místa, v nichž je výkonnost systému statické dopravy z jakéhokoli výše uvedeného hlediska obzvláště špatná.

3.2. Návrhová část

Návrhová část parkovací politiky bude určovat konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí 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 budou 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 bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude podněcovat přesun k udržitelnějším druhům dopravy tak, aby došlo k naplňování PUMMO. Politika bude navrhovat 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. Bude řešit zejména následující témata:

- posouzení možnosti rozšíření stávající zóny placeného parkování, včetně posouzení sídlišť;
- posouzení možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny);
- nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování;
- posouzení zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic;
- nastavení modelu možnosti financování výstavby nových záchytných parkovacích domů či ploch, vč. ploch pro nákladní automobily;
- posouzení možnosti zavedení zvýhodněného jízdného na MHD v případě odstavení vozidla mimo zónu 71, tj. mimo území Olomouce;
- řešit možnosti odstavování jízdních kol, včetně navržení umístění tzv. cyklověže či uzamykatelných cykloboxu;
- posouzení možnosti vzniku fondu mobility;
- nastavení mechanizmů kontroly dodržovaní stanovených pravidel.

3.3. Implementační část

Implementační část parkovací politiky bude nastavovat pravidla, která popisují způsob realizace (implementace) a budou definována pro celý její životní cyklus.

Implementační část bude navržena zpracovatelem na základě zjištěných poznatků při tvorbě analytické a návrhové části. Vycházet bude z obecných osvědčených postupů při implementaci strategických

dokumentů a bude zohledňovat místní specifika v podmínkách statutárního města Olomouce, zejména postupů nastavených v prostředí Magistrátu města Olomouce.

3.4. Akční plán

Na základě opatření navržených v návrhové a implementační části bude sestaven akční plán, který jednotlivými kroky stanoví, jak budou jednotlivá opatření parkovací politiky naplňována.

3.5. Komunikační strategie

Komunikační strategie bude vytvořena jak již pro fázi zpracování politiky, tak i pro celý životní cyklus zavádění jednotlivých opatření. Komunikační strategie bude navržena jako jednotná koncepce tak, aby napomohla efektivně komunikovat s veřejností a naplňovat základní cíle PUMMO, i samotné parkovací politiky. Komunikační strategie bude obsahovat zejména následující části:

- Analýza současné situace
- Identifikace cílových skupin
- Určení hlavního cíle
- Určení komunikačních nástrojů
- Harmonogram kampaní
- Evalvace navržených řešení

4. Postup zpracování a způsob projednání dokumentu

Vypracování a provedení parkovací politiky bude založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány, které bude zahrnovat:

- konzultace a spolupráci mezi různými útvary na místní úrovni s cílem zajistit soudržnost a komplementaritu parkovací politiky s místními politikami, strategiemi a opatřeními v souvisejících oblastech politiky (jako je doprava, územní plánování, životní prostředí, sociální služby, energetika, zdravotnictví, vzdělávání, atd.);
- úzký dialog s příslušnými orgány
    - na různých úrovních státní správy a samosprávy (např. na úrovni městské části, obce, aglomerace, regionu či státu)
    - s privátními společnostmi a sdruženími.
- dobrou znalost a pečlivé uvážení politických cílů a relevantních plánů rozvoje či dopravních plánů, které již existují nebo na nichž se v současné době pracuje a které mají dopad na danou vymezenou oblast.

Dále bude zpracování parkovací politiky založeno na komunikační strategii s veřejností, včetně veřejných projednání v předem definovaných dílčích stupních zpracování.

Členění pracovních skupin bude následující:

- Řídící skupina: bude navržena pořizovatelem a schválena RMO, tvořit ji budou političtí zástupci města a vedoucí pracovníci MMOl, kteří budou dohlížet na průběh projektu a budou rozhodovat o jeho dalším směřování.
- Odborné skupiny: pořizovatel společně se zpracovatelem stanoví počet jednotlivých odborných skupin a jejich členů. Členy odborných skupin budou odborníci na jednotlivá témata z řad pracovníků MMOl a sektorových partnerů, např. Krajského úřadu Olomouckého kraje, Dopravního podniku města Olomouce, Univerzity Palackého, Policie ČR, SŽDC, ŘSD, a další dle potřeby.
- Širší veřejnost: komise městských částí, významní zaměstnavatelé, Svaz měst a obcí Olomouckého kraje, hospodářská komora, zájmová sdružení, místní iniciativy, apod.

Postup zpracování a projednání parkovací politiky bude rozdělen na následující fáze:

- vstupní výrobní výbor a předání podkladů
- vypracování analytické části
- vypracování komunikační plánu pro návrhové období
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOl (odborné komise)
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti
- prezentace výsledků analytické části RMO
- vypracování návrhové části
- projednání návrhové části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOl (odborné komise) a veřejností
- projednání návrhové části v RMO
- vypracování komunikační plánu pro období naplňování cílů
- vypracování implementační části a akčního plánu
- projednání implementační části a akčního plánu s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOl (odborné komise) a veřejností
- schválení parkovací politickou reprezentací města

Pravidelné výrobní výbory budou probíhat v místě pořizovatele minimálně 2x v rámci každé fáze.

5. Požadovaný obsah dokumentu

5.1. Analytická část

Požadovaný obsah bude vycházet z požadavků uvedených v kapitole 3.1, jenž bude obsahovat zejména:

- Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů a vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů (výchozí podklad analýza zpracovaná odborem strategie a řízení – březen 2019)

- Identifikování klíčových partnerů
- Dopravní průzkumy – **budou využity zpracované průzkumy v rámci analytické části PUMMO a v případě potřeby mohou být doplněny vlastními doplňujícími průzkumy tak, aby byly dostatečně kvalitně popsány následující oblasti statické dopravy**:
    - aktuální nabídka a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer)
    - aktuální nabídka a obsazenosti pro oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.)
- Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace) – bude využita zpracovaná analýza v rámci PUMMO pro oblasti dotýkající se problematiky statické dopravy a zejména v následujících oblastech:
    - Charakteristika poptávky po mobilitě
        - vymezení a popis území, spádové oblasti města
        - inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ
        - obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé, zaměstnanci, studenti – jejich rozmístění během dne)
        - socioekonomický profil území, oblastí
        - zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb
        - rekreace a volnočasové aktivity
        - mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy
        - motorizace/automobilizace, historie a vývoj
        - přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy
        - přepravní vztahy, vnější relace
        - SWOT
    - Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
        - stav silniční infrastruktury, vč. popisu infrastruktury pro elektromobily a sdílená vozidla
        - přepravní vztahy, intenzita dopravy
        - úroveň kvality přepravy, dostupnost území
        - organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti

- problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
- SWOT

- Doprava v klidu (statická doprava)
  - stav infrastruktury a technologických zařízení
  - oblasti regulace, nástroje a způsoby
  - technologie obsluhy P+G, přestupní terminály P+R, K+R
  - bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky
  - kvalita dostupnosti území
  - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
  - SWOT
- Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
  - stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)
  - další formy technologie obsluhy území (P+R, K+R a další)
  - dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
  - přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby
  - produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy
  - ukazatele kvality přepravy, dostupnost území
  - služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi
  - integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky
  - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
  - SWOT
- Cyklistická doprava
  - stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou
  - základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť
  - kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+R
  - přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy

- problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
- SWOT

- Pěší doprava
  - stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
  - podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
  - pěší zóny, obytné ulice a zóny
  - turistické trasy ve vazbě na historické centrum
  - intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě
  - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
  - SWOT
- Nákladní silniční doprava, kombinovaná doprava
  - stav infrastruktury a technologických zařízení
  - objemy nákladní dopravy, hlavní přepravní relace
  - dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností
  - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
  - SWOT
- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
  - stav infrastruktury a technologických zařízení
  - informační systémy pro řidiče vozidel a cestující ve veřejné dopravě
  - informační systémy pro občany poskytující informace o dopravě
  - dispečerská řízení v řešené oblasti – dopravní podnik, řízení provozu, správa a údržba silnic atd., koordinace činností
  - účinnost a přínosy systému řízení
  - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
  - SWOT

Výstupem analytické části bude souhrnná textová část s popisem výchozího stavu, přehledné grafické a tabelární podklady, modely a mapové přílohy v požadovaných tematických okruzích analytické části včetně zápisů z jednání odborných pracovních skupin a dalších projednání.

5.2. Návrhová část

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje řešení statické dopravy na území vymezeném v části 2.2. 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.

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2023), návrhové období do roku 2030 s výhledem do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na nové dotační období.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin dle ekonomické náročnosti na organizačně technická opatření, rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastruktuře.

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě pro oblast statické dopravy na základě nových principů managementu parkování.

- Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření:
    - posouzení koncepce statické dopravy města vymezené v Územním plánu Olomouc z hlediska efektivnosti, funkčnosti, a dopravní dostupnosti území
    - návrh etapizace výstavby objektů či ploch statické dopravy, včetně ploch pro nákladní vozidla, a stanovení priorit v její realizaci
    - návrh vhodného navigačního systému pro efektivní využívání parkovacích a odstavných stání s využitím telematických prostředků
    - zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města (P+R, P+B, P+G, B+R)
    - prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání včetně prověření jednotlivých sídlišť a návrhu organizace parkovacího systému, zejména pak:
        - stanovení počtu zpoplatněných stání
        - vymezení zásobovacích míst a stanovišť TAXI
        - nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování a nastavení platebních podmínek
        - rozdělení dle předpokládaných tarifů
        - prověření možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny)
        - vyznačení rezidentních a abonentních míst
        - dopravní značení
        - nastavení mechanizmů kontroly dodržovaní stanovených pravidel
    - návrh zařízení pro cyklisty – odstavování kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení, nabíjecích stanic pro elektrokola
    - prověření zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic

- prověření možnosti zavedení zvýhodněného jízdného na MHD v případě odstavení vozidla mimo zónu 71, tj. mimo území Olomouce
- prověření možnosti vzniku fondu mobility
- návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílící na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně a workshopy k alternativním nabídkám dopravy

Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání.

5.3. Implementační část

Implementační část bude obsahovat pravidla, která popisují způsob realizace (implementace) nové parkovací politiky a budou především definovat, popisovat a nastavovat následující:

- řídící strukturu (s rozlišením orgánů s řídící, výkonnou a kontrolní funkcí), systém řízení implementace a organizace naplňování strategie po jejím schválení (mj. role, odpovědnosti a pravomoci jednotlivých aktérů; vč. vymezení věcně příslušných odborů či oddělení MMOl odpovídajících za naplňování specifických cílů a opatření definovaných v rámci strategie – tzv. garantů opatření),
- přehled plánovaných aktivit (konkrétních činností a úkolů, které musí být realizovány),
- časový harmonogram implementace strategie,
- plánovaný rozpočet implementace strategie – bude uveden rozpočet implementace strategie obsahující předpokládané náklady (na realizaci jednotlivých opatření), požadované zdroje a také zdroje financování jednolitých položek rozpočtu,
- proces monitorování strategie mj. zahrnující stanovení souboru monitorovacích indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů nebo realizace aktivity. Indikátory musí být definovány pro všechny stanovené cíle, a to na všech úrovních hierarchie cílů (strategie bude obsahovat indikátory výstupů, výsledků a dopadů). Každý monitorovací indikátor (MI) bude vypracován v podobě jednotlivých karet obsahujících následující informace:
  - popis/definici monitorovacího indikátoru,
  - měrnou jednotku, podle které jsou měřeny jednotlivé indikátory,
  - optimální směr vývoje hodnoty MI,
  - popis metodiky a výpočtu indikátorů,
  - hodnoty MI: výchozí hodnoty (stav daného ukazatele v době tvorby strategie) a cílové hodnoty (včetně data dosažení těchto hodnot). Kde nebude možné provést kvantifikaci indikátoru, musí být MI definovány kvalitativně tak, aby byly jasně vyhodnotitelné.,
  - předpokládané zdroje čerpání dat pro sledování aktuálních hodnot MI,
  - frekvenci vyhodnocování indikátoru,

- správce indikátoru zodpovědného za získávání hodnot MI a jeho vyhodnocování.

Systém monitorování bude sloužit k průběžnému vyhodnocování postupu realizace strategie z hlediska dosahování jejích cílů. Pro každý cíl by mělo být definováno tolik MI, aby bylo umožněno sledování plnění daného cíle.,

- způsob vyhodnocování a případné aktualizace dokumentu,
- strukturu a proces tvorby akčního plánu s vazbou na finanční plán města (tj. rozpočet popř. rozpočtový výhled).

Dále bude zpracována struktura Zprávy o naplňování strategického dokumentu, jež se stane nástrojem periodické (roční) evaluace strategie. Cílem bude umožnit rychlé vytváření věcných a finančních souhrnů v tabulkových procesorech.

5.4. Akční plán

Akční plán bude obsahovat souhrn navržených projektů k dosažení jednotlivých cílů pro krátkodobé období a zásobník projektů pro střednědobý i dlouhodobý horizont, a to zejména:

- časový plán a hlavní milníky
- stanovení investičních nákladů
- stanovení provozních nákladů
- stanovení zdrojů financování (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.) ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled
- stanovení rizik a omezení pro splnění cílů
- stanovení kompetencí procesu
  - návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy
- stanovení a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů
  - stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů
  - návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů
  - návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů

5.5. Komunikační strategie

Cílem komunikační strategie je stanovit přehled využívaných komunikačních kanálů mezi představiteli obce (pořizovatelem) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení parkovací politiky zasáhnout, a to včetně způsobu vypořádání a zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností či dotazů).

Komunikační strategie bude založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě, aby se na rozvoji Olomouce mohli podílet skutečně všichni, kterým není osud města lhostejný. Důraz tak nebude kladen pouze na jednosměrnou komunikaci statutárního města Olomouc směrem

k veřejnosti, ale zejména na obousměrnou komunikaci, kdy se veřejnost a další klíčoví aktéři zamyslí nad budoucností Olomouce společně s představiteli města.

Komunikační strategie bude dle kapitoly 3.4. rozdělena na dvě části, a to na část věnovanou komunikaci při pořizování parkovací politiky a část věnovanou zavádění jednotlivých opatření. Komunikační strategie bude obsahovat zejména:

- Analýza současné situace
    - bude obsahovat analýzu současného stavu interní a externí komunikace, tzv. komunikační audit.
- Identifikace cílových skupin
    - budou identifikovány všechny potenciální cílové skupiny, kterých se parkovací politika jakýmkoliv způsobem dotkne a které by měly kampaně oslovit. Pro potřeby komunikační strategie lze definovat minimálně tyto cílové skupiny:
        - Volení představitelé města
        - Pracovníci magistrátu města Olomouce
        - Široká veřejnost/dospělí obyvatelé města
        - Místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru
        - Děti, mládež a mladí lidé
        - Senioři
        - Turisti
- Určení hlavního cíle
    - budou určeny hlavní cíle kampaní, jak pro dobu zpracování parkovací politiky, tak i pro dobu zavádění opatření. Mezi základní cíle bude patřit:
        - zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě dle různých cílových skupin (orgány města, politická reprezentace města, veřejnost, podnikatelé, neziskový sektor, městem založené a zřízené organizace a další.)
        - systematickým poskytováním informací zvýšit zájem o spolurozhodování o budoucnosti města
        - začlenit veřejnost a další klíčové aktéry do spolurozhodování o budoucnosti města.
        - nastavit pravidelný kontakt s veřejností, médii, s odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a nastavit komunikaci o strategii v rámci úřadu a orgánů města
        - dlouhodobě zlepšit image města
- Určení komunikačních nástrojů

- pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů:
  - Úřední a formální komunikace
  - Elektronická komunikace
  - Práce s médii
  - Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.)

- Harmonogram kampaní
  - harmonogram kampaní bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie:
    - pro období pořizování parkovací politiky
    - pro období naplňování cílů
- Evaluace navržených řešení
  - bude obsahovat návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

Na základě navržené komunikační strategie bude požadováno zpracování informačních materiálů pro zveřejnění a medializaci výsledků parkovací politiky pro širší veřejnost co nejsrozumitelnější formou. Bude zpracován především informační materiál (brožura, formáty A4), informace pro web města, informace pro městská periodika, rozhlas, televizi a materiály pro vedení města.

6. Technické požadavky na zpracování dokumentace

Textová část dokumentace bude doplněna v potřebné míře schématy, kartogramy, grafy a tabulkami. Dokumentace bude ve všech postupných fázích vypracována a předána v 6 ks vyhotovení + 3 ks digitálně na CD/DVD. Prezentace ve fázích projednání a závěrečný čistopis dokumentace budou zpracovatelem rovněž upraveny a předány ve formě vhodné pro webovou prezentaci.

Popisná dokumentace projektu, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány v MS Word (*.docx), Excel (*.xlsx) a Powerpoint (*.pptx). Zveřejňované výstupy ve formátu HTML, PDF.

Dokumentace bude zpracována v měřítku dle rozsahu území a vhodného detailu (1:1000, 1:2 000, 1:5 000, 1:10 000, 1:25 000), na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy popřípadě technické mapy.

Grafická část bude zpracována ve formátu DGN, DWG. Tabelární data, případně databáze, budou předána ve formátu textových souborů s oddělovačem tabelátoru s kompletním metadatovým popisem významu všech atributů a návaznosti jednotlivých tabulek.

Jednotlivá tištěná paré budou očíslována, dokumentace a všechny přílohy budou označeny číslem smlouvy o dílo. Další dílčí požadavky mohou vyplynout v průběhu zpracování.

7. Seznam podkladů

Výchozí podklady

- Územní plán Olomouc (http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan)
- Regulační plány (http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/regulacni-plany)
- Územní studie (http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/uzemni-studie)
- Strategický plán rozvoje města Olomouce (http://www.olomouc.eu/podnikatel/uzemni-plan-mesta-a-strategie-rozvoje/strategicky-plan-rozvoje-mesta)
- Plán udržitelné městské mobility Olomouc (https://spokojena.olomouc.eu/plan-udrzitelne-mobility-olomouc/)
- Strategie ITI Olomoucké aglomerace (https://www.olomoucka-aglomerace.eu/uvod)
- Optimalizace MHD v Olomouci, vč. modelu dopravy (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
- Bezbariérová doprava (trasy a úpravy) ve městě Olomouc (RARSM, akt. 10/2014)
- Pěší zóna Olomouc - Dopravní studie (NDCon, 11/2016)
- Pěší zóna Olomouc - Dopravní studie, zpřesnění řešení (NDCon, 11/2017)
- Parkovací kapacita – Olomouc – mapová aplikace (diplomová práce David Jarcovják, Univerzita Palackého, 2016)
- Generel cyklistické dopravy (RARSM, akt. 12/2012)
- Generel dopravy v centru města Olomouce (CityPlan, 6/2004)
- Navýšení parkovacích možností v centru města Olomouce (ACTIV Praha, 9/2004)
- Návrh koncepce komplexního systémového řešení statické dopravy v Olomouci (DHV, 2001)
- Studie proveditelnosti nízkoemisních zón ve městě Olomouci a Studie proveditelnosti nízkoemisních zón s vyhodnocením dopadů na kvalitu ovzduší pomocí dopravně-emisního modelu ve městě Olomouci (CDV, 2013)
- Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst (CDV, 2016)

Další podklady

- normy
- metodické pokyny, příručky
- další výchozí dokumenty související s dopravní politikou
- finanční programy na úrovni EU, státu, kraje
- příp. další podklady zadavatel