



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA PODNIKATELSKÁ

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT

ÚSTAV MANAGEMENTU

INSTITUTE OF MANAGEMENT

PROBLEMATIKA REZIDENTNÍHO PARKOVÁNÍ

THE ISSUE OF RESIDENTIAL PARKING

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Lucie Eibelová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. et Ing. Pavel Juřica, Ph.D.

BRNO 2021

Zadání diplomové práce

Ústav: Ústav managementu
Studentka: **Bc. Lucie Eibelová**
Studijní program: Ekonomika a management
Studijní obor: Řízení a ekonomika podniku
Vedoucí práce: **Ing. et Ing. Pavel Juřica, Ph.D.**
Akademický rok: 2020/21

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně zadává diplomovou práci s názvem:

Problematika rezidentního parkování

Charakteristika problematiky úkolu:

Úvod
Cíle práce, metody a postupy zpracování
Teoretická východiska práce
Analýza současného stavu
Vlastní návrhy řešení
Závěr
Seznam použitých zdrojů
Seznam příloh

Cíle, kterých má být dosaženo:

Cílem práce je identifikování nedostatku v problematice rezidentního parkování a návrh na jeho ošetření.

Základní literární prameny:

CIENCIALA, J. Procesně řízená organizace: tvorba, rozvoj a měřitelnost procesů. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. ISBN 978-80-7431-044-7.

FIŠER, R. Procesní řízení pro manažery: jak zařídit, aby lidé věděli, chtěli, uměli i mohli. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-5038-5.

JUROVÁ, M. Výrobní procesy řízené logistikou. Brno: BizBooks, 2013. ISBN 978-80-265-0059-9.

ŘEPA, V. Procesně řízená organizace. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4128-4.

SVOZILOVÁ, A. Zlepšování podnikových procesů. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-2-7-3938-0.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2020/21

V Brně dne 28.2.2021

L. S.

doc. Ing. Robert Zich, Ph.D.
ředitel

doc. Ing. Vojtěch Bartoš, Ph.D.
děkan

Abstrakt

Diplomová práce se věnuje problematice rezidentního parkování. V analytické části je popsán proces zavedení této formy regulace parkování. Proces je znázorněn pomocí procesních diagramů v softwaru ARIS Express. V návrhové části jsou popsány varianty řešení komplikované situace s parkováním ve vnitroblocích, v oblastech se zavedeným rezidentním parkováním.

Abstract

The diploma thesis deals with the issue of residential parking. The analytical part describes the implementation process of this form of parking regulation. This process is illustrated with process diagrams created in ARIS Express software. The proposing part describes various solution options for a complicated situation concerning housing estate yards in areas with established residential parking.

Klíčová slova

proces, modelování procesů, rezidentní parkování, vnitroblok

Key words

process, modeling of processes, residential parking, housing estate yard

Bibliografická citace

EIBELOVÁ, Lucie. *Problematika rezidentního parkování* [online]. Brno, 2021 [cit. 2021-03-27]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/134836>.
Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, Ústav managementu. Vedoucí práce Pavel Juřica.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem ve své práci neporušila autorská práva (ve smyslu Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Brně dne 30. dubna 2021

.....

podpis autora

Poděkování

V první řadě bych ráda poděkovala paní Ing. Radce Matuszkové za čas, který mi věnovala, profesionální přístup a cenné informace, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout. Zároveň moc děkuji panu Ing. et Ing. Pavlovi Juřicovi, Ph.D. za trpělivost, kterou se mnou měl při vedení mé diplomové práce. Ráda bych poděkovala rodině za podporu nejen při psaní mé práce, ale i v průběhu celého studia.

OBSAH

ÚVOD	11
CÍLE PRÁCE, METODY A POSTUPY ZPRACOVÁNÍ	12
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE	13
1.1 Proces	13
1.1.1 Dělení procesů	14
1.1.2 Základní prvky modelu procesu	15
1.1.3 Řízení procesů.....	16
1.1.4 Modelování procesů.....	16
1.2 Business Process Management	17
1.2.1 Software pro modelování procesů	18
1.3 Regulace parkování.....	19
1.3.1 Rezydentní parkování	21
1.3.2 Dokumenty potřebné k fungování RP	21
1.4 Vnitrobloky	29
1.4.1 Druhy pozemních komunikací.....	29
1.4.2 Potřebné dopravní značení.....	30
1.5 Shrnutí teoretické části práce	31
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	32
2.1 Možnosti řešení parkování v MČ.....	32
2.2 Rozhodování o (ne)zavedení RP.....	33
2.2.1 Rozhodující orgány.....	34
2.2.2 Komunikační kanály	35
2.2.3 Důvody k zavedení	35
2.3 Proces zavádění RP	37
2.3.1 Rozhodování jednotlivých MČ.....	39

2.3.2	Sestavení harmonogramu.....	41
2.3.3	Informační kampaň	43
2.3.4	Projektování	45
2.3.5	Stanovení opatření obecné povahy	47
2.3.6	Schválení dokumentů.....	49
2.3.7	Realizace	50
2.3.8	Značení oblasti placeného státní	50
2.3.9	Tvorba řídicích dat.....	55
2.3.10	Účinnost rezidentního parkování	56
2.3.11	Monitoring	57
2.3.12	Nerespektování dopravního značení	59
2.3.13	Systém SOBD	61
2.3.14	Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění	62
2.3.15	Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění.....	65
2.4	Výstupy z analýzy současného stavu	67
3	VLASTNÍ NÁVRHY ŘEŠENÍ	68
3.1	Automatická kontrola.....	69
3.1.1	Změna typu komunikace.....	69
3.1.2	Závory	70
3.1.3	Závory a kamery	70
3.1.4	Kamery.....	71
3.2	Fyzická kontrola.....	71
3.2.1	Zavedení oficiální kontroly.....	72
3.2.2	Neoficiální kontrola VB.....	80
3.3	Vyhodnocení nákladů na neoficiální kontrolu VB.....	85
3.4	Omezení práce.....	86

3.5 Shrnutí návrhové části práce	87
ZÁVĚR	88
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	90
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	94
SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ	95
SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK.....	97
SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ	98
SEZNAM PŘÍLOH.....	99

ÚVOD

Každý, kdo někdy řídil nebo se alespoň vezl, jako cestující ve vozidle zažil situaci, kdy se dojede do místa určení a je nutné zaparkovat. Pokud dojedete domů, kde máte vlastní parkovací stání nebo ideálně garáž, pak to není žádný problém. Nicméně pokud nemáte vlastní parkovací stání, protože bydlíte například v bytě v panelovém domě ve městě, pak se může stát parkování noční můrou. Člověk objíždí bloky, hledá parkovací místo, které nakonec najde. Otázkou je, jak daleko od domova?

Protože bydlím ve městě a máme auto, je pro mě toto téma aktuální denně. Je pravdou, že já nejsem řidičem, který denně objíždí bloky. Nicméně každý večer slyším, jak těžké bylo najít parkovací místo a jak daleko museli jít rodiče od auta domů. Právě tohle byl můj podnět, proč se zajímat o možnosti parkování ve městě. Zároveň také má vlastní zvědavost, protože jsem o rezidentním parkování slyšela, ale protože to pro mě nebylo aktuální, tak jsem o to dále nezajímala.

Jak jsem již zmínila, v mé práci se věnuji parkování ve městě, konkrétně rezidentnímu parkování ve statutárním městě Brno. Každý, kdo o rezidentním parkování slyšel, si na něj udělal vlastní názor. Nebudu hodnotit systém regulace parkování, ale popsat celý proces zavádění rezidentního parkování. Čím to začne, co všechno se musí vytvořit a zařídit, než samotná regulace může začít, přes realizaci, až po kontrolu dodržování a případné řešení nedodržení dopravního značení.

Rezidentní parkování má zvýhodňovat ty řidiče, kteří mají k oblasti určitý vztah. Je ale možné, že systém, který již běží a rozšiřuje se od centra do dalších lokalit, má zádrhel. Nějakou drobnost, která se ještě nestihla vyladit. Mám na mysli situaci, kdy řidiči mající vztah k určité oblasti, nemají úplnou přednost v parkování na úkor návštěvníků. Existuje taková situace? To se dozvíte v mé práci.

CÍLE PRÁCE, METODY A POSTUPY ZPRACOVÁNÍ

Cílem práce je identifikování nedostatku v problematice rezidentního parkování a návrh na jeho ošetření. Celá práce má dílčí cíle, které následují strukturu této práce dělenou na tři části, teoretická východiska práce, analýza současného stavu a vlastní návrhy řešení.

V první části, teoretická východiska práce, vysvětlím důležité pojmy vztahující se k analytické a návrhové části. K objasnění pojmů použiji knihy, odborné články a webové stránky. Tato část bude rozdělena podle hlavních pojmů, které dále rozčlením dle potřeby.

V analýze současného stavu si ukážeme možnosti řešení parkování v Brně a následně už se budu věnovat pouze variantě rezidentního parkování (RP). Podíváme se na zájem o rezidentní parkování ve všech městských částech města, jak a kdo by přistoupení na RP schvaloval. Tuto část dat získám z telefonických rozhovorů a e-mailové komunikace se všemi městskými částmi (MČ). U městských částí, které mají již RP zavedeno, tak z osobní schůzky s odpovědnou osobou. Poté se podíváme podrobně na celý proces zavádění rezidentního parkování včetně popisu jednotlivých částí a vizualizace pomocí procesních map ze softwaru ARIS Express. Informace k celému procesu získám z rozhovoru s projektovou manažerkou, odpovědnými osobami z radnic a z vlastního průzkumu terénu při značení RP.

V třetí části práce se budu věnovat problematice kontroly dodržování dopravního značení ve vnitroblocích a variantám řešení. Informace k celé problematice získám z rozhovoru s projektovou manažerkou. Jak a jestli řeší situaci i jednotlivé městské části se dozvím z rozhovoru a e-mailové komunikace s radními MČ, kterých se to týká. Podklady k informační kampani mi poskytne tisková mluvčí MČ a personální data mi dá tajemník MČ. Potřebné procesy zmapuji opět pomocí procesní mapy v software ARIS Express.

Procesní mapy s jejich popisem jsou dány v takovém pořadí, aby byla mapa co nejlépe čitelná a zároveň nebyly prázdné většiny stránek.

1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

V této části práce vysvětlím základní pojmy a souvislosti, se kterými následně budu pracovat v analytické a návrhové části.

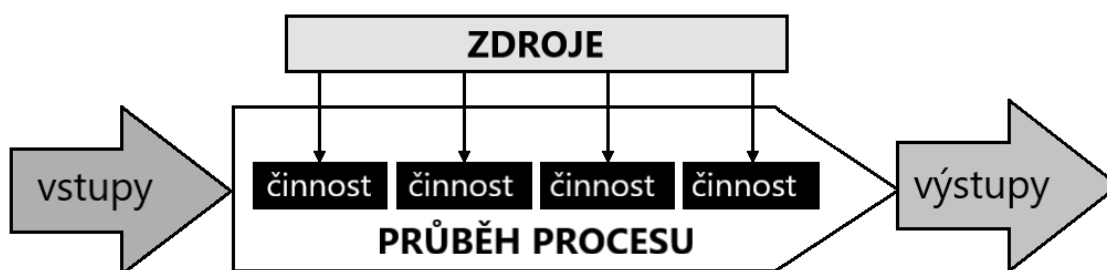
1.1 Proces

Jak říká docent Řepa: „*Proces je souhrnem činností, transformujících souhrn vstupů do souhrnu výstupů (zboží nebo služeb) pro jiné lidi nebo procesy, používající k tomu lidi a nástroje.*“ (Řepa, 2007, s. 15)

V další své knize tentokrát už pan profesor Řepa říká: „*Podnikovým procesem zpravidla rozumíme objektivně přirozenou posloupnost činností, konaných s úmyslem dosažení daného cíle v objektivně daných podmínkách.*“ (Řepa, 2012, s. 15)

„*Proces je série logicky souvisejících činností nebo úkolů, jejichž prostřednictvím – jsou-li postupně vykonány – má být vytvořen předem definovaný soubor výsledků.*“ (Svozilová, 2011, s. 14)

„*Proces je soubor vzájemně souvisejících nebo vzájemně působících činností, které dávají přidanou hodnotu vstupům – při využití zdrojů – a přeměňují je na výstupy, které mají svého zákazníka.*“ (Grasseová, 2008, s. 7) Vstup a výstup má podobu výrobku nebo služby a zdroje jsou ostatní vstupující prvky jako materiál, technika, pracovníci a pomůcky, (Grasseová, 2008, s. 7).



Obrázek č. 1: Schéma procesu

(Zdroj: vlastní zpracování dle Grasseová, 2008, s. 7)

Podle docenta Cienciala musí mít každý proces jasně definovaný začátek a konec, stanoveny požadavky (informační a hmotné) na vstupy a výstupy. Dále svého zákazníka (interního či externího) a vlastníka s pravomocemi a odpovědností. Každý proces by

měl mít určeny ukazatele výkonnosti a jejich cílové hodnoty, klíčovým ukazatelem výkonnosti procesu je spokojenost interních a externích zákazníků, (Cienciala, 2011, s. 29).

„Proces je organizovaná skupina vzájemně souvisejících činností a/nebo subprocesů, které prochází jedním nebo více organizačními útvary či jednou (podnikový proces) nebo více spolupracujícími organizacemi (mezipodnikový proces), které spotřebovávají materiální, lidské, finanční a informační vstupy a jejichž výstupem je produkt, který má hodnotu pro externího nebo interního zákazníka.“ (Šmída, 2007, s. 29)

Při modelování procesů se zaznamenávají jednotlivé činnosti, jak jdou po sobě. Jednotlivé procesní kroky lze poskládat na časovou osu, je zde časová posloupnost, čas hraje důležitou roli, (Řepa, 2012, s. 15).

1.1.1 Dělení procesů

Podle pana profesora Řepy se dělí procesy na klíčové a podpůrné.

Klíčový proces plní primární funkci podniku a prochází napříč celou organizací. Na začátku je požadavek zákazníka a na konci je konkrétní výrobek či služba pro zákazníka. Klíčový proces je specifický pro každou firmu.

Podpůrné procesy, kterých je v podniku celá řada, jsou odvozeny právě od klíčového procesu plnící primární funkci podniku. Tyto procesy podporují klíčový proces a mají obecnější charakter. Snahou je tyto procesy standardizovat, aby byly co nejefektivnější. Mají být co nejobyčejnější, nejlevnější a nejnahraditelnější, také se mohou díky tomu snadnou outsourcingovat, neboli nechat dodávat externím dodavatelem, (Řepa, 2012, s. 32-33).

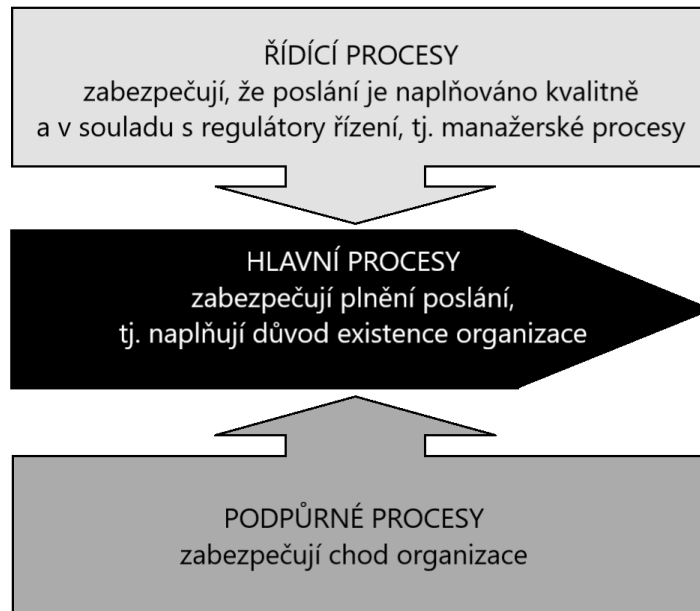
Procesy lze dělit i na hlavní/klíčové, řídicí a podpůrné (Jurová, 2016, s. 68).

Hlavní procesy tvoří hodnotu pro podnik a jejich výstupem je produkt pro externího zákazníka. Podnik z nich má zisk.

Řídicí procesy zajišťují správný chod společnosti, jsou to manažerské procesy. Nepřinášejí zisk, ale díky nim je podnik říditelný a stabilizovaný.

Podpůrné procesy zajišťují plynulý chod hlavních procesů. Výstup z těchto procesů je určen internímu zákazníkovi a mohou tyto procesy být outsourcovány, (Jurová, 2016, s. 68).

Docent Cienciala se shoduje s oběma výše zmíněnými autory a dělí procesy na hlavní a podpůrné, které zahrnují i řídicí procesy, (Cienciala, 2011, s. 60). I další zdroj uvádí rozdělení na hlavní/klíčové, řídicí a podpůrné procesy, (Grasseová, 2008, s. 13-14).



Obrázek č. 2: Dělení procesů

(Zdroj: vlastní zpracování dle Grasseová, 2008, s. 14)

1.1.2 Základní prvky modelu procesu

Modelovaný proces má určité prvky, které jdou názorně vidět na následujícím obrázku:



Obrázek č. 3: Základní prvky procesu

(Zdroj: vlastní zpracování dle Jurová, 2016, s. 69 a Řepa, 2007, s. 71)

Proces je popsán výše v kapitole 1.1. Subproces je logická část procesu, jeho produktem je rozhodující meziproduct procesu a má jiného vlastníka než subprocessy před a po něm, (Grasseová, 2008, s. 70). Proces či subprocess je modelován pomocí vzájemně navazujících činností. Každá činnost může být popsána jako proces, záleží na tom, jak moc do hloubky je popisována. Činnost probíhá na základě podnětu či důvodu, vnějšímu podnětu přicházejícímu z okolí procesu se říká událost a vnitřnímu podnětu, který je subjektivní oproti objektivní události, se říká stav procesu. Činnosti jsou, jak již bylo výše uvedeno, řazeny do návazností, které jsou v modelu znázorněny vazbami, (Řepa, 2007, s. 71). Činnost je měřitelná jednotka práce a má převést vstupující prvek do předem daného výstupu, (Svozilová, 2011, s. 15).

1.1.3 Řízení procesů

Řízení procesů má dle doktora Plamínka mít jen dvě úrovně řízení. První má řídit proces jako celek, za což odpovídá vlastník procesu a druhá úroveň má řídit jednotlivé aktivity, za které odpovídá ten, kdo je provádí. Přidáváním dalších úrovní řízení se snižuje jejich efektivita, (Plamínek, 2018, s. 36).

Už dříve se pan doktor Plamínek spolu s panem Fišerem shodují na odděleném řízení procesů a zdrojů. Tvrdí, že pro řízení procesů a zdrojů jsou nutné různé kompetence, přesto je ale zároveň potřeba určitá spolupráce, (Plamínek, 2005, s. 42-44).

Podle doktora Kováce by se mělo sledovat a vyhodnocovat řízení procesů podle smyčky řízení procesů. Tato smyčka se dá použít na jakékoli úrovni řízení firmy a skládá se ze 6 kroků: procesy; monitorování a měření výkonnosti procesů; potřeby a cílové parametry požadavků; přezkoumání, validace a hodnocení; analýza poruch, neshod, vad a jejich příčin; opatření, změny a zlepšování procesů (Kovács, 2009, s. 81-100).

1.1.4 Modelování procesů

Procesní mapa je grafické znázornění procesů, při doplnění zdrojů a dalších informací vzniká procesní model, (Fišer, 2014, s. 72).

„Model si můžeme charakterizovat jako strukturovaný popis reality v grafické symbolické soustavě (objekty a vazby mezi objekty) s důrazem na jednoznačnost

a přehlednost.“ K modelu se přidává kvůli srozumitelnosti popis (slovní, v tabulce či v matici), (Grasseová, 2008, s. 59).

Nejprve se popisuje současný stav procesů, díky němuž se zjistí informace o procesech, jejich průběh a návaznosti. Je několik způsobů jak procesy mapovat, buď textově, tabulkou, maticí, vývojovým diagramem či modelem, nebo kombinací uvedených možností. Popisování procesů modelem a doplňujícími informacemi v tabulce se nazývá procesní modelování, (Grasseová, 2008, s. 59).

Popis průběhu činností se nazývá modelování. Buď modelujeme současný stav – jak věci jsou (AS-IS), nebo modelujeme budoucí stav – jak chceme, aby věci vypadaly (TO-BE), (Grasseová, 2008, s. 71).

Základem pro popis procesu je jednoznačná definice změny, která se v něm odehrává, (Plamínek, 2018, s. 36).

Důležité je na začátku modelování stanovit míru podrobnosti procesů, protože příliš detailní popis se složitě vytváří a následně udržuje a aktualizuje. Míra detailu závisí na účelu, kvůli kterému je model tvořen. Při snaze vytvořit z procesních popisů jednotlivé pracovní náplně, se pak mapují procesy do takového detailu, aby bylo jasné, kdo kterou činnost provádí. Následně se vytváří matice odpovědnosti, která říká, kdo vykonává, řídí, kontroluje a je informován o dané činnosti. Matice je vhodná pro využití při popisu procesu na úrovni celku a ne detailním popisem, (Fišer, 2014, s. 55-60).

1.2 Business Process Management

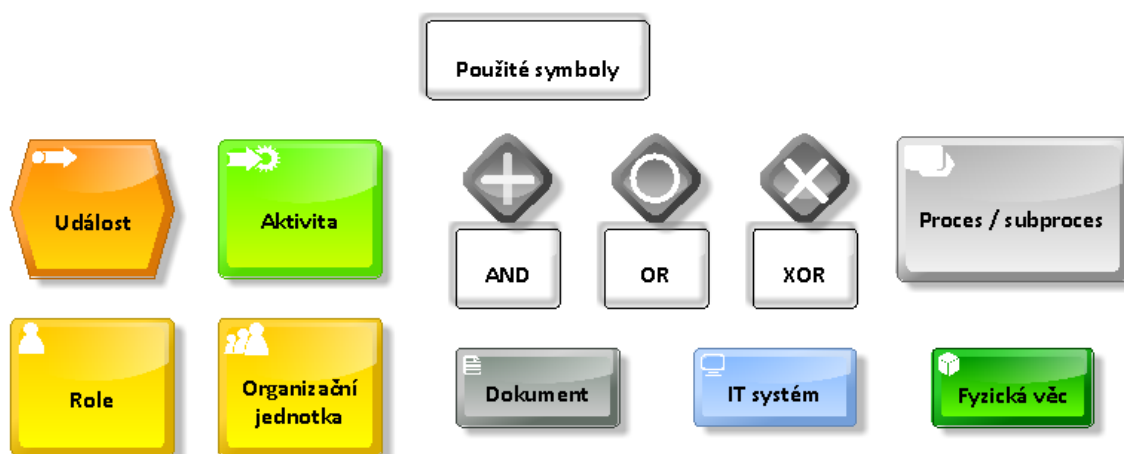
Business Process Management (BPM) je v překladu řízení podnikových procesů. Napomáhá k rozšíření znalostí pomocí přiblížení reálných procesů a nástrojů jejich podpory. Při tvorbě modelů podnikových procesů musí být dodržena určitá pravidla (aktivity, činnosti, ...), syntaxe (vazby, ...), názvosloví a kvantitativní faktory (čas, frekvence opakování, ...). Procesní modely mohou být deskriptivní (Event driven Process Chain – EPC) či deklarativní (jazyk ConDec), (Jurová, 2013, s. 218-219). Právě EPC standard bude v práci využit pro modelaci procesů.

„Event driven Porcess Chain je nejznámější odvětvový standard modelování podnikových procesů založený na principu řetězení událostí, aktivit a podmínek.“ (Jurová, 2013, s. 226)

1.2.1 Software pro modelování procesů

Mezi významné modelovací BPM nástroje patří software ARIS, který vyvíjí společnost Software AG, s komplexní metodologií od profesora Sheera, (Jurová, 2013, s. 225). Hlavním využitím je návrh, zavedení a řízení procesů podniku, díky čemuž je software využit nejen informatiky a analytiky pro modelaci procesů, ale také vedením společnosti k jejich řízení, (Řepa, 2007, s. 75). Pro modelování procesů v této práci budu používat software ARIS Express, což je lehčí verze plného ARISu.

Pro snadnější pochopení procesních map, které budou v analytické části práce, je níže uvedena legenda použitých symbolů z SW ARIS Express.



Obrázek č. 4: Legenda použitých symbolů ARIS Express

(Zdroj: vlastní zpracování v ARIS Express)

Událost – určitý stav, ze kterého se vychází nebo naopak se do něj došlo.

Aktivita – činnost, kterou se navazuje buď na událost, nebo jinou aktivitu a díky posloupnosti činností (aktivit) se dosáhne stavu (události).

Role – jedná se o vztah (pozici) člověka k RP (projektant, projektový manažer, občan,...).

Organizační jednotka – oddělení či útvar nebo celá instituce (OD MMB, MČ, MPB,...).

Operátory – v práci využívám 3 logické operátory AND (znamená, že všechny větve, které vedou z operátoru, platí), OR (znamená, že musí platit alespoň jedna z větví, která vede z operátoru) a XOR (znamená, že platí jen jedna z větví, které vedou z operátoru).

Proces / subprocess – objekt značí napojení na další proces nebo subprocess.

Dokument – objekt značí nějaký textový podklad (v tištěné podobě například OOP, nebo v elektronické podobě například žádost), který vychází z aktivity.

IT systém – objekt znázorňuje napojení na nějaký informační systém (SOBD,...).

Fyzická věc – jedná se o fyzický kus (dopravní značka, peníze,...).

1.3 Regulace parkování

Parkování může město regulovat podle § 23 zákona č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích. Rezydentního parkování se týkají písmena a) pro návštěvníky a c) pro rezidenty či abonenty:

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

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

c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce nebo k stání silničních motorových vozidel stanovených v nařízení obce, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.“ (Zákon č. 13/1997 Sb., © 2010-2021, §23)

Proč zrovna modré čáry označují regulované úseky? Je to dáno vyhláškou č. 294/2015 Sb., konkrétně §12 Rozdělení vodorovných dopravních značek (VDZ), který říká, co všechno spadá pod VDZ a informuje o příloze č. 8, která obsahuje právě vzory všech značek spadajících do této kategorie, (Vyhláška č. 294/2015 Sb., © 2010-2021, § 12).

Nás zajímá konkrétně 4. část této přílohy Označení stání a parkovišť, číslo V 10g - Omezené stání: „Značka vyznačuje dovolené zastavení a stání a stanovuje způsob stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace. Při stání nesmí vozidlo svým obrysem nebo nákladem přesahovat do vozovky vyznačenou plochu. V úseku označeném touto značkou je stání dovoleno za podmínek stanovených svislou dopravní značkou.“ (Omezené stání, © 2010-2021)



Obrázek č. 5: Omezené stání

(Zdroj: Omezené stání, © 2010-2021)

Kromě vodorovného dopravního značení je regulace označena i svislým dopravním značením. Pro označení rezidentního parkování se používá značka IP 13c, Parkoviště s parkovacím automatem. Tato značka „označuje placené parkoviště. Řidič se musí řídit údaji na značce, dodatkové tabulce nebo na parkovacím automatu (hodinách).“ (Parkoviště s parkovacím automatem, © 2010-2021). Je nutné k ní přidat dodatkovou tabulku oznamující typ zóny regulace a druhou dodatkovou tabulku, která označuje oblast placeného stání.



Obrázek č. 6: Parkoviště s parkovacím automatem

(Zdroj: Parkoviště s parkovacím automatem, © 2010-2021)

1.3.1 Rezidentní parkování

Rezidentní parkování rozlišuje celkem 3 možnosti parkování dle vztahu řidiče k místu parkování. Řidičem vozidla je buď rezident, abonent nebo návštěvník.

Rezident je fyzická osoba, která má vztah k dané oblasti, buď zde má místo trvalého pobytu, nebo je zde vlastníkem nemovité věci, (Metodika pro správu parkovacích oprávnění, 2019, s. 4).

Abonent může být právnická nebo fyzická osoba, která má v dané oblasti sídlo nebo provozovnu, (Metodika pro správu parkovacích oprávnění, 2019, s. 4).

Návštěvník je poté definován jako osoba, která k dané oblasti nemá žádný vztah, není zde rezidentem ani abonentem, (Metodika pro správu parkovacích oprávnění, 2019, s. 4).

Jak se píše v jednom z odborných článků, bydlení v centru města je výhodné, protože umožňuje snadný přístup k různým nákupním střediskům a volnočasovým aktivitám, avšak nevýhodou tohoto bydlení je obtížné hledání parkovacího místa, (Molenda, 2013).

Podle výzkumu, který probíhal v Nizozemí a zabýval se náklady na parkování a vlastnictví automobilu, jsou náklady na parkování v centrech měst více než dvojnásobné oproti nákladům na periferii, (Ostermeijer, 2019).

Průzkum, který se zabýval nerovnoměrným využíváním parkovacích míst v australském Melbourne, zjistil, že průměrně 80 % rezidentního parkování v ulicích využívají obyvatelé rodinných domů. Ti ovšem mají většinou garáž, kterou používají místo k parkování, tak ke skladování, (Taylor, 2020).

V dalším průzkumu, tentokrát ve Filadelfii, zkoumající preference elektromobilů a rezidentního parkování, mimo jiné potvrdily již prý existující zjištění. Obyvatelé by za parkování byli ochotni zaplatit více, za předpokladu, že parkují 20krát až 30krát za měsíc, (Guerra, 2020).

1.3.2 Dokumenty potřebné k fungování RP

Pro zavedení a fungování rezidentního parkování (RP) jsou nutné jisté dokumenty. Některé platí po celou dobu fungování RP a musí projít schválením Rady města Brna

(Nařízení města, Ceník a Metodika), jiné se vytvoří kvůli určité městské části (návrh oblastí, projektová dokumentace, opatření obecné povahy) nebo na dané období (harmonogram).

1.3.2.1 Nařízení města

V tomto případě je to dokument, „*kterým se vymezují oblasti statutárního města Brna, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy*“. (Nařízení č. 9/2019, kterým se vymezují oblasti placeného stání včetně příloh ve znění pozdějších předpisů, 2019)

Základní Nařízení je č. 9/2019, ze kterého vychází další, která jen upravují přílohy základního Nařízení v rozšiřujících se oblastech města Brna.

Základní nařízení vysvětluje některé pojmy, co je myšleno parkovací zónou, oprávněním, regulovaným úsekem a další. Dále detailně popisuje regulované úseky ve vymezených oblastech, způsob placení a způsob prokazování zaplaceného parkovného. Na závěr je článek, kterým se ruší předchozí ustanovení a informace o platnosti oprávnění z minulého nařízení. Poslední článek říká, kdy nabývá nařízení účinnost. Nařízení města obsahuje 2 přílohy.

Příloha č. 1 se skládá z map vymezených oblastí s regulovanými úseky. To znamená detailní mapa určité oblasti, na které jsou ulice s nakreslenými barevnými čarami, které značí konkrétní zónu. Zóna A je značena červeně, zóna B je značena zeleně a zóna C je značena modře. Tenké oranžové čáry dělí jednotlivé oblasti a čísla udávají označení dané oblasti. Barevné šipky, které se mohou na mapě také objevit, upřesňují stání, když se jedná o malý, na mapě snadno přehlédnutelný regulovaný úsek. Jsou barevné (červená, zelená, modrá), podle konkrétní zóny daného úseku.

V Příloze č. 2 nařízení jsou ukázány všechny plochy (parkoviště), kde se dá zaplatit časově omezené stání včetně provozní doby. Opět je v nařízení nejprve mapa všech oblastí a následně jsou ukázány jednotlivé oblasti a na nich přesně vyznačený regulovaný úsek. Jedná se o úseky parkovacího stání například na ulici Uhelná, Veverčí, u Ústředního hřbitova a další.

Další Nařízení (č. 12, č. 13,...), která následují po základním, vždy ruší platnost příloh z předchozího a nahrazují je novými, aktualizovanými. Na internetových stránkách je vystaveno aktuální nařízení, které se skládá z původního znění Základního nařízení a aktuálních příloh, (Nařízení č. 9/2019, kterým se vymezují oblasti placeného stání a včetně příloh ve znění pozdějších předpisů, 2019).

1.3.2.2 Ceník

Stanovuje ceny, za které lze parkovat na regulovaných úsecích ve vymezených oblastech podle § 23 zákona 13/1997 Sb. V této práci se vychází z ceníku s účinností od 30. 9. 2019.

Na úvod Ceník vymezuje některé pojmy jako parkovací zóna, rezident, abonent, návštěvník, parkovací oblast a další. Stanovuje podrobné podmínky carsharingu. Následuje vysvětlení různých druhů parkovacích oprávnění s podrobným výčtem pravidel pro rezidentní i abonentní oprávnění, krátkodobé i dlouhodobé návštěvnické oprávnění a další. Pokračuje stanovením pravidel cen za oprávnění, jmenuje vybraná vozidla, která parkují bezplatně (vozidla záchranné služby, požární vozidla, policejní vozidla a další). Ceník končí zrušením předchozího ceníku, informací o platnosti oprávnění vydaných dle předchozího ceníku a účinností. Ceník obsahuje 2 přílohy.

Příloha č. 1 stanovuje ceny za oprávnění podle vztahu občana k vymezené oblasti, jak jsou určeny v Příloze č. 1 v Nařízení města. Příloha začíná cenami za základní oprávnění pro rezidenty, abonenty a návštěvníky parkující krátkodobě ve vymezených oblastech. Dále pokračuje ceníkem za dlouhodobé stání návštěvníků, parkovací hodiny pro rezidenty v jednotlivých zónách, oprávnění pro vlastníky nemovitostí (právnických osob) a přenosné abonentní oprávnění. Nezapomíná ani na veřejnoprávní či veřejně prospěšné subjekty a příloha končí tabulkou s případy kdy je parkovací oprávnění zdarma, kromě carsharingu.

V Příloze č. 2 jsou rozepsány všechny regulované úseky ve vymezených oblastech pro krátkodobé stání z Přílohy č. 2 Nařízení města. Ke každému úseku (celkem 14) je napsaná oblast, v níž se nachází parkoviště, dále jednotlivé doby stání a hlavně ceny k jednotlivým dobám, (Ceník, 2019).

Tabulka č. 1: Ceník dlouhodobých parkovacích oprávnění

(Zdroj: vlastní zpracování dle: Ceník, 2019)

Parkovací oprávnění pro rezidynty			
Cena za 1. oprávnění	Cena za 2. oprávnění	Cena za 3. a každé další oprávnění	
200 Kč	8 000 Kč	12 000 Kč	
Parkovací hodiny pro rezidynty			
Cena za parkovací hodiny pro rezidynty, jejichž rezidentní oblast se nachází v parkovací zóně A (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)	Cena za parkovací hodiny pro rezidynty, jejichž rezidentní oblast se nachází v parkovací zóně B (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)	Cena za parkovací hodiny pro rezidynty, jejichž rezidentní oblast se nachází v parkovací zóně C (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)	
0 Kč za parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu prvních 200 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla) 100 Kč za další parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu dalších 100 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla)	0 Kč za parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu prvních 200 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla) 100 Kč za další parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu dalších 100 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla)	0 Kč za parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu prvních 100 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla) 100 Kč za další parkovací oprávnění pro rezidynty v rozsahu dalších 50 hodin (určených k čerpání ke stání silničního motorového vozidla)	
Parkovací oprávnění pro abonynty			
Cena za 1. oprávnění		Cena za 2. a každé další oprávnění	
4 000 Kč		18 000 Kč	
Abonyntní parkovací oprávnění - přenosné			
Cena za oprávnění			
24 000 Kč			
Obecné parkovací oprávnění pro návštvěvníky - dlouhodobé			
Cena za parkovací oprávnění platné po dobu 1 týdne	Cena za parkovací oprávnění platné po dobu 1 měsíce	Cena za parkovací oprávnění platné po dobu 1 roku	
400 Kč	1 200 Kč	12 000 Kč	
Parkovací oprávnění pro vlastníka nemovité věci – právnickou osobu			
Cena za 1. oprávnění		Cena za 2. a každé další oprávnění	
4 000 Kč		18 000 Kč	
Parkovací oprávnění pro vybraný veřejnoprávní nebo veřejně prospěšný subjekt			
Cena za 1. oprávnění		Cena za 2. a každé další oprávnění	
4 000 Kč		18 000 Kč	
Ostatní zvláštní parkovací oprávnění pro návštvěvníky			
Parkovací oprávnění pro poskytovatele sociálních a zdravotních služeb	Parkovací oprávnění pro držitele průkazu ZTP/P	Parkovací oprávnění pro carsharing	Parkovací oprávnění pro motocykly
0 Kč	0 Kč	1 000 Kč	0 Kč

Tabulka č. 2: Ceník krátkodobých parkovacích oprávnění

(Zdroj: vlastní zpracování dle: Ceník, 2019)

Obecné parkovací oprávnění pro návštěvníky – krátkodobé		
Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích v parkovací zóně A (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)	Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích v parkovací zóně B (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)	Cena za stání silničního motorového vozidla v regulovaných úsecích v parkovací zóně C (jak je tento pojem vymezen v nařízení o vymezení oblastí)
0 Kč za prvních 30 minut stání silničního motorového vozidla 40 Kč za každou další hodinu stání silničního motorového vozidla	0 Kč za prvních 60 minut stání silničního motorového vozidla 30 Kč za každou další hodinu stání silničního motorového vozidla	0 Kč za prvních 60 minut stání silničního motorového vozidla 20 Kč za každou další hodinu stání silničního motorového vozidla

1.3.2.3 Metodika pro správu parkovacích oprávnění (metodika)

Určuje pravidla jak získat parkovací oprávnění. Metodika je členěna do 7 kapitol a má 8 příloh. Vychází z Nařízení města č. 10/2018. Vydala ji Rada města Brna, z důvodu sjednocení postupu vydávání parkovacích oprávnění.

V úvodu se definuje, čím se metodika zabývá a to postupem pro zřízení osobních stránek uživatele a vydáváním parkovacích oprávnění dle § 23 zákona 13/1997 odstavec 1 písmena a) a c). Následně vymezuje základní pojmy jako vozidlo, oblast, úsek, ceník, rezident, abonent, návštěvník, parkovací oprávnění, osobní stránky uživatele a další.

Dále popisuje způsoby jak zažádat o vytvoření Osobních stránek uživatele, vydání Oprávnění, změnu údajů, zrušení Oprávnění před koncem doby a kdo veškeré operace vyřizuje – Odbor dopravy MMB. Zabývá se i případy, kdy není nutné využití plné moci k vyřízení potřebných dokumentů či jednacím jazykem, který se uznává a který musí být přeložen.

Poté vysvětluje metodika pravidla pro Parkovací oprávnění pro rezidenty, jak prokázat trvalý pobyt (OP, pas, povolení k trvalému nebo přechodnému pobytu) nebo vlastnictví nemovitosti (doklad totožnosti a výpis z katastru nemovitostí), a jak prokázat vlastnictví vozidla (technický průkaz, osvědčení o registraci vozidla, leasingová či nájemní smlouva, čestné prohlášení, a další).

Následují pravidla pro Abonenty, jak prokázat adresu sídla v dané oblasti (výpis z obchodního rejstříku pro osobu, živnostenský list, doklad o oprávnění k: podnikání

notáře, advokáta, exekutora a poskytování zdravotních služeb, doklad o výkonu funkce na adrese, případně individuální posouzení), nebo adresu provozovny (tak jako u prokázání sídla nebo nájemní smlouva, výpis z katastru nemovitostí a další), jak prokázat vztah k vozidlu (technický průkaz, osvědčení o registraci vozidla, leasingová či jiná smlouva, čestné prohlášení a další).

Podrobně je vysvětleno parkovací oprávnění pro návštěvníky, které obecně získají zaplacením ceny a registrace své registrační značky do databáze. Oprávnění lze získat buď z parkovacího automatu anebo z virtuálních parkovacích hodin. Návštěvník si může oprávnění prodloužit, ale nemůže ho zrušit. V případě parkovacích hodin pro rezidenty se prokáže vztah k rezidentní oblasti (trvalý pobyt nebo vlastnictví nemovitosti) doklady jako v případě oprávnění pro rezidenty a registrací SPZ do databáze. Dalším případem je oprávnění pro vlastníka nemovité věci (právníckou osobu), kdy se prokáže vlastnictví nemovitosti výpisem z katastru nemovitostí a dokladem o existenci právnické osoby (výpis z veřejného rejstříku nebo jiný doklad), vztah k vozidlu (technický průkaz, nájemní či jiná smlouva nebo dokladem o oprávnění k podnikání) a zaplacení ceny. Abonent s přenosným parkovacím oprávněním musí prokázat, že mají sídlo nebo provozovnu v dané oblasti stejně jako v případě nepřenosného oprávnění pro abonenty, zaregistrují SPZ do databáze a zaplatí cenu. Žadatelé o oprávnění pro vybraný veřejnoprávní nebo veřejně prospěšný subjekt musí prokázat svůj status (právní povaha a adresa), vztah k vozidlu a zaplatit za stání. Status žadatel prokáže zřizovací listinou (v případě státní příspěvkové organizace nebo organizace územně samosprávných celků) nebo nadační či zakládací listinou (v případě nadací, nadačních fondů a ústavů) anebo jiným vhodným dokladem. Subjekt prokáže adresu sídla výpisem z veřejného rejstříku či jiným dokladem o existenci. Vztah k vozidlu žadatel prokáže technickým průkazem, nájemní či jinou smlouvou, dokladem o oprávnění k podnikání nebo čestným prohlášením (dle vzoru v příloze). Žadatel o oprávnění pro poskytovatele sociálních nebo zdravotních služeb prokáže svou činnost dokladem o oprávnění k poskytování sociálních nebo zdravotních služeb, vztah k vozidlu (technický průkaz, smlouva či doklad o oprávnění k podnikání), a hlavně přímé užívání vozidla k poskytnutí služeb čestným prohlášením (dle vzorů v příloze). Oprávnění pro držitele průkazu ZTP/P se vydává na základě průkazu ZTP/P, parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením a registrace SPZ do databáze.

Posledním případem je carsharing. Žadatel o toto oprávnění prokáže své podnikání živnostenským listem, dalšími dokumenty (obchodní podmínky pro provozování, čestné prohlášení dle vzoru z přílohy, seznam registračních značek vozidel, technický průkaz, přístupové údaje do elektronického rezervačního systému) a zaplacením za stání.

Metodika pamatuje i na případnou potřebu změny parametrů v Parkovacím oprávnění. Pokud potřebuje jakýkoli držitel oprávnění, kromě návštěvníků, změnit své oprávnění, prokáže příslušným dokladem tuto skutečnost a má právo na změnu. V případě nenadálé situace (například vozidlo je v servisu) se může krátkodobě upravit oprávnění za určitých pravidel (maximálně 4x za dobu platnosti oprávnění, v součtu na dobu 14 dní, mění se pouze na Osobních stránkách uživatele nebo osobním jednáním).

Na závěr Metodika pamatuje na předchozí vydaná osvědčení. V případě, že někdo má osvědčení vycházející z Nařízení města č. 4/2011 nemění se pro něj podmínky uplatnění, jen se zaregistruje do databáze města a prokáže se dokladem totožnosti, osvědčením vydaným na základě Nařízení č. 4/2011 a uvedením registrační značky vozidla.

Metodika obsahuje 8 příloh. Vždy se jedná o vzorový dokument sloužící k prokázání vztahu osoby k vozidlu a zřízení účtu. Příloha č. 1 je Žádost o zřízení osobních stránek uživatele, přílohy č. 2-8 jsou Čestná prohlášení (ČP) – ČP zaměstnavatele o existenci pracovněprávního vztahu mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem a o svěřeni silničního motorového vozidla zaměstnanci, ČP právnické osoby o tom, že žadatel je členem jejího statutárního nebo kontrolního orgánu a že žadateli bylo svěřeno silniční motorové vozidlo, ČP podnikatele o tom, že silniční motorové vozidlo je užíváno k podnikání, ČP vybraného veřejnoprávního nebo veřejně prospěšného subjektu o tom, že silniční motorové vozidlo je užíváno k výkonu jeho činnosti, ČP o užívání silničního motorového vozidla k poskytování sociálních služeb, ČP o užívání silničního motorového vozidla k poskytování zdravotní péče poskytované ve vlastním sociálním prostředí pacienta v podobě domácí péče, ČP provozovatele carsharingu, (Metodika pro správu parkovacích oprávnění, 2019).

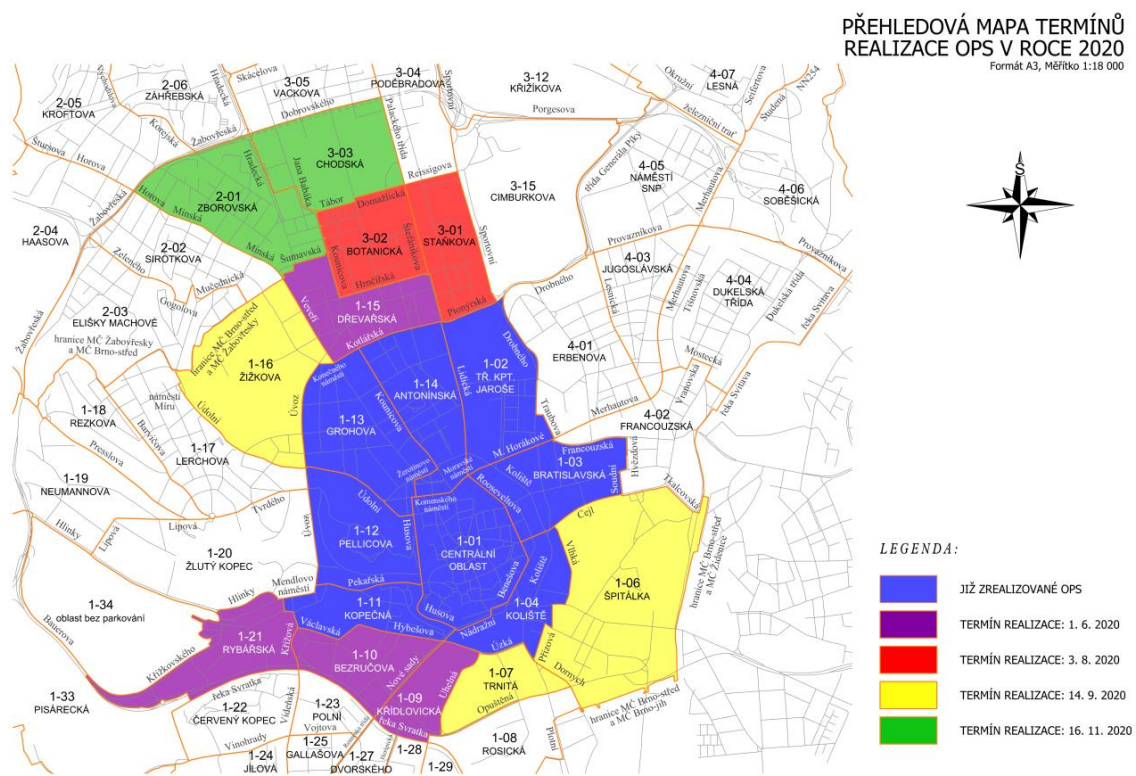
1.3.2.4 Návrh oblastí

Tento dokument vytváří projektový manažer v okamžiku, kdy se chce nějaká městská část připojit do projektu. Návrh obsahuje mapu městské části žádající

o rezidentní parkování, kde je rozdělena na jednotlivé oblasti placeného stání. Navržené oblasti schvaluje daná městská část. Následně jsou jednotlivé OPS zařazovány do harmonogramu k budoucí realizaci, (Matuszková, 2020).

1.3.2.5 Harmonogram

Tímto dokumentem je myšlena mapa města s konkrétními termíny realizace určitých oblastí. Tato mapa je tvořena na dobu jednoho roku projektovým manažerem. Manažer jej předává na Provozní úsek Brněnských komunikací k přiřazení skutečných termínů provedení jednotlivých OPS. Každý rok se plánuje uskutečnění OPS podle různých faktorů (situace s parkováním, počasí, epidemiologická situace, ...), (Matuszková, 2020). Pro názornou ukázkou je přiložen obrázek níže, ale pro detailnější pohled je přidána větší podoba do příloh.



Obrázek č. 7: Harmonogram 2020

(Zdroj: Harmonogram OPS 2020, 2019)

1.3.2.6 Projektová dokumentace

V tomto případě je to soubor výkresů od projektanta Brněnských komunikací, které nejdříve vyprojektuje, poté v Místním šetření diskutuje s dalšími zainteresovanými stranami a následně zasílá na schválení Policii ČR, (Matuszková, 2020).

1.3.2.7 Opatření obecné povahy

Opatření obecné povahy, zkráceně OOP, je v tomto případě dokument, který vydává odbor dopravy po schválení projektové dokumentace Policií ČR a následně ho vyvěsí na úřední desce Magistrátu města Brna. Na jeho základě může BK začít označovat modré zóny a další, (Matuszková, 2020).

1.4 Vnitrobloky

„Městský vnitroblok je ohraničen domy, které ho obklopují a uzavírají tak prostor, v němž jsou případně umístovány další stavby.“ (Sbírka rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, 2010)

1.4.1 Druhy pozemních komunikací

Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích definuje, jaké druhy komunikací spadají do kategorie pozemní komunikace. Podle zákona se pozemní komunikace dělí na:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace
- účelové komunikace, (Zákon č. 13/1997 Sb., © 2010-2021, §2).

1.4.1.1 Místní komunikace

Tento druh komunikace je veřejně přístupný a slouží k místní dopravě na území obce. Dělí se na místní komunikace I., II., III. a IV. třídy, (Zákon č. 13/1997 Sb., © 2010-2021, §6).

Aby mohla být komunikace místní, musí „sloužit převážně místní dopravě na území obce, byla zařazena správním rozhodnutím do kategorie místních komunikací a vlastníkem je nebo se stává obec.“ (Varvařovský, 2011, s. 13)

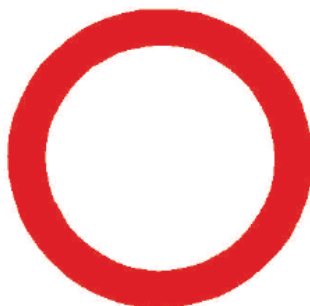
1.4.1.2 Účelová komunikace

Tento druh komunikace slouží ke spojení nemovitostí pro potřeby vlastníků, k připojení nemovitostí k ostatním komunikacím nebo k obsluze zemědělských a lesních pozemků. Pozemní komunikace uvnitř uzavřeného objektu či prostoru je taktéž účelovou komunikací, (Zákon č. 13/1997 Sb., © 2010-2021, §7).

1.4.2 Potřebné dopravní značení

Pro zajištění vjezdu do vnitrobloků jen určitým vozidlům je potřeba umístit dopravní značky. Konkrétně se musí jednat o zákazovou značku, která zakazuje pokračovat v jízdě. Kromě toho dodatková tabulka, která zákazovou značku upřesňuje. Jinak řečeno říká, kdo je výjimka a může pokračovat v jízdě.

Značka Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech „zakazuje vjezd všem druhům vozidel.“ (Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, © 2010-2021)



Obrázek č. 8: Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech

(Zdroj: Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, © 2010-2021)

Značka Zákaz vjezdu všech motorových vozidel „zakazuje vjezd všech motorových vozidel.“ (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, © 2010-2021)



Obrázek č. 9: Zákaz vjezdu všech motorových vozidel

(Zdroj: Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, © 2010-2021)

Dodatková tabulka s názvem Text nebo symbol je univerzální. „*Vhodným nápisem nebo symbolem uvedeným na dodatkové tabulce je zpřesněn nebo omezen význam dopravní značky, pod kterou je dodatková tabulka umístěna.*“ (Text nebo symbol, © 2010-2021)

Pokud je na dodatkové tabulce „dopravní obsluha“, pak mohou pokračovat za tuto značku vozidla „*zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby, vozidla přepravující osobu těžce zdravotně postiženou, vozidla taxislužby a vozidla, jejichž řidiči, provozovatelé nebo přepravované osoby mají v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost.*“ (Text nebo symbol, © 2010-2021)



Obrázek č. 10: Dodatková tabulka E 13

(Zdroj: Text nebo symbol, © 2010-2021)

1.5 Shrnutí teoretické části práce

Nejprve jsme se podívali na pojem proces, jak se dělí, z čeho se skládá, jak se řídí a jak se modeluje, následován vysvětlením, jak a v čem se bude modelovat. Tyto poznatky se uplatnily hlavně v analytické části práce (kapitola 2.3 Proces zavádění RP). Poté jsme si objasnili předpisy, podle kterých lze regulovat parkování a pohled na RP ve světě. Vysvětlili jsme si základní pojmy a představili nezbytné dokumenty k RP v Brně. Poté jsme si představily definici vnitrobloku a seznámili jsme se s druhy pozemních komunikací. Teoretickou část jsem uzavřela definicemi a ukázkami potřebných dopravních značek.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V této části práce budu popisovat současný stav řešení parkování v městských částech (MČ) města Brna. Statutární město Brno má 29 městských částí. Informace jsem získala od odpovědných osob jednotlivých městských částí a projektové manažerky. Procesní mapy zavádění RP pro vizualizaci vytvořím v SW ARIS Express.

Nejprve se zastavím u současných možností, jak řešit problematiku parkování. Poté se již zaměřím na rezidentní parkování (RP). Jak se o něm rozhoduje v jednotlivých městských částech a jaké orgány rozhodují o přistoupení či nepřistoupení do projektu RP. Jakými komunikačními kanály sdělují MČ informace nejen o parkování svým občanům a jaké důvody podněcují vedení městských částí k zavedení RP. Následně popíši celý proces zavádění rezidentního parkování.

2.1 Možnosti řešení parkování v MČ

Ideálně by se vyřešilo problematiku parkování variantou, kterou s nadsázkou řekla jedna ze starostek městských částí: *„každý by nejradši auto zmenšil, dal ho do krabičky a odnesl si ho s sebou, než aby hledal parkovací místo“*. Takto to bohužel nefunguje a každá MČ se s parkováním musí nějak vypořádat. Ne všechny městské části města Brna mají problém s parkováním, avšak to jsem zjistila, až když jsem jednotlivé MČ oslovila.

Městské části, které mají problémy s parkováním na svém území, se to snaží ke spokojenosti svých občanů a voličů nějak řešit. Některé MČ se snaží časově omezit parkoviště (stání max. 120 minut s papírovými parkovacími hodinami), ale parkování je zdarma. Jiná MČ se snaží přidat parkovací stání, tam kde to jde, úpravou silnic na jednosměrné. Dalšími používanými variantami pro navýšení parkovacích míst jsou upravení plochy se sešlou zelení, ale ne na úkor zdravých vzrostlých stromů, přidávání stání podél silnice nebo rozšiřování již zavedených parkovišť či se upravují smíšené plochy a obrubníky pro možnost parkování. Různé městské části mají rozdílné názory na vnitrobloky (VB), kde by se mohlo také parkovat. Někde je úmyslně přestavují i na úkor zeleně, protože občané nemají kde parkovat a jinde je nepřípustné, aby se zezeň ve VB zlikvidovala.

Vždy je volena ta varianta, která je pro jednotlivou MČ dostupná a nejvýhodnější. Bohužel jsou městské části omezeny rozpočtem, proto si nemohou dovolit stavět parkovací domy a rozlehlá parkoviště. Ta jsou finančně nákladná, přestože někde by na ně prostor byl a jinde není ani vhodný prostor. Dokonce dnes už se staví nové bytové domy včetně parkovacích stání, která si může koupit nový vlastník včetně bytu. Nicméně vedení jedné z oslovených městských částí je proti tomuto odkupu, protože zastává názor, že pokud byla parkovací stání vybudována z veřejných financí, tak by na ní měli mít možnost zaparkovat všichni. Pokud jsou místa součástí pozemku developera a tak s tím nemůže MČ nic udělat.

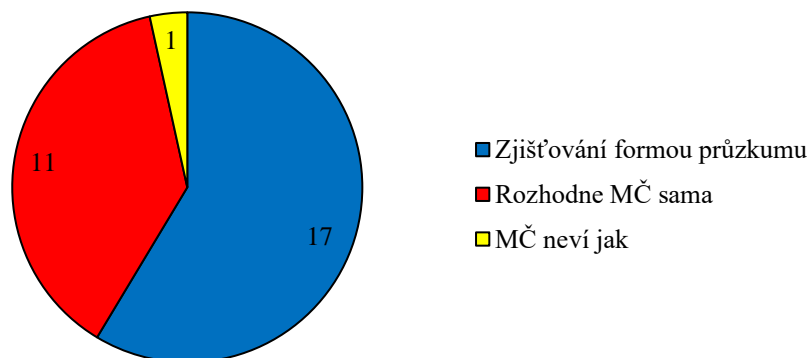
Možností, jak dále řešit akutní nedostatek parkovacích stání, je výstavba parkovacích domů a parkovišť z pozice celého města a ne konkrétní městské části nebo parkování regulovat. Právě regulace parkování v podobě rezidentního parkování je nejrychlejší plošnou variantou a také finančně méně nákladnou, kterou město Brno vybralo. Rezidentní parkování má za cíl zvýhodňovat ty osoby, které mají k oblasti určitý blízký vztah. Město projekt sestavilo a je jen na každé městské části jestli se připojí či ne.

2.2 Rozhodování o (ne)zavedení RP

O přistoupení do projektu o rezidentním parkování se rozhoduje každá městská část samostatně. Některé, jako například Královo Pole, měly zájem z vlastního rozhodnutí samosprávy. Došly k závěru, že situace je špatná a po zavedení RP v okolních městských částech se ještě zhorší situace s parkováním. Jiné, jako například Brno – sever, se dostaly do tíživé situace právě zavedením RP v okolních městských částech. Při veřejných schůzkách s občany (nazvané Hovory) zjistili, že zavedení je nutné, neboť občané nemají kde parkovat.

Podle odpovědí jednotlivých městských částí, ze srpna 2020, by se větší množství městských částí rozhodlo na základě názoru občanů, který by zjišťovala průzkumem mezi nimi či anketou při vhodné příležitosti (například volby, ...). Jen jedna městská část neví, jak by se rozhodla, zda sama z pozice vedení městské části či by se zeptala na názor občanů. Zbylé městské části by se rozhodly nebo již rozhodly ze své pozice vedení pro zlepšení situace v daném místě. Na níže uvedeném grafu jde přehledně vidět, kolik městských částí by se jak rozhodlo.

Rozhodování o zavedení RP v MČ



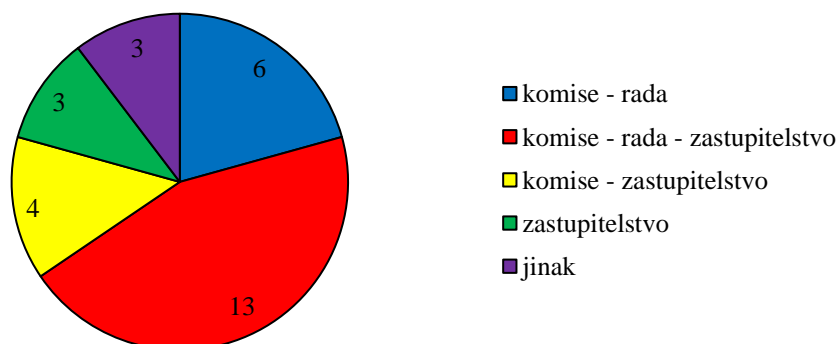
Graf č. 1: Rozhodování o zavedení rezidentního parkování v městských částech

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.2.1 Rozhodující orgány

Ať už se rozhodne vedení MČ samo nebo podle průzkumu mezi občany, musí toto rozhodnutí projít určitými orgány. Je na městské části, jaké orgány rozhodnutí schválí či ne. Záleží na velikosti MČ (ne všechny jsou stejně velké) a pravomocích určitou věc rozhodnout. Velké městské části disponují kromě rady (RMČ) a zastupitelstva (ZMČ), také komisí pro dopravu, ne všechny MČ ale mají všechny orgány. Kdo všechno by rozhodoval nebo již rozhodl o zavedení RP v dané MČ je ukázáno v následujícím grafu. Nejvíce městských částí nechá projít rozhodnutí komisí i volenými orgány.

Orgány rozhodující o zavedení RP v MČ



Graf č. 2: Orgány rozhodující o zavedení rezidentního parkování v MČ

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.2.2 Komunikační kanály

Radnice mají k dispozici spoustu možností, jak informovat občany v daných městských částech nejen o rezidentním parkování. Patří mezi ně zpravodaj, který městská část vydává (Zpravodaj městské části Brno-střed, Královopolské listy, Žabovřeský zpravodaj,...), webové stránky radnice, stránky MČ na sociálních sítích. Občané s internetem v telefonu si mohou nainstalovat aplikace Mobilní rozhlas nebo Česká obec. Pro přímý dotaz mohou občané využít veřejné zasedání Zastupitelstva MČ nebo otevřené debaty pořádané radnicí, telefonicky, e-mailem nebo osobní návštěvou radnice. Všechny kanály nemusí nutně používat každá městská část.

2.2.3 Důvody k zavedení

Důvodů pro zavedení rezidentního parkování (RP) v městských částech (MČ) je spousta, od těch zaměřených čistě na občany (parkovací místa pro rezidenty) po důvody, kvůli kterým rezidenti nemohou zaparkovat a je nedostatek parkovacích míst.

Všechny městské části, které sousedí s takovou oblastí města, ve které se RP již zavedlo, se potýkají s přeléváním. Myšleno tak, že řidiči se snaží zaparkovat v těch oblastech, ve kterých není RP zavedeno, aby za parkování nemuseli nic platit oproti městským částím již zavedeným RP, kde nemají žádným vztah a jsou pouhými návštěvníky.

Městské části sahající až na okraj města, se často setkávají s lidmi, kteří přijedou do města z jeho okolí, na nejbližším volném místě zaparkují a dále do centra jedou MHD. Tím ale zaberou parkovací místa místním.

Kritická situace nastává v případě dlouhodobého stání. Lidé se služebními vozy, kteří jezdí především služebním vozem a osobní využívají jen zřídka kdy, případně lidé, kteří vlastní automobil, ale často ho nepoužívají, protože do práce a na běžný život používají jen městskou hromadnou dopravu. Samostatnou kapitolou jsou nájemníci a to nejen studenti, kterých je v Brně jako ve studentském městě s 11 vysokými školami opravdu hodně, ale obecně celkový nárůst parkujících nerezidentů v určitých obdobích.

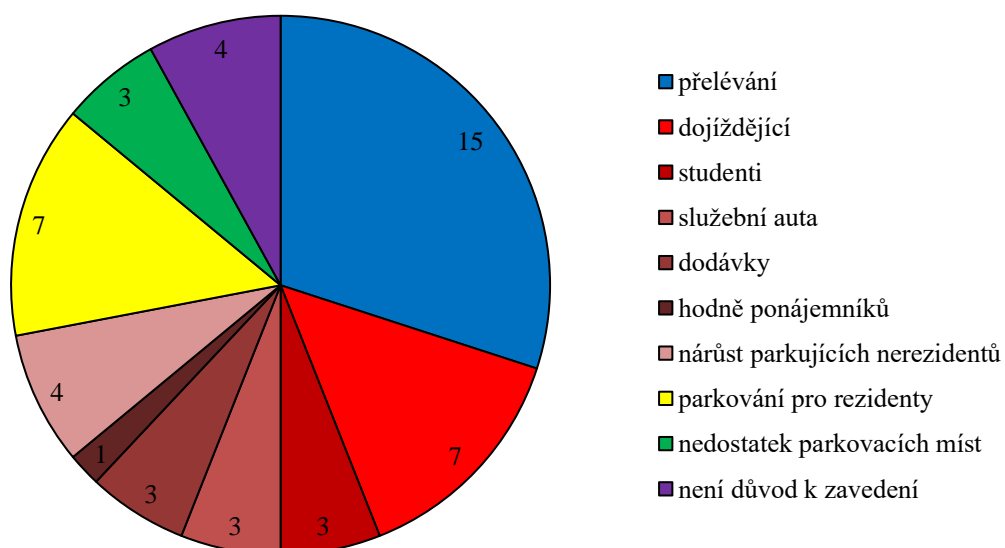
Nepříjemná situace je v případě, že parkovací místa nejsou kvůli špatnému parkování předchozích řidičů. V tomto případě jsou každému trnem v oku parkující velké dodávky, normálně by na 2 místech zaparkovala 2 osobní auta, ale velké dodávky

zabírají více než jedno místo. Lidé v takovém případě parkují kdekoli je prostor a do rána se třesou, aby při příchodu k vozu za stěračem nenašli pokutu.

Některé MČ tvrdí, že nemají důvod k zavedení, protože nemají problémy s parkováním. Jiné říkají, že parkovací místa nejsou vůbec nebo je jich nedostatek a lidé pak nemají vůbec kde zaparkovat.

Každá MČ mohla uvést více důvodů a na níže uvedeném grafu lze vidět nejčastější důvody, proč by městské části zavedli či již zavádí rezidentní parkování na svém území plošně nebo jen místně. Nejvíce zastoupenými důvody jsou přelívání vozů z jiných oblastí (směrem z centra), dojíždějící do Brna (směrem do města) a snaha zajistit parkování pro své občany – rezidenty.

Důvody k zavedení RP

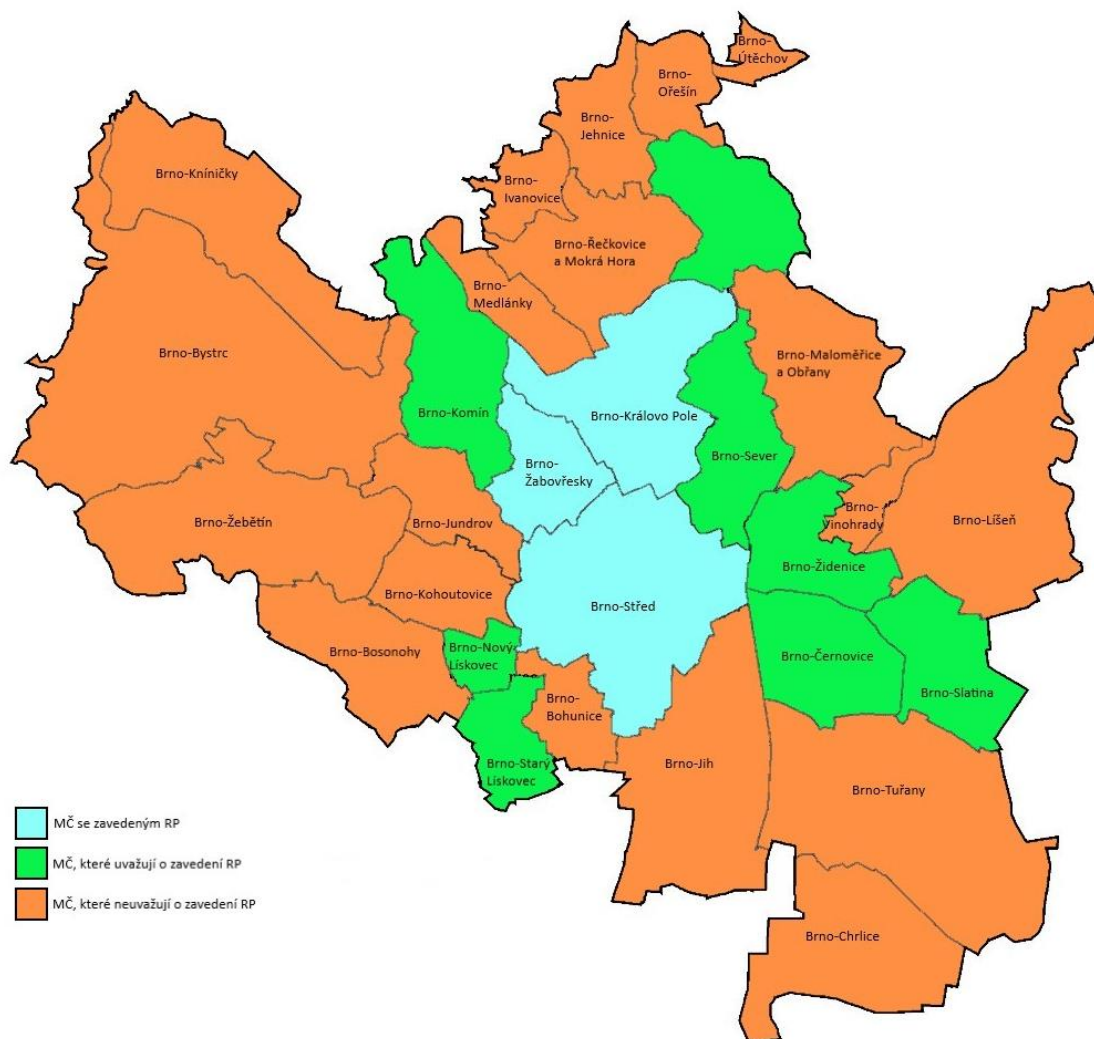


Graf č. 3: Důvody k zavedení rezidentního parkování

(Zdroj: vlastní zpracování)

Pro práci jsem si vybrala proces zavádění rezidentního parkování, které již běží. Některé městské části mají již fyzicky zavedené rezidentní parkování alespoň v jedné oblasti ze svého území. Jiné městské části jsou ve fázi jednání o zavedení na jejich území a je tu i skupina, která o zavedení rezidentního parkování na jejich území nemá zájem, ať už z jakéhokoli důvodu. Pro přehlednost je níže mapa všech městských částí

města Brna včetně barevného rozlišení MČ, které již mají zavedené RP (modrá), které uvažují o zavedení (zelená) a které neuvažují (oranžová) o zavedení RP na jejich území.



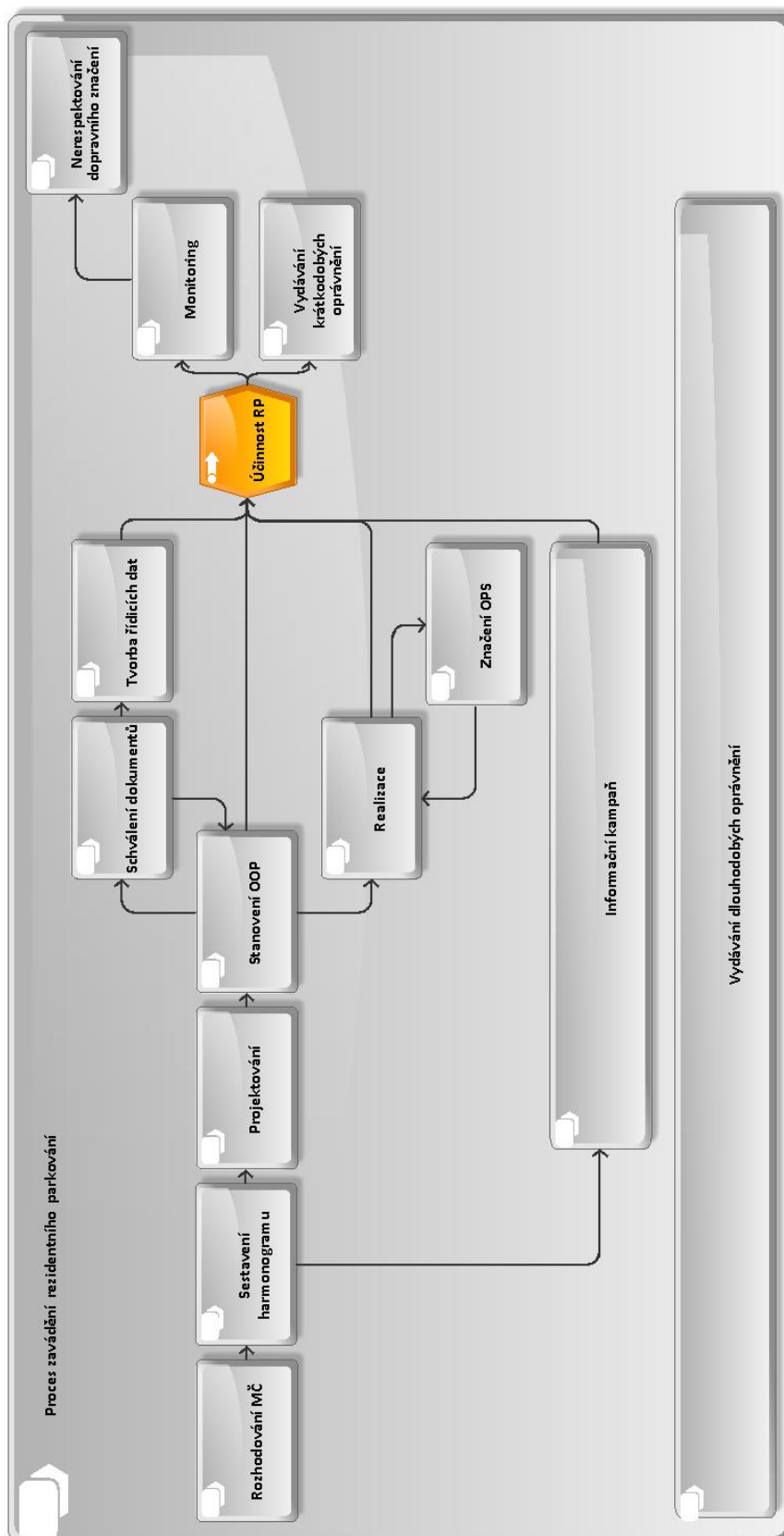
Obrázek č. 11: Zájem městských částí o zavedení rezidentního parkování

(Zdroj: upraveno dle: Mapy městských částí českých měst, © 2021 VAŠE GENY ...na dosah ruky)

2.3 Proces zavádění RP

Celý proces zavádění rezidentního parkování, začíná v okamžiku, kdy se městská část rozhodne, že chce přistoupit do projektu a končí v okamžiku, kdy jsou na silnicích fyzicky namalované čáry, harmonogram dané oblasti je v účinnosti a probíhá monitoring dané OPS. Mezi počátečním rozhodnutím a nepřetržitým monitoringem se musí zkompletovat a nastavit spousta dat, dokumentů a lidí.

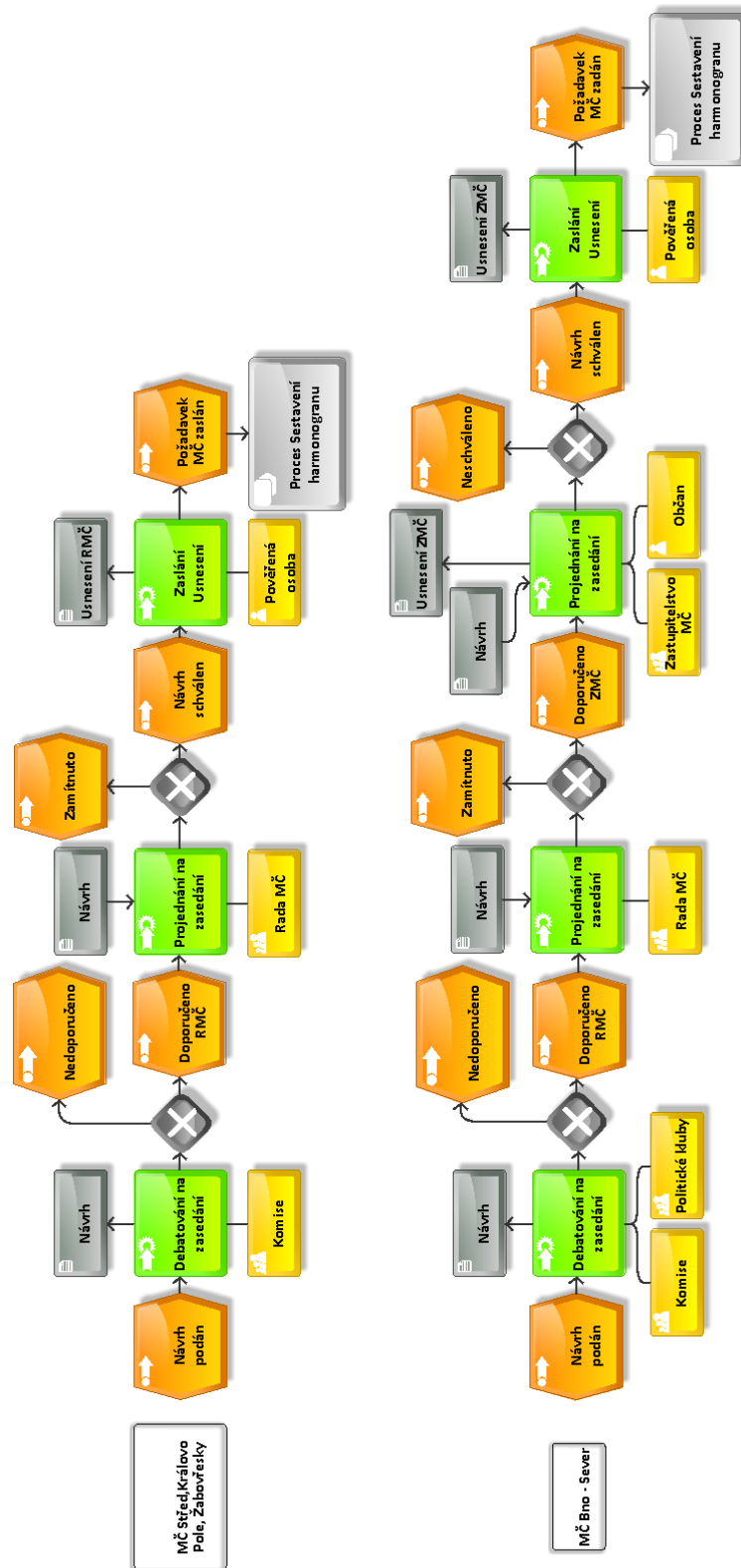
Než se pustíme do popisu jednotlivých částí celého procesu, tak si na níže uvedeném obrázku, můžete prohlédnout všechny části zavádění rezidentního parkování.



Obrázek č. 12: Proces zavádění RP

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.1 Rozhodování jednotlivých MČ



Obrázek č. 13: Rozhodování MČ

(Zdroj: vlastní zpracování)

Celý proces se spouští právě rozhodnutím MČ přistoupit k RP na svém území, aby zajistili svým občanům parkovací místa, každá městská část se rozhoduje po svém.

Všechny městské části, které mají již fyzicky realizované RP na svém území (Brno – Střed, Brno – Královo Pole i Brno – Žabovřesky) schvalovali pouze ve 2 stupních a to komise – rada. V takovémto případě probíhá proces schvalování rozhodnutí následovně:

S návrhem rezidentního parkování může přijít kdokoli.

Návrh se nejprve projedná v Komisi pro dopravu, což je poradní orgán Rady MČ. Komise návrh buď doporučí Radě MČ k projednání, anebo ho dál nedoporučí.

Pokud ho komise doporučí, pak se na nejbližším zasedání Rady MČ o návrhu jedná a hlasuje. Pokud je většina rady pro, pak je návrh přijat. Pokud není většina rady pro, návrh se zamítne.

Po zasedání se napíše Usnesení RMCČ, které se posílá na Odbor dopravy na MMB. Posílá ho pověřená osoba písemně buď poštou, do datové schránky, nebo osobně. Usnesením dává daná MČ najevo, že chce přistoupit do projektu rezidentního parkování.

Některé městské části by o takové věci ale rozhodovali jinak a to i za schválení třetího stupně v podobě zastupitelstva (komise – rada – zastupitelstvo). Například městská část Brno – Sever, která sice ještě fyzicky realizované RP nemá, ale již rozhodla o přistoupení MČ k rezidentnímu parkování. V takovém případě je začátek rozhodování stejný, protože prochází stejnými orgány a liší se v posouzení ještě zastupitelstvem:

S návrhem rezidentního parkování může přijít kdokoli.

Návrh se nejprve projedná v Komisi a případně v politických klubech.

Komise návrh doporučí Radě MČ k projednání. Na zasedání Rady MČ se hlasuje o doporučeném návrhu, pokud je většina pro, pak je návrh předložen ZMČ.

Na zasedání zastupitelstva MČ se o předloženém návrhu hlasuje, a pokud je opět většina pro, pak je návrh přijat. Pokud většina není pro, návrh se nepřijme, stejně jako předchozí orgány návrh nedoporučí. Pokud je zasedání ZMČ veřejné, mohou se k návrhu vyjádřit i občané.

Po zasedání se napíše Usnesení ZMČ, které se posílá na Odbor dopravy na MMB. Posílá ho pověřená osoba písemně buď poštou, do datové schránky, nebo osobně. Usnesením dává daná MČ najevo, že chce přistoupit do projektu rezidentního parkování.

2.3.2 Sestavení harmonogramu

Proces začíná v okamžiku, kdy se městská část rozhodne, že na svém území chce nechat zavést rezidentní parkování.

Projektový manažer vytvoří na základě požadavku o RP (Usnesení RMČ) v dané čtvrti Návrh oblastí, které posílá odpovědné osobě za danou MČ na schválení. Pokud s daným rozdělením městské části na jednotlivé oblasti nesouhlasí MČ, pak musí Návrh projektový manažer přepracovat. Pokud městská část s rozdělením na dané oblasti souhlasí, pak pošle Usnesení RMČ/ZMČ na odbor dopravy MMB, které říká, že souhlasí s RP a návrhem oblastí.

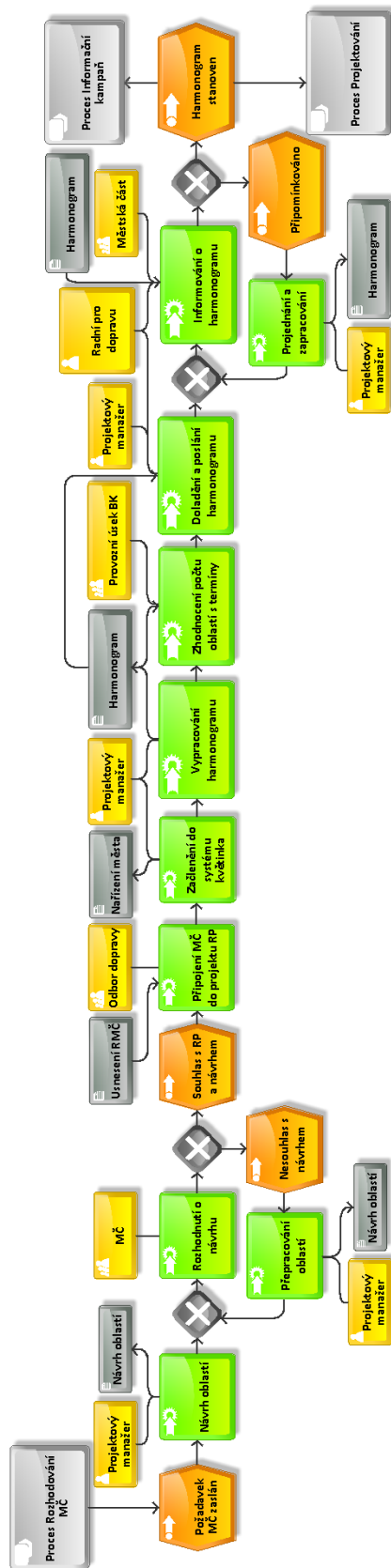
Když MČ souhlasí s daným rozdělením, pak je začleněna do Nařízení města v rámci systému květinka (pokud sousedí, je zařazena ihned, pokud ne, zařadí se později).

Následně projektový manažer vytvoří harmonogram. Harmonogram se sestavuje jednou ročně na délku jednoho roku, kdy se plánuje, které z evidovaných oblastí budou realizovány. Harmonogram zašle projektový manažer na Provozní úsek Brněnských komunikací, který určí kolik oblastí placeného stání je možné s ohledem na počasí a další faktory realizovat. Stanoví přesné termíny, kdy se bude která oblast realizovat. Provozní úsek vrátí harmonogram s přesnými termíny projektovému manažerovi, který může provést případné změny v oblastech.

Projektový manažer ho pošle radnímu pro dopravu, který ho ze své funkce posílá všem MČ. Všechny části tak dopředu ví, která z oblastí na jejich území se bude v jakém termínu realizovat.

Městské části mohou změny v oblastech připomínkovat a stanovený Harmonogram se projedná a případně přepracuje.

Pokud MČ již nemá další připomínky či neměla žádné, pak je harmonogram na další rok stanovený a může se začít s projektováním naplánovaných OPS a informační kampaní.



Obrázek č. 14: Sestavení harmonogramu

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.3 Informační kampaň

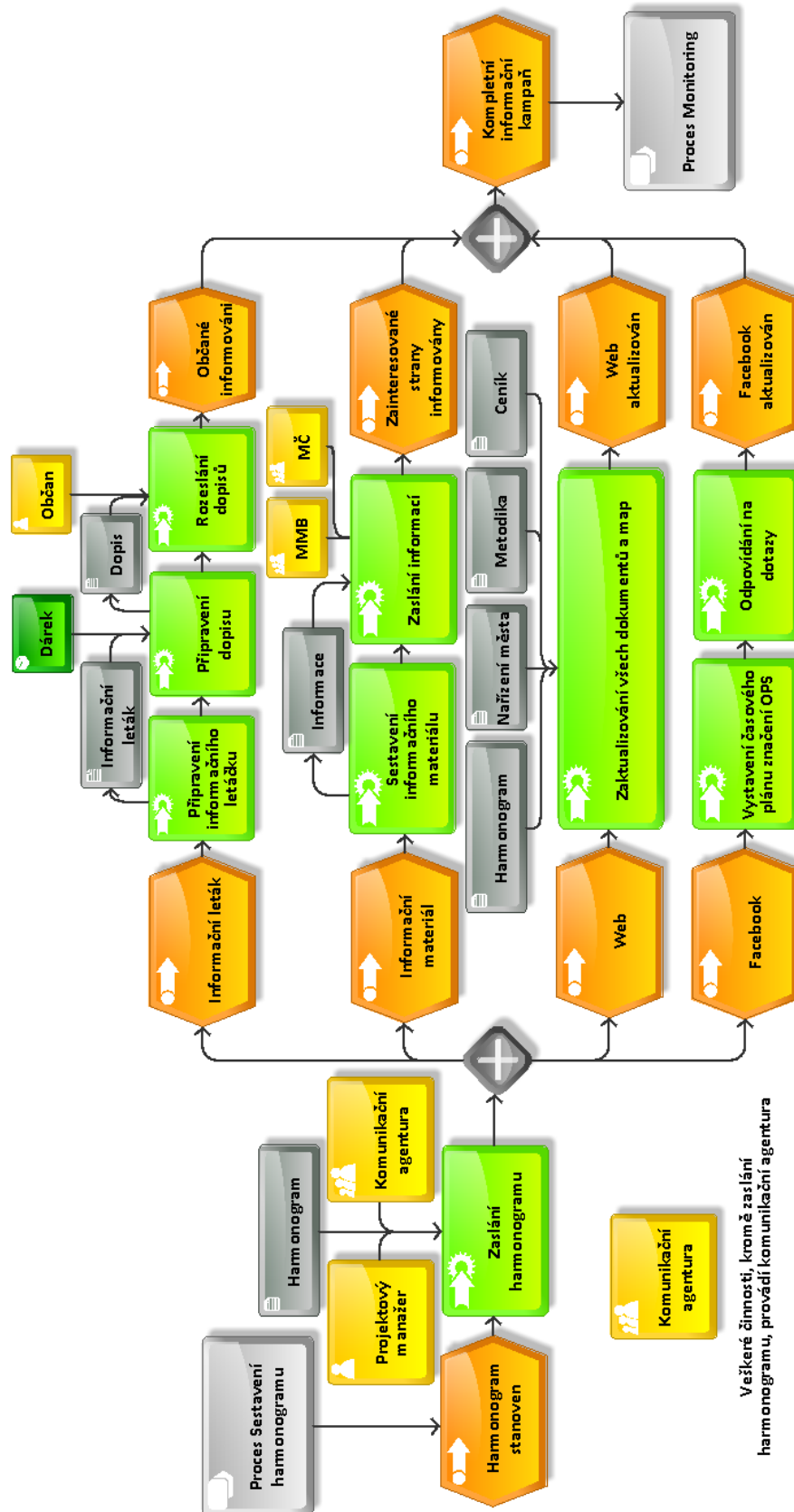
Proces začíná v okamžiku, kdy projektový manažer již zná harmonogram a pošle jej externí agentuře. Agentura má 4 úkoly – připravit informační leták, připravit informační materiál, aktualizovat web a aktualizovat Facebookovou stránku o rezidentním parkování. Tyhle 4 činnosti dělá vždy pro každou novou OPS a musí je mít hotové, než nabude harmonogram účinnosti. Kromě toho na webových a FB stránkách vystavuje nejnovější dokumenty a informace, které se vztahují nejen k nově zaváděné OPS.

Aby byli občané v nově připravované OPS informováni o nadcházejících změnách, připraví agentura informační letáček pro občany (jak a kde se dá vyřídit oprávnění, od kdy platí, ...). Následně vytvoří dopisy pro budoucí rezidenty/abonenty, které obsahují leták s informacemi a drobný dárek. Dopisy se rozesílají tak, aby při značení OPS občané byli informováni.

Druhým úkolem je sestavení informačního materiálu pro tiskové oddělení MMB, aby mohl magistrát oficiálně informovat občany o nové OPS. Tento materiál zároveň slouží i jako podklad pro MČ, která také informuje své občany.

Informační agentura spravuje oficiální webové stránky týkající se rezidentního parkování – www.parkovani.vbrne.cz, kde vyvěšuje informace nejen o nově připravovaných OPS, ale vystavuje aktuální dokumenty včetně harmonogramu, ceníku, nařízení města a dalších.

Posledním úkolem je pravidelná údržba Facebookových stránek, kde jsou užitečné informace pro občany. Hlavně je zde pravidelně přidávána daná mapa s termíny značení jednotlivých ulic. Občan tak ví, kdy a kde budou zákazy kvůli fyzické realizaci OPS. Mimo to se zde řeší další záležitosti spojené s RP a parkováním obecně.



Obrázek č. 15: Informační kampaň

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.4 Projektování

Proces projektování se spouští v okamžiku, kdy je stanovený harmonogram.

V tomto okamžiku napíše projektový manažer pokyn, který posílá vedoucí OD na Brněnské komunikace. Pokyn říká, které oblasti se mají naprojektovat.

Vybrané oblasti placeného stání (OPS) se rozdělí projektantům s tím, že 1 projektant projektuje 1 OPS.

Poté se začnou projektovat jednotlivé oblasti a projektová dokumentace, která vznikne, je zatím nhrubo a proto se nazývá Koncept.

Zároveň projektový manažer obesílá MČ s informací, aby v dané oblasti nedělaly vyhrazená parkovací stání, neboli aby nedělaly žádné změny.

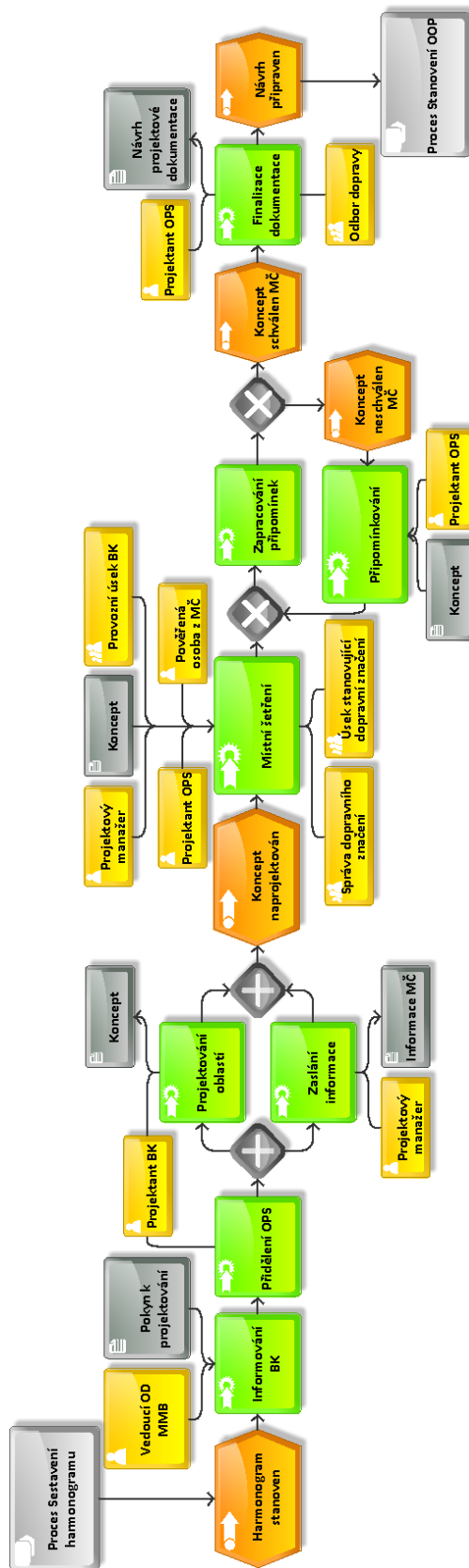
Po naprojektování Konceptu se zahájí Místní šetření, což znamená, že se sejdou projektový manažer, projektant OPS, zástupce Správy dopravního značení, úseku stanovující dopravní značení, provozního úseku (fyzicky realizují modré zóny) a pověřená osoba z MČ. V tomhle složení prochází dle Konceptu danou oblast.

V případě nalezené nesrovnalosti při místním šetření navrhuji účastníci změny, které se zapracují do Konceptu (například změna značky, její umístění,...).

Po zapracování připomínek z Místního šetření posílá projektant OPS Koncept na městskou část, která v případě ještě nějaké nesrovnalosti pošle připomínky projektantovi na zapracování.

Pokud již žádné připomínky MČ nemá, pak projektant dokončí celou dokumentaci k dané OPS.

Tuto dokumentaci předkládá jako Návrh na Odbor dopravy. (Pověřená osoba OD ho zašle na PČR k vyjádření Stanoviska.)



Obrázek č. 16: Projektování

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.5 Stanovení opatření obecné povahy

Návrh projektové dokumentace zasílá projektant BK na odbor dopravy MMB.

Pověřená osoba na odboru dopravy předkládá Návrh projektové dokumentace na Policii České republiky.

Policie ČR projedná návrh a vydá Stanovisko, které zasílá zpět na odbor dopravy MMB. Na vyjádření má Policie 30 dnů od doručení návrhu. Po uplynutí této lhůty se má za to, že s návrhem souhlasí.

Pokud má PČR velké výhrady k Návrhu, pak ji musí projektant přepracovat a opět zaslat na OD, který návrh opět pošle Policii k vyjádření (proces Stanovení začíná znova).

Pokud Policie již nemá výhrady, Návrh se vyvěsí na úřední desku MMB, kde musí být zveřejněn nejméně 15 dní. Po uplynutí 15 denní lhůty je návrh uveřejněn. A po 30 dnech je návrh z úřední desky sejmuto. Zároveň je to pokyn pro BK, že se může chystat na realizaci.

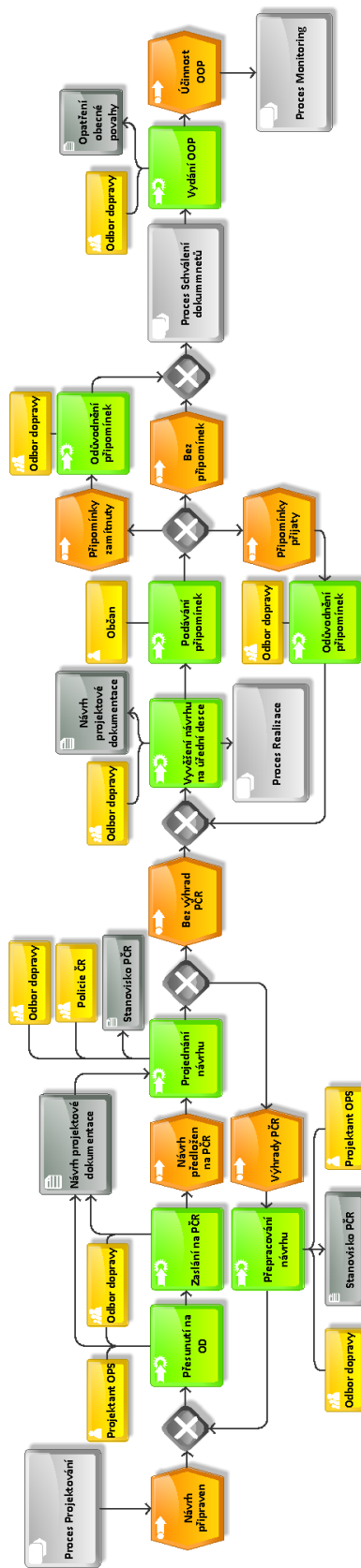
Občané mohou své připomínky podávat do 30 dnů od uveřejnění. Odbor dopravy musí odůvodnit připomínky.

Po vyřešení připomínek se musí aktualizovat Nařízení města (Proces Schválení dokumentů).

Následně odbor dopravy vydá Opatření obecné povahy – OOP (viz kapitola 1.3.2.7), které se opět vyvěsí na úřední desce MMB.

OOP nabývá účinnosti 15. den od vyvěšení a poté se sejme z úřední desky. Zároveň den nabytí účinnosti musí být do data zavedení regulace.

(Tento krok je důležitý pro procesy stanovení, realizace i tvorbu řídicích dat)



Obrázek č. 17: Stanovení OOP

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.6 Schválení dokumentů

Aby mohlo být vydané OOP, musí se nejprve schválit Nařízení města.

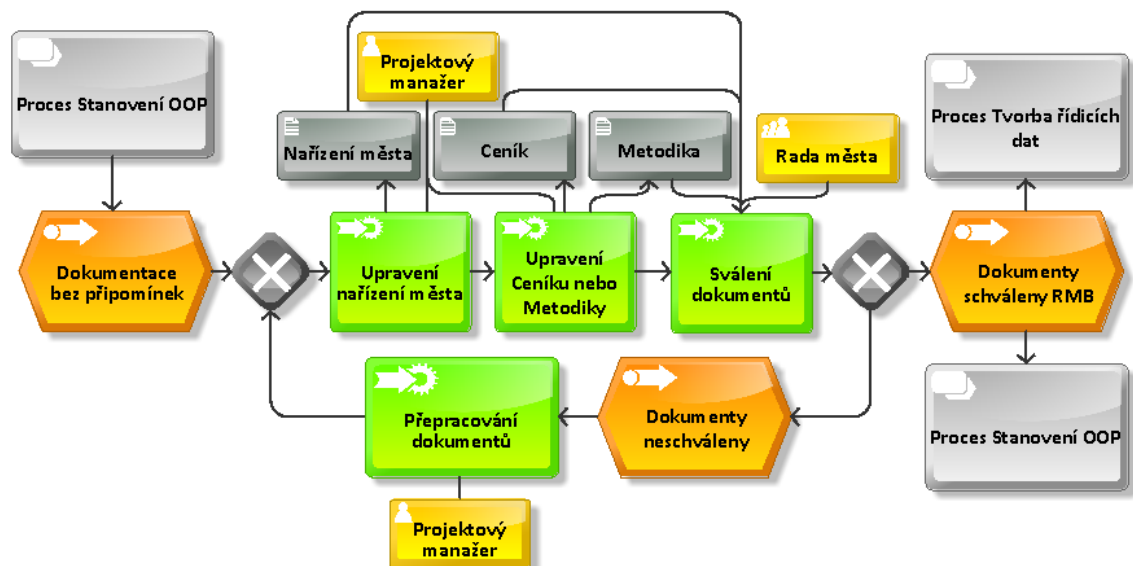
Až je projektová dokumentace bez jakýchkoli připomínek, upraví se Nařízení města. Nařízení města je mapa, ve které jsou evidovány všechny oblasti, na kterých je realizováno nebo v budoucnu bude realizováno rezidentní parkování (aktualizuje se asi po 3 měsících). Nařízení se aktualizuje pro každou fázi harmonogramu zvlášť.

V případě, že by se měnily ceny za rezidentní parkování, pak se přepracuje i Ceník (případně metodika).

Nařízení města a případně ceník musí schválit Rada města Brna.

Pokud RMB Nařízení města neschválí, pak musí být přepracováno projektovým manažerem.

Po schválení Nařízení vydá odbor dopravy MMB opatření obecné povahy, díky němuž je administrativně proces ukončen a může začít realizace naplánované oblasti.



Obrázek č. 18: Schválení dokumentů

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.7 Realizace

Po vyvěšení OOP na úřední desku se zároveň dokument pošle i na Správní úsek BK.

Správní úsek předá informaci provoznímu úseku, který realizuje dopravní značení a značí modré zóny, aby se mohl na blížící se realizaci připravit.

S nabytím účinnosti OOP rozmístí pracovníci provozního úseku BK přechodné dopravní značení, kterým říká provozovatelům vozidel, že se na tom místě bude zanedlouho realizovat RP.

Následně probíhá samotné Značení OPS dle předem stanoveného rozvrhu.

Den před nabytím účinnosti Harmonogramu, což je neděle, se značení odkryje. Provozní úsek odkrytím značení den dopředu dává čas všem majitelům vozidel stojících v dané OPS, aby si v případě neregistrovaného vozidla přeparkovali.

Den nabytí účinnosti Harmonogramu je den účinnosti RP v dané OPS.

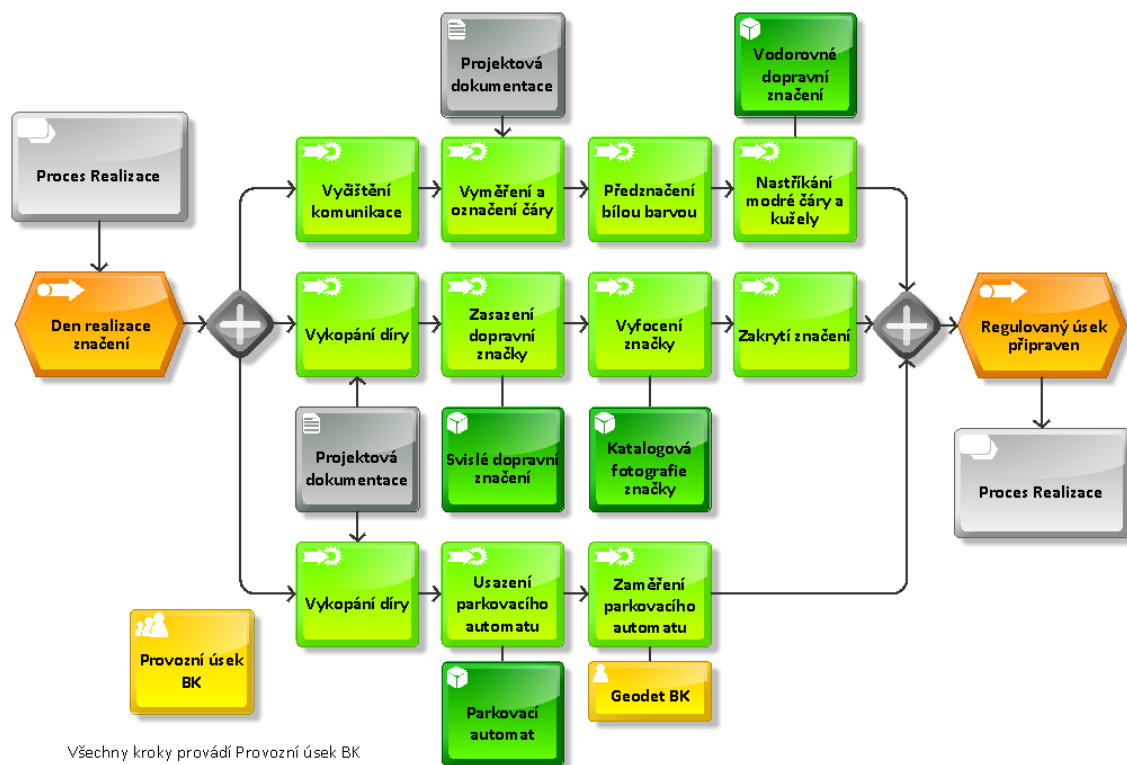


Obrázek č. 19: Realizace

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.8 Značení oblasti placeného stání

Tato část celého procesu zavádění je první, kdy se začne fyzicky realizovat značení. Právě kdy a kde se tato fáze bude konat, hlásí dopředu informace na Facebookových stránkách a pokud někdo do té doby nezaznamenal, že v dané oblasti bude rezidentní parkování, tak právě tohle je jasné znamení, že jako rezident by si měl občan zařídit dlouhodobé parkovací oprávnění. Průběh značení oblasti placeného stání (OPS) si ukážeme tak jako doposud procesem s popisem a následně i fotografiemi z průběhu značení různých OPS.



Obrázek č. 20: Značení OPS

(Zdroj: vlastní zpracování)

Podle interního plánu se značí jednotlivé regulované úseky v dané termíny.

Nejprve se komunikace, kde bude regulovaný úsek, vyčistí kartáčem od hrubého nepořádku (listí, písek, ...).

Poté se, dle projektové dokumentace, vyměří přesná šířku pásu regulovaného úseku, který ohraničuje modrá čára, pomocí metru a spreje.

Takto vyměří 2 body, které spojí pomocí bílé šňůry a podél ní pracovník BK tlačí vozík s bílým sprejem, kterým značí bílou přerušovanou čáru (Obrázek č. 21).

Podle takto vyznačeného směru tlačí následně pracovník BK natírací stroj, který značí modrou plnou čáru. Na modrou čáru pokládá kužely, aby označil čerstvý nátěr (Obrázek č. 22).

Další pracovníci BK mezitím vykopou, podle projektové dokumentace, díru pro betonovou patku dopravní značky.

Pracovníci usadí patku, trubku a následně se trubka osadí dopravní značkou, která označuje regulovaný úsek (Obrázek č. 23).

Značka se vyfotí do katalogu značek pro zaevidování do systému (Obrázek č. 24).

Značka se zakryje do doby, než nabude platnosti. Neboť se samotná realizace koná s předstihem (Obrázek č. 25).

Pokud má být v regulovaném úseku i parkovací automat, je na místo, dle projektové dokumentace, přidán také do doby nabytí platnosti harmonogramu. Přesná poloha parkovacího automatu je zaměřena geodetem BK pro zanesení do systému. Ne u všech regulovaných úseků musí být instalován platební automat a v zóně C nejsou automaty nikde. Platební automat funguje díky SIM kartě a solárnímu panelu, který je umístěn na vrchní straně zařízení (Obrázek č. 26).

Jakmile jsou všechny regulované úseky označeny, je daná OPS připravena.

Níže je ukázka přímo z ulic, kde značení probíhalo:



Obrázek č. 21: Značení bílé přerušované čáry

(Zdroj: autor práce)



Obrázek č. 22: Značení modré plné čáry a označení kuželem

(Zdroj: autor práce)



Obrázek č. 23: Usazená betonová patka dopravní značky

(Zdroj: autor práce)



Obrázek č. 24: Vzory značek

(Zdroj: autor práce)



Obrázek č. 25: Zakrytá dopravní značka označující OPS

(Zdroj: autor práce)



Obrázek č. 26: Parkovací automat

(Zdroj: autor práce)

2.3.9 Tvorba řídicích dat

Řídicí data jsou základem pro monitorování dodržování parkovacích regulací. Vznikají až po schválení Nařízení města na útvaru dopravního inženýrství (ÚDI) a na útvaru GIS BK (útvar, na kterém se pracuje s GIS - geografický informační systém).

GIS BK pošle objednávku na ÚDI, aby jim vytvořil základ řídicích dat.

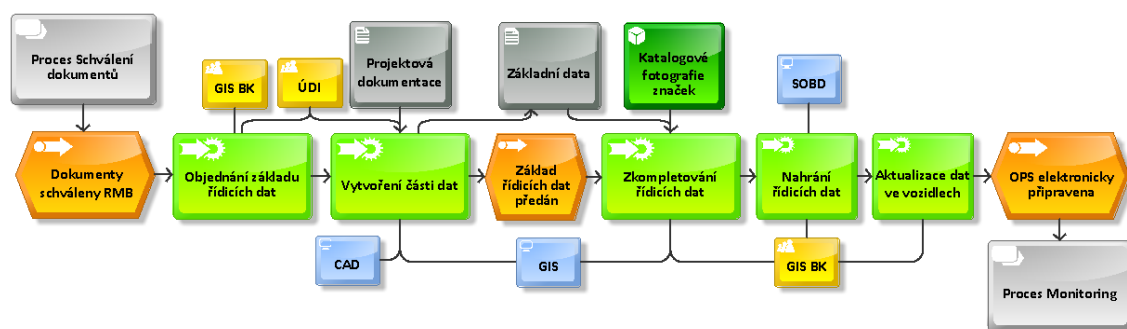
Nejprve projektanti ÚDI vytvoří část dat z projektové dokumentace v systému CAD a data nahraje do systému GIS. Poté vyznačí do mapy GIS oblasti placeného stání, zákazy, zásobování, stání pro motocykly a návštěvy, K+R a další.

Útvar GIS pojmenuje oblasti a přidá platnosti oblastí, doplní spouštěče (triggery), nahraje katalogové fotografie dopravních značek (případně mohou být pro zpřesnění zaměřeny v terénu), označí číslem zaměřené parkovací automaty.

GIS BK nahraje přes datové centrum řídicí data do systému SOBD.

Zajistí aktualizaci řídicích dat v monitorovacích vozidlech.

Řídicí data se skládají z dat, která vytváří projektant (ÚDI), triggerů a katalogových fotografií dopravních značek. Data musí být nahrána v systému před nabytím účinnosti harmonogramu.

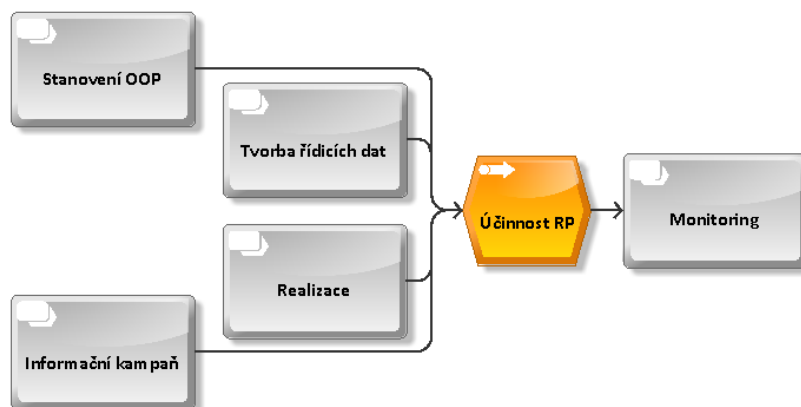


Obrázek č. 27: Tvorba řídicích dat

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.10 Účinnost rezidentního parkování

Termíny, které jsou stanoveny Brněnskými komunikacemi na základě požadavku projektového manažera (v procesu 2.3.2 Sestavení harmonogramu), jsou konkrétní data, kdy vchází konkrétní OPS do fyzické kontroly parkování (v procesu 2.3.11 Monitoring). Aby mohla kontrola probíhat bez problémů a plynule, musí být všechny výše uvedené procesy dotaženy úspěšně dokonce.



Obrázek č. 28: Účinnost RP (výťah z procesní mapy)

(Zdroj: vlastní zpracování)

Bez projektové dokumentace s vyjádřením Policie ČR nelze vydat OOP (Stanovení OPP) na jehož základě může začít realizace. Zároveň se v průběhu stanovení OPP zaktualizuje Nařízení města (viz kapitola 1.3.2.1) na jehož základě jde začít s přípravou

řídících dat, bez kterých nelze monitorovat dodržování rezidentního parkování. Bez realizace, ve které se fyzicky namalují modré čáry (viz kapitola 2.3.7) a označí se OPS, nelze vymáhat pokutu při kontrole RP a nakonec musí být občané o nové OPS informováni před začátkem monitoringu, aby měli čas si vyřídit vše potřebné k parkovacímu oprávnění.

Do dne, který je napsán v harmonogramu, který je vystaven na oficiálních webových stránkách a zároveň je napsán na zakrytých dopravních značkách, které avizují blížící se spuštění RP v nové oblasti, musí být všechny 4 procesy a samozřejmě jim předcházející dokončeny. Dnem účinnosti začíná kontrola OPS a s tím spojené i vyřízení krátkodobých oprávnění a vybírání pokut, v případě nedodržení dopravního značení.

2.3.11 Monitoring

Monitoring probíhá pomocí monitorovacích vozidel. Tato vozidla mají na povrchu kamery a uvnitř systém pro zaznamenávání informací o kontrolovaných vozidlech.

Monitoring probíhá po předem naplánovaných trasách (chystá GIS BK), ovšem řidič vozidla trasu dopředu nezná a řídí se dle instrukcí z navigace. Při projíždění trasy kamery zaznamenávají dopravní značení, SPZ vozidel v regulovaných úsecích a vytváří se balíčky dat. Jeden balíček obsahuje údaje pouze o 1 kontrolovaném vozidle, konkrétně balíček obsahuje fotografii dopravního značení OPS, SPZ, GPS souřadnice a čas průjezdu.

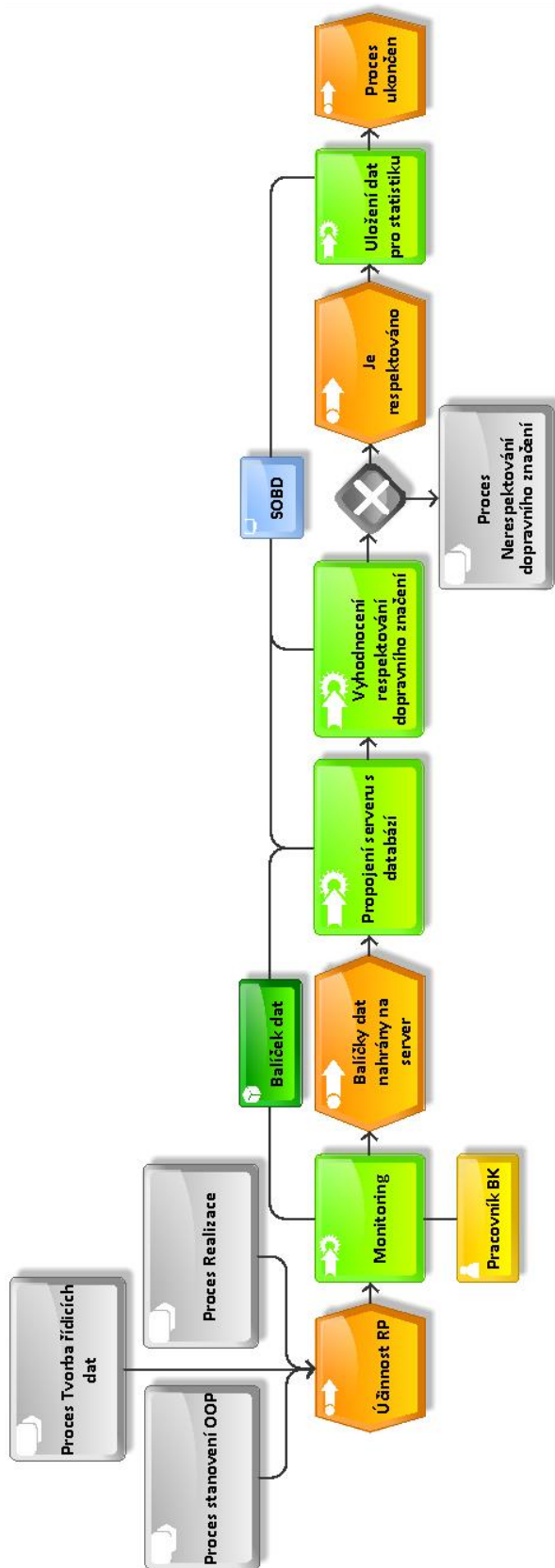
Každý regulovaný úsek se kontroluje dvakrát, aby bylo rozlišeno zastavení a stání.

Po ukončení trasy řidič nahraje data na server.

Server data nahraje do databáze SOBD a ta vyhodnotí, zda balíček respektuje (existuje oprávnění) či nerespektuje (neexistence oprávnění) pravidla dopravního značení.

Pokud respektuje dopravní značení, uloží se balíček anonymně pro statistické údaje.

Pokud nerespektuje dopravní značení, přechází se do procesu Nerespektování dopravního značení.



Obrázek č. 29: Monitoring

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.12 Nerespektování dopravního značení

Pokud systém SOBD vyhodnotí, že prověřovaný balíček dat nemá parkovací oprávnění, pak vzniká podezření na přestupek.

Důkazní materiál k podezření na přestupek posílá SOBD automaticky na Městskou policii Brno.

Důkazní materiál obsahuje fotografie SPZ s časem 1. průjezdu a značky OPS, s časem 2. průjezdu s SPZ a značky OPS, katalogovou značku OPS a mapu, kde k případnému přestupku došlo.

Městská policie Brno (MPB) prověřuje důkazní materiál a rozhodne o prokazatelnosti dopravního přestupku.

Pokud se prokáže, že byl spáchán přestupek, MPB ověří SPZ v registru vozidel a vytvoří Protokol o podezření na přestupek, který předají na odbor dopravně-správních činností (ODSČ MMB).

Na ODSČ ověří dané podezření a v případě potvrzení vytvoří Výzvu provozovateli vozidla na zaplacení pokuty a pošlou ji poštou nebo do datové schránky.

Provozovatel má na zaplacení pokuty 15 dnů, pokud ji do té doby nezaplatí, přechází celá záležitost do správního řízení.

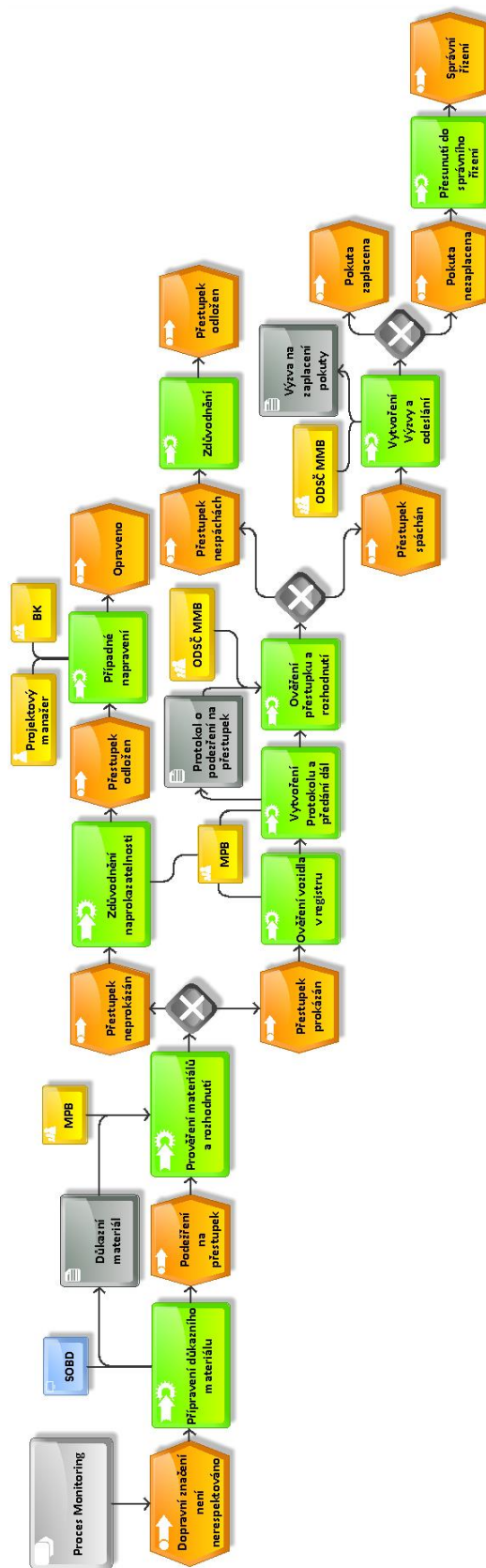
Pokud ODSČ neshledá přestupek, pak napíše zdůvodnění a věc odloží.

Pokud se neprokáže, že byl spáchán dopravní přestupek, musí se určit důvod.

Důvodů neprokazatelnosti může být spousta, od těch úmyslných (skrytá SPZ, ...) přes přírodní (dopravní značka je zakrytá například větví, ...) až po lidské chyby (špatně vyfocená SPZ, vozidlo je mimo regulovaný úsek, chybí informace o průjezdu či katalogová fotografie,...).

Pokud se neprokazatelnost dá nějak opravit, pak projektový manažer zadá chybu k opravě na GIS BK.

Odbor BK opraví chybu v řídicích datech (chybí katalogová značka v systému, posune spouštěč) nebo nechá upravit reálný stav (odstranění větve).



Obrázek č. 30: Nerespektování dopravního značení

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.3.13 Systém SOBD

Na systému organizace a bezpečnosti dopravy (SOBD) funguje celé rezidentní parkování, řeší se v něm jak vydání oprávnění, jejich změna i tvorba osobních stránek a v případě nedodržení značení se zde řeší i přestupky. Skládá se ze 4 částí – Parkovací relace, Výdejna, Řešení přestupků a Osobní stránky uživatele (OSU).



Obrázek č. 31: Systém SOBD

(Zdroj: vlastní zpracování)

Parkovací relace je část systému, který eviduje krátkodobá parkovací oprávnění a zároveň se při monitoringu kontroluje i tato část, pro zjištění existence krátkodobého oprávnění daného vozidla.

V části Výdejna se vytváří OSU a provádí se zde jakékoli úpravy v dlouhodobém parkovacím oprávnění, také se zde při monitoringu kontroluje platnost oprávnění kontrolovaného vozidla.

Poslední část tvoří Řešení přestupků, které figuruje při procesu Nerespektování dopravního značení.

Osobní stránky uživatele (OSU) složí pro vytvoření účtu uživatele, aby si mohl vytvořit a provádět změny ve svém oprávnění sám z pohodlí domova.

2.3.14 Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění

Pokud občan chce zaparkovat v oblasti, ke které nemá žádný vztah a nemá dlouhodobé parkovací oprávnění, pak je povinen zaplatit poplatek za parkování dle Ceníku (viz kapitola 1.3.2.2), podle toho v jaké zóně a jak dlouho stojí. Každý má možnost využít variantu placení dle jeho preferencí, má 3 možnosti platby:

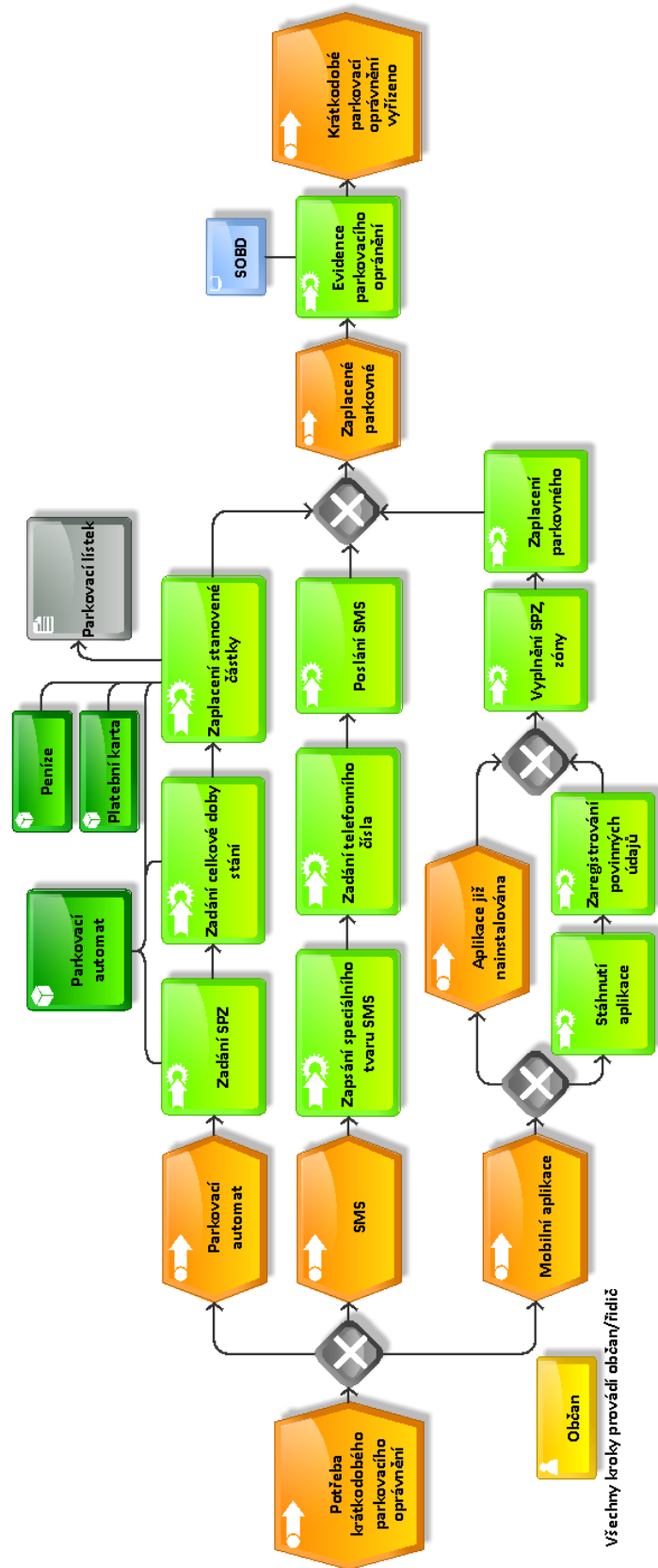
První možností je parkovací automat, pokud zaparkoval v regulovaném úseku s parkovacím automatem. Automaty nejsou na všech regulovaných úsecích a nejsou v oblastech zóny C. Přehled míst, kde jsou parkovací automaty, je na webových stránkách www.parkovani.vbrno.cz/mapa/ a vybere se sekce Parkomaty. Druhou možností je posláni SMS v konkrétním tvaru. Cena SMS se skládá z ceny parkovného dle Ceníku (viz tabulka č. 2) a ceny za SMS dle tarifu operátora. Třetí možností je stáhnutí mobilní aplikace. Magistrát města Brna zajistil 2 aplikace a je na občanovi, kterou použije - ParkSimply Brno a MPLA (Mobilní **PL**acení).

Proces vyřízení je jednoduchý a je na občanovi, kterou variantu si vybere.

Parkovací automat – občan zadá do parkovacího automatu SPZ vozidla, dobu stání a zaplatí vyžadovanou částku buďto penězi nebo platební kartou. Vyjede mu lístek a má zaplacené parkovací stání a evidované krátkodobé parkovací oprávnění.

SMS zpráva – při této variantě se zapíše zpráva ve tvaru, který je dán předpisem, **BRmezeraZÓNAmezeraSPZvozdilamezeradoba parkování**. Samozřejmě se vyplní správné údaje a výsledkem je pak například **BR B 9A87654 120**. To znamená, že vozidlo se SPZ 9A8 7654 (smyšlená SPZ) parkuje v zóně B na 120 minut. SMS se odesílá na telefonní číslo 902 06.

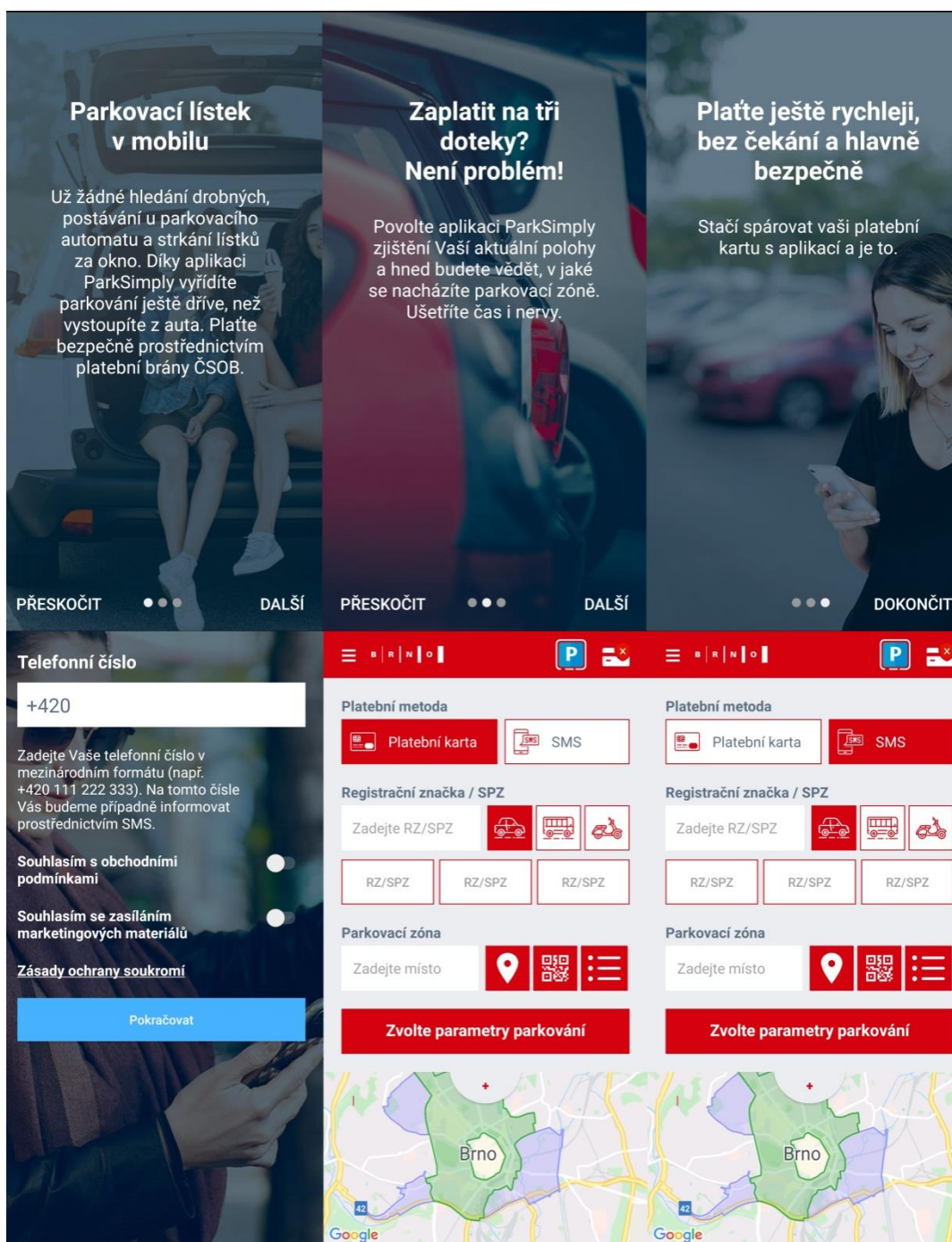
Aplikace – mobilní aplikace ParkSimply hned po stáhnutí informuje o výhodách aplikace (oproti placení v automatu, ...), jak snadné vyřídit oprávnění je a o rychlosti řešení. Následně vyžaduje jen souhlas s obchodními podmínkami a zadání mobilního čísla. Druhá aplikace MPLA vyžaduje zadání e-mailové adresy, bez které se nelze posunout dál. Následuje informace o důvodu registrace platební karty a poté je nutností nahrát platební údaje karty, aplikace automaticky spustí internetovou stránku pro vyplnění údajů na 3D secure. Poté už lze vyplňovat údaje o vozidle, vyhledat zónu a zaplatit.



Obrázek č. 32: Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění

(Zdroj: vlastní zpracování)

Jak vypadá prostředí aplikace ParkSimply je názorně vidět na níže uvedeném obrázku:



Obrázek č. 33: Prostředí aplikace ParkSimply Brno

(Zdroj: vlastní fotografie)

Výhodou ParkSimply je i možnost generace SMS (v obrázku vpravo dole). Jinak se do obou aplikací vyplňují stejné údaje, SPZ a zóna s kontaktním údajem (telefonní číslo nebo e-mail).

Webová stránka www.parkovani.vbrne.cz umožňuje všechny 3 výše zmíněné varianty, tedy online automat, online platba ParkSimply (lze si nechat vygenerovat i daňový doklad) a generaci SMS po zadání údajů.

Tabulka č. 3: Výhody a nevýhody možností zaplacení parkovného

(Zdroj: vlastní zpracování)

Možnosti	Výhody	Nevýhody
Parkovací automat	Nejsou potřeba telefon ani mobilní data, jednoduchý návod na každém zařízení	Nejsou všude, kde se dá zaparkovat a občan u sebe musí mít buď hotovost v mincích, nebo platební kartu
SMS	Rychlé a bez stahování	Občan zaplatí kromě parkovného i cenu SMS a musí znát správný formát SMS zprávy
Mobilní aplikace	Snadná navigace pro získání oprávnění	Občan si musí aplikaci stáhnout, mít mobilní data a platební kartu, pokud ji již nemá zaregistrovanou
Webová stránka	Snadná navigace jakékoli volby	Nutnost mobilních dat a platební karty

2.3.15 Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění

Tento proces postupuje rezidentním parkováním napříč celým jeho zaváděním. Občan si může vyřídit své oprávnění, i když v jeho vlastní oblasti ještě RP není zavedeno. Pokud je totiž ve vedlejší oblasti regulace zavedena, pak v rámci systému květinka může občan parkovat i ve vedlejší OPS, kromě historického centra (oblast 1-01, zóna A), které do systému květinka pro sousední oblasti nepatří. Pokud se v občanově oblasti regulace teprve připravuje, může si své oprávnění vyřídit s předstihem. A pokud v dané oblasti je regulace již zavedena a občan si pořídil vozidlo až po účinnosti RP v dané OPS, pak si vyřídí své oprávnění až při probíhajícím procesu Monitoring. Stejně tak pokud se občan do OPS se zavedeným RP přistěhuje, jednoduše si vyřídí dlouhodobé oprávnění až při nastěhování.

Pokud potřebuje občan dlouhodobé parkovací oprávnění, pak má 2 možnosti, jak jakoukoli změnu vyřídit. Buď si zřídí či již má vlastní účet pro správu svého oprávnění, anebo ho nemá a nechce. Pokud má občan zájem o vlastní účet nebo ho již má, pak si může své oprávnění přizpůsobit aktuálním potřebám sám z domu bez ohledu na den v týdnu či hodinu. Pokud občan účet nemá a nechce nebo si ho nemůže zřídit, pak je tu

varianta osobní návštěvy na pobočce zřízené k tomuto účelu (Zvonařka 5, Brno, 617 00).

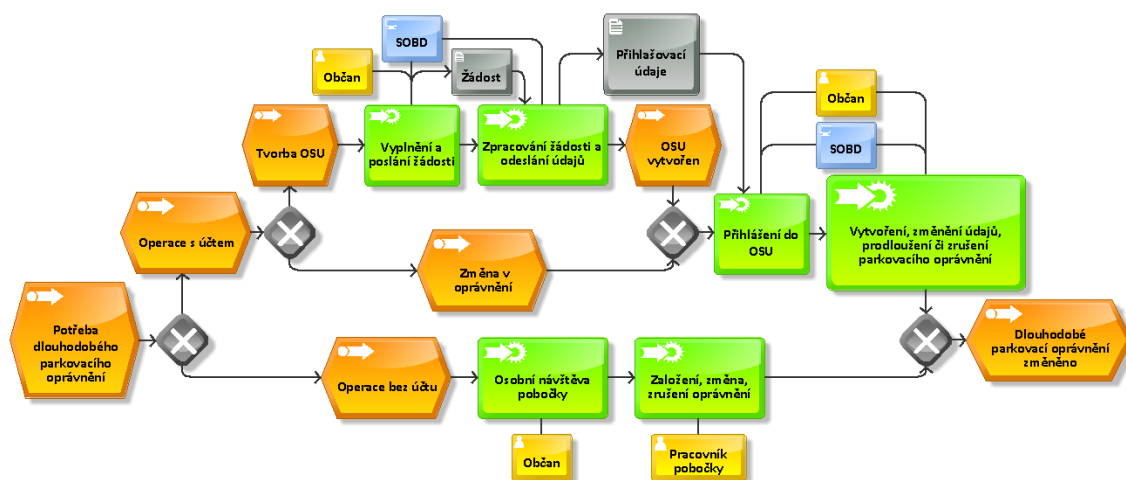
Pokud má občan zájem o vlastní správu svého oprávnění, pak si při prvním přístupu musí zřídit účet – Osobní stránky uživatele (OSU). Občan vyplní žádost (vybere typ oprávnění, oblast, délku trvání, zapíše případně SPZ) a dle typu oprávnění se určí, jaké dokumenty je třeba přiložit. Typy oprávnění včetně potřebných dokumentů na doložení a vzory žádostí jsou uvedeny v Metodice pro správu parkovacích oprávnění (uvedeno v kapitole 1.3.2.3). Žádost posílá občan buďto e-mailem nebo pomocí datové schránky. Po schválení žádosti přijdou na e-mail občanovi přihlašovací údaje a OSU je vytvořen.

Pokud již občan OSU má a chce jen změnit údaje v oprávnění, rovnou se přihlásí do svého účtu.

Po přihlášení do OSU může občan provádět změny – vytvořit nové oprávnění, změnit údaje, prodloužit či zrušit oprávnění.

Pokud občan zřizovat účet nechce, anebo nemůže (nemá doma PC, internet atd.) pak může využít možnosti jít na pobočku a založit si oprávnění, provést na něm změnu či ho zrušit s úředníkem. Musí ovšem mít všechny potřebné dokumenty k vybranému parkovacímu oprávnění.

Oprávnění je platné až po uhrazení ceny za dané oprávnění dle Ceníku (viz tabulka č. 1).



Obrázek č. 34: Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění

(Zdroj: vlastní zpracování)

2.4 Výstupy z analýzy současného stavu

Při komunikaci se všemi městskými částmi jsem se ptala, zda jsou o zavádění rezidentního parkování dostatečně informováni a zda jim nějaké informace chybí. Pokud nějaké informace MČ chyběly, tak z důvodu vlastního nezájmu o RP, ale vždy mi bylo potvrzeno, že získat informace o RP pro ně není problém. Je logické, že pokud pro určitou městskou část rezidentní parkování není důležité, protože se nepotýkají s nedostatkem parkovacích míst, pak si o RP nezjišťují aktuální či detailní informace.

Hlavním důvodem městských částí, které RP ještě nemají zavedené, ale mají o něj zájem, je nedostatek parkovacích míst pro vlastní občany. Jejich cílem je zvýšit šanci zaparkovat rezidentům na úkor dodávek a lidí přijíždějících do města, ať už z jakéhokoli důvodu. Dalším důvodem je právě hrozba přelévání z MČ, kde je již rezidentní parkování zavedeno nebo se jeho zavedení chystá.

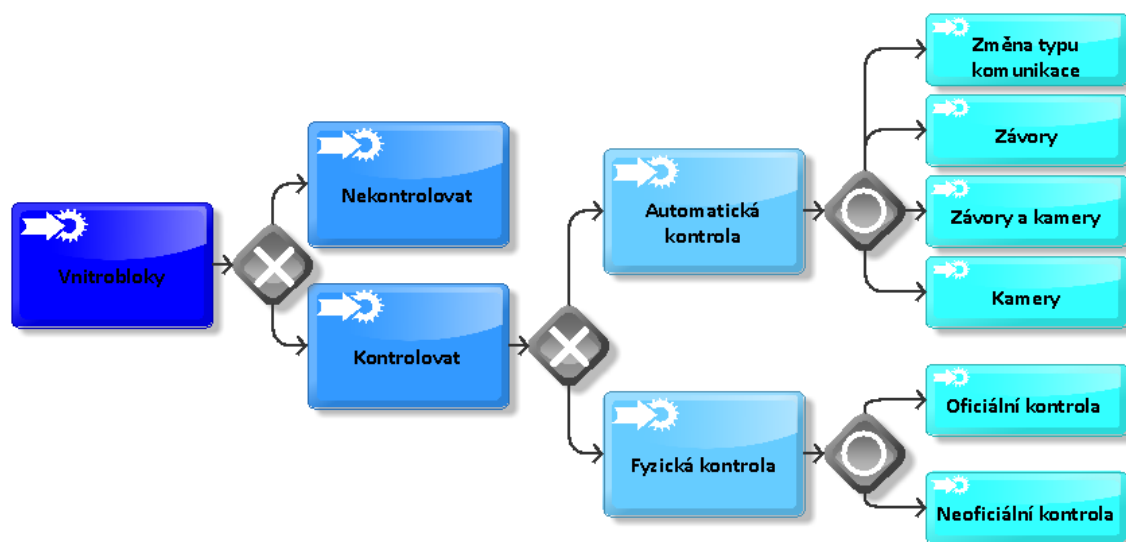
Při osobním rozhovoru, který jsem prováděla jen u MČ, kde RP bylo již zavedeno, neboť jen tyto městské části mohou říct, kde se setkaly s nepřesností celého systému, jsme se dostali na téma komplikované situace s parkováním ve vnitroblocích. Pokud lidé bydlí v panelových domech, které na sebe navazují a tvoří tak například celý blok, tak uvnitř něj vzniká prostor. Ten je ve vnitroblocích uspořádán různě. Někde ho tvoří park, jinde naopak parkují vozidla obyvatel z okolních bytů. Právě v případě, že uvnitř vnitrobloku (VB) parkují vozidla, vzniká tak možnost při zavedeném RP parkovat i jako nerezident právě tam. Rezidenti mohou parkovat nejen okolo svého domu, ale právě další možnost, kde zaparkovat, je uvnitř vnitrobloku.

Při kontrole dodržování dopravního značení jezdí monitorovací vůz pouze po silnicích a do VB nezajíždí a tak vzniká skulina v systému, jak zaparkovat v OPS i bez zaplacení. To se ovšem nelíbí obyvatelům těchto budov s vnitrobloky a stěžují si na to na radnici. Jak vyřešit problém s vnitrobloky?

3 VLASTNÍ NÁVRHY ŘEŠENÍ

Ke zhoršené situaci s parkováním ve vnitroblocích dopomohla regulace parkování v ulicích, která je v některých oblastech města. Z důvodu administrativy při registraci vozidla a případného placení parkovného se řidiči stále snaží vyhledávat lokality, kde rezidentní parkování ještě není zavedeno. Proč bych měl platit za parkování, když o ulici dál už platit nemusím a proč bych měl jet o ulici dál, když můžu vjet do vnitrobloku a bezplatně zaparkovat tam?

Vnitrobloky se jeví jako skvělá bezplatná příležitost pro parkování, ale jen pro návštěvníky. Právě vnitrobloky nejsou regulovány a i přes značení zákazu vjezdu mimo dopravní obsluhu, na některých vjezdech do VB, se rezidentům nedaří zaparkovat v místě jejich bydliště. Jejich možnosti na zaparkování u domu snižují parkující „cizinci“, kteří nejsou ochotni za parkování zaplatit či nemají vztah k oblasti, aby si mohli oprávnění zajistit. Toto je bohužel skulina v systému, kterou jsou rezidenti znevýhodněni. Nově by tomu měl být konec, díky řešení této situace MMB. Existuje několik variant, jak se dá tento nedostatek vyřešit. Varianty jsou znázorněny níže na obrázku:



Obrázek č. 35: Varianty řešení problematiky VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

Zobrazený diagram je jen pro názornou ukázkou variant a jsou v něm porušeny některé z pravidel modelování procesů.

Nejjednodušší variantou by bylo nekontrolovat. Proč by se mělo něco dělat, měnit a kontrolovat? Nic nedělat je sice nejlehčí, ale není to řešení, které by danou situaci vyřešilo. Varianta nekontrolovat VB je tedy pouze teoretická, neboť občané si stěžují na situaci ve vnitroblocích na MMB i na radnicích, a proto očekávají nějaké řešení.

Magistrát města Brna si je aktuálního stavu ve VB vědom a proto se s tím snaží něco udělat. Paragraf 23 zákona 13/1997 Sb., říká, že se může regulovat pouze místní komunikace. Nicméně právě vnitrobloky nejsou místní komunikací. Většinou se jedná o komunikace účelové a někdy se nemusí jednat vůbec o pozemní komunikaci. Proto je nelze regulovat klasickým způsobem, který je užíván v OPS.

Odbor dopravy MMB se snaží situaci vyřešit. Jsou dvě možnosti, jak prostor mezi obytnými domy kontrolovat. Buď je možné sledovat dodržování dopravního značení automaticky (pomocí nějakého systému) nebo je možné dohlížet na dodržování předpisů fyzicky.

3.1 Automatická kontrola

Tuto oblast jsem nazvala automatická kontrola, protože ji nekontroluje fyzicky člověk, ale nějaký systém (v případě kamer je nutné došetření MPB).

3.1.1 Změna typu komunikace

Jak již bylo zmíněno, tak komunikace ve vnitroblocích nejsou místní, ale většinou se jedná o komunikace účelové. Komunikace by měla sloužit k místní dopravě a musí o tom rozhodnout správní řízení, po kterém se komunikace převede do kategorie místních komunikací. Přestože je možné změnit typ komunikace, například z účelové na místní, není možné jen tak vybrat VB a přebudovat ho, aby mohly být komunikací místní a tudíž regulovatelnou. Ovšem v Brně se nachází i vnitrobloky, které by mohly tímto procesem projít a změnit kategorii, pokud by se upravily. V takovém případě, by bylo totiž možné, zavést klasickou regulaci i tam. Myslím tím, vyznačení modrých čar (viz proces Značení OPS) a následná kontrola dodržování předpisů monitorovacím vozidlem. Realizace by proběhla pomocí procesů, které jsou popsány v kapitolách 2.3.2 až 2.3.11.

3.1.2 Závory

Zařízení s odpovídajícími požadavky jako jsou obousměrné závory, se systémem, který by pustil jen držitele například karty, není problém na trhu najít. Lze je běžně vidět ve městě například u vjezdů do supermarketu či do nemocnic. Problém nastává při fyzické realizaci. Pokud by se jednalo o systém načtení například čipové karty, bylo by zřejmě komplikované zajistit případný průjezd záchranných složek, aniž by závoru prorazili. Pokud by se jednalo o vjezd s čipovou kartou či jiný fyzický identifikační předmět, pak by OD MMB muselo zajistit i dostatek těchto předmětů. Samozřejmě by se tím zvýšily náklady na vjezd pro rezidenty, protože by si tento předmět museli zřejmě koupit po nahrání potřebných dat pro puštění do VB. Současně s tím musí být zajištěno znemožnění kopírování či znehodnocení identifikačního média. V případě krádeže by se muselo médium zřejmě zablokovat či vyřadit. Při montáži závor je nutné zajistit přístup k sítím, což by v mnoha případech znamenalo i výkopové práce, což by na určitou dobu mohlo omezit vjezd do VB. Důležité je také zajištění propojení fyzických zařízení se systémem registrovaných vozidel. Neméně důležitou otázkou je i financování. Nejedná se totiž jen o závoru jako takovou (což je v řádu desítek tisíc na jedno zařízení), ale také se musí započítat zapojení a kompatibilita s již zavedeným systémem, identifikační média (dopředu se nedá přesně spočítat, kolik jich nakoupit) a práce pracovníků, kteří závory zprovozní. Veškeré náklady se násobí počtem vjezdů do vnitrobloků (ne všechny VB mají jen 1 vjezd), kde by měly být závory aplikovány.

3.1.3 Závory a kamery

Další variantou je kombinace závor s kamerovým systémem pro rozpoznání SPZ. V tomto případě by nevznikly náklady na pořízení médií (čipových karet, čipů, ...), ale na pořízení kamer. Odpadlo by řešení padělání či ztráta média, při změně SPZ by se v systému jen nahradila. Otevření vjezdu pro záchranné složky by bylo opět komplikované a problematika se zasíťováním by také zůstala. V případě montáže kamery na budovu, by se muselo řešit povolení vlastníka. Zde se volí mezi připevněním kamery na budovu či sloupek, podle možností zavedení sítí. Výsledná částka realizace by se lišila v počtu médií (počet vozidel ve všech VB) a kamer (počet vjezdů do všech VB).

3.1.4 Kamery

Pokud by se nainstalovaly pouze kamery na vjezdy, pak by to bylo podobné řešení jako vjezdy do historického centra. Kamera zaznamená SPZ, pokud vjede vozidlo bez povolení, předá se případ na MPB. Zda se jedná o přešůpek, musí totiž rozhodnout Městská policie Brno (viz proces Nerespektování dopravního značení kapitola 2.3.12). Opět by se zde řešil problém montování kamer na budovy, pokud by to bylo výhodnější řešení (individuální posouzení v každém VB). V tomto případě by vznikly náklady na nákup zařízení, montáž a propojení sítěmi se systémem.

3.2 Fyzická kontrola

Fyzickou kontrolu, jak je z názvu patrné, bude vykonávat fyzická osoba. Tento typ kontroly bude probíhat tam, kde není možné provádět kontrolu automatickou. Například kvůli složitému technickému řešení, vysokým nákladům na přípravu a realizaci či to není vůbec možné. V tomto případě se vyřeší situace změnou dopravní značky. Dnes jsou již některé vjezdy do vnitrobloků se zákazem vjezdu a s dodatkovou tabulkou „mimo dopravní obsluhu“. Tento způsob je na prokazování a vymáhání složitý.

Nově se změní zákaz vjezdu (číslo B 1) i dodatková tabulka (číslo E 13). Původní znění dodatkové tabulky bylo „Mimo dopravní obsluhu“ nově tam bude „Mimo vozidla s povolením OD MMB“. A zároveň se změní zákazová značka na Zákaz vjezdu všech motorových vozidel (číslo B 11).



Obrázek č. 36: Původní značení vnitrobloků

(Zdroj: Autor práce)



Obrázek č. 37: Nové značení vnitrobloků

(Zdroj: Regulace vjezdu do vnitrobloků v OPS, 2020)

Vjezdové povolení, které je nutné pro legální vjezd do VB, nedostane každý. Povolení od OD MMB bude možno vydat pouze občanům, kteří mají trvalé bydliště v domech tvořící vnitroblok. Vjezdové povolení je pro občany za stejnou cenu jako standardní parkovací oprávnění pro rezidenty. Povolení je za 200 Kč na rok, což je pouze administrativní poplatek. Povolení je elektronické stejně jako ostatní parkovací oprávnění.

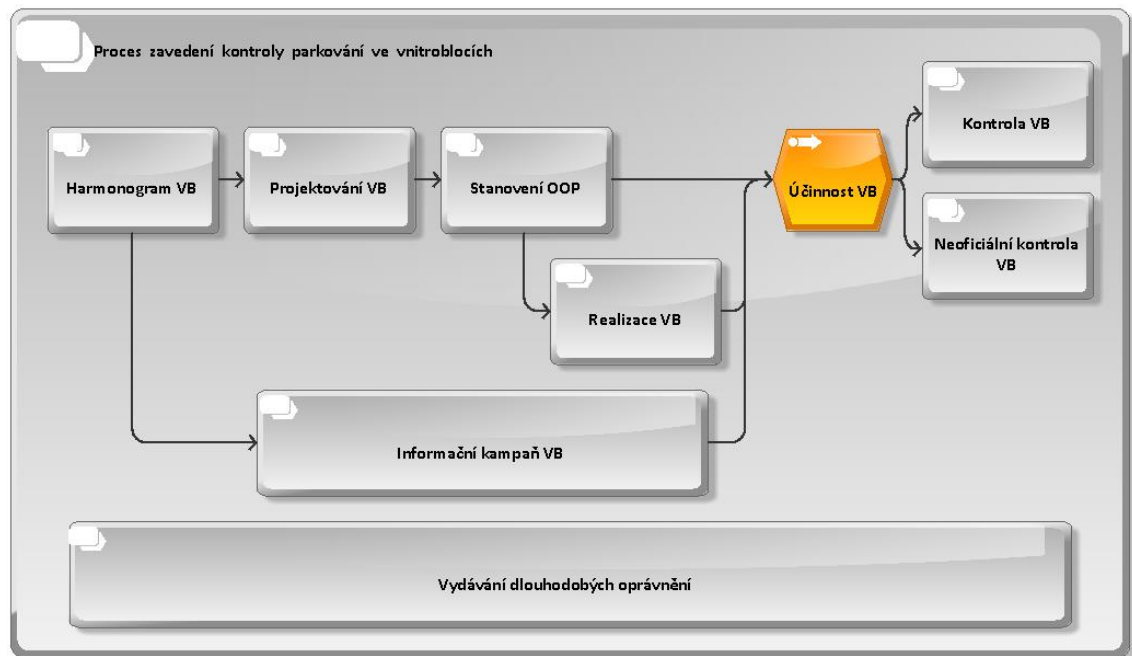
Fyzickou kontrolu provádí oficiálně Městská policie Brno. Je to jediný orgán, který může sankcionovat nedodržování předpisů. Nicméně existuje ještě jedna varianta kontroly a to vlastní průzkum dodržování nařízení na svém území. Tuto kontrolu si dělá městská část sama, proto ji označují jako neoficiální kontrolu. Pracovník MČ nemůže v případě nalezení návštěvníka udělit pokutu.

3.2.1 Zavedení oficiální kontroly

Tento proces má na starost stejný projektový manažer jako rezidentní parkování. Některé procesy zůstávají beze změny (stejně jako při zavádění RP) a jiné se částečně upraví nebo změní. Přesný postup je uveden níže.

3.2.1.1 Proces zavedení kontroly parkování ve vnitroblocích

Proces začíná zařazením konkrétních VB do harmonogramu, které se poté naprojektují, a zároveň se spustí informační kampaň. Po schválení projektové dokumentace se vystaví OOP a fyzicky se VB nachystají, poté už může začít kontrola.



Obrázek č. 38: Proces zavedení kontroly parkování ve VB

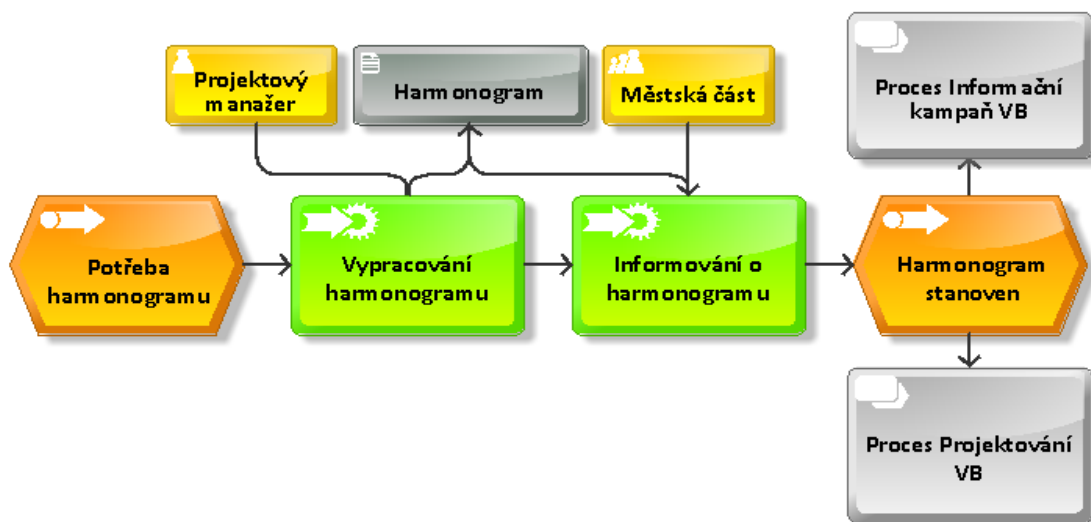
(Zdroj: vlastní zpracování)

3.2.1.2 Harmonogram VB

Harmonogram VB oproti Stanovení harmonogramu (kapitola 2.3.2) při zavádění RP je jednodušší.

Projektový manažer vytvoří harmonogram, kde, kdy a kolik značení vnitrobloků se změní či vytvoří.

Informuje městské části, kterých se to týká a tím se spustí navazující procesy Informační kampaně VB a Projektování VB.



Obrázek č. 39: Harmonogram VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

3.2.1.3 Informační kampaň VB

Tak jako informační kampaň celého rezidentního parkování (kapitola 2.3.3) vytváří externí komunikační agentura, tak i změnu pravidel pro parkování ve vnitroblocích řeší stejná společnost.

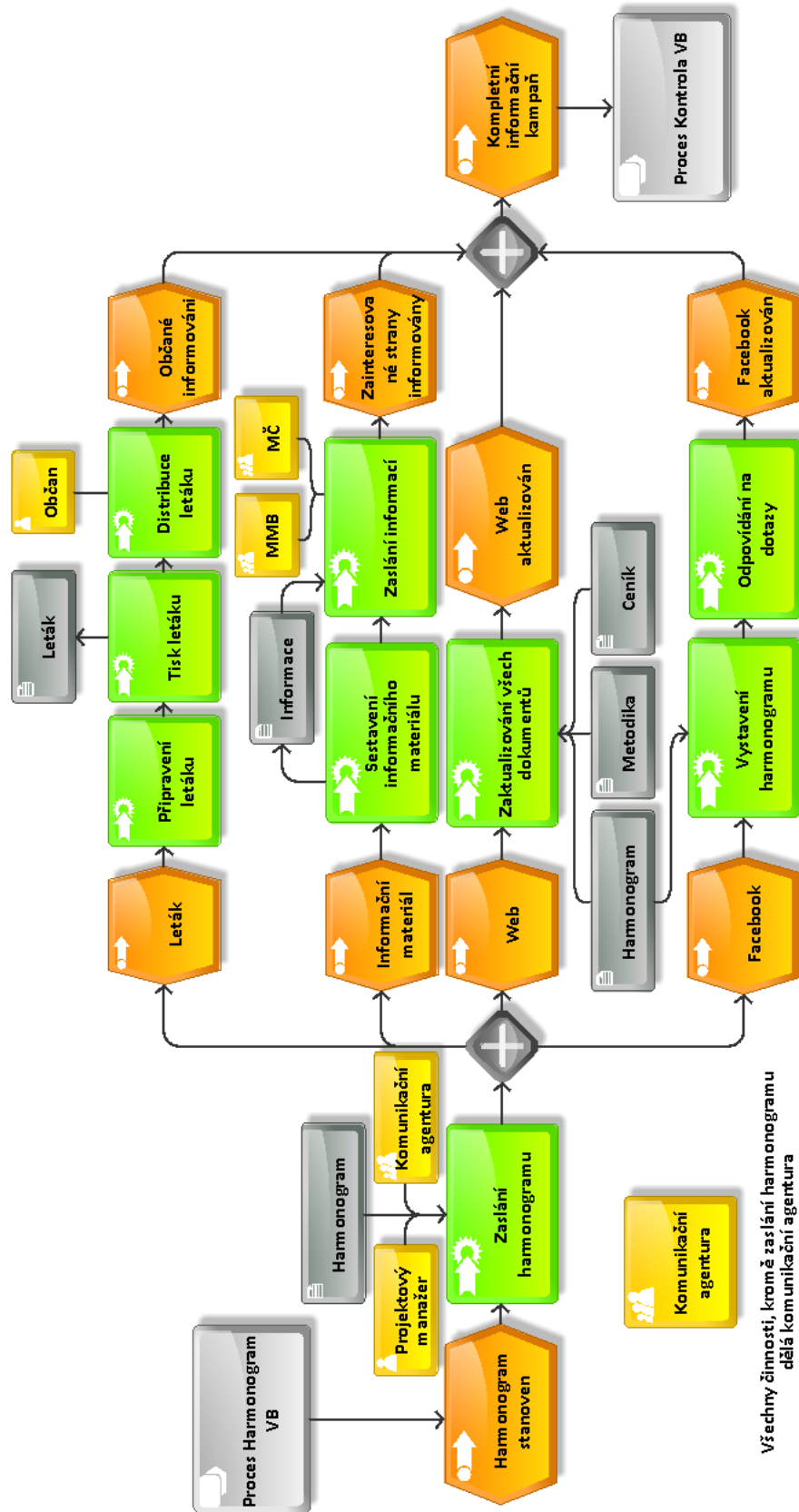
Jakmile agentura obdrží od projektového manažera stanovený harmonogram, má opět za úkol 4 činnosti:

Vytvořit informační leták, který se bude distribuovat do schránek občanům ve vnitroblocích.

Sestavit oficiální informační dokument, který je určen pro městské části. Na základě těchto podkladů mohou informovat MČ své občany například Zpravodajem, na stránkách MČ a dalších kanálech, které dané městské části používají.

Na oficiálním webu (parkovani.vbrne.cz) a facebookových stránkách uveřejnit harmonogram, a případně další dokumenty.

V případě dotazů se mohou občané obrátit na facebookový profil, tak jak to dělají v případě dotazů k RP.



Všechny činnosti, kromě zaslání harmonogramu dělá komunikační agentura

Obrázek č. 40: Informační kampaň VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

V letáku, který má komunikační agentura vytvořit a poté distribuovat do schránek, bude uvedeno:

- důvod regulace VB
- jak regulace bude prakticky probíhat
- jak si vjezdové oprávnění opatřit
- co je potřeba k získání oprávnění doložit

První vizuální návrh oficiální informační kampaně by měl vypadat následovně:

REGULACE VE VAŠEM VNITROBLOKU

Od _____ 2021 se změní pravidla pro vjezd do vnitrobloků

PROČ REGULACE VNITROBLOKŮ?

Ve vnitroblocích není zavedení rezidentního parkování možné, jelikož zpravidla nejde o místní komunikace. Po zavedení parkovacího systému v okolí vnitrobloku nastává situace, kdy řidiči, kteří nechťejí platit za parkování nebo nemají nárok na oprávnění, parkují ve vnitrobloku a zhoršují tak dostupnost parkovacích stání pro rezidenty. Většina vnitrobloků má již dnes vjezd omezen pouze pro dopravní obsluhu, značení však není dodržováno a dodržování je pro Městskou policii Brno složitě vymahatelné. Proto vedení města Brna přistoupilo k řešení, kdy bude vjezd umožněn jen vozidlům s oprávněním.

www.parkovanivbrne.cz

CO REGULACE VNITROBLOKŮ ZNAMENÁ V PRAXI?

Od _____ 2021 bude vjezd do vnitrobloku povolen jen místním rezidentům, abonentům a pro zásobování, které bude omezeno pouze na určitou část dne. Podmínky pro získání vjezdového oprávnění jsou stejné, jako u parkovacího oprávnění. Pro získání vjezdového oprávnění je také nutné prokázat právní vztah k vozidlu. Administrativní poplatek za vyřízení oprávnění je 200 Kč za rok.

INFO: Vzhledem k tomu, že oprávnění je jen pro vjezd, nebudou ve vnitrobloku vyznačena parkovací stání modrou čarou.

Zásobování bude mít povoleno vjezd pouze v době od 6:00 do 12:00. Mimo tuto dobu je vjezd a stání zásobovacích vozidel ve vnitrobloku zakázán.

Vjezdové oprávnění držitele neopravňuje k stání v rozporu s předpisy. Je proto důležité, aby si řidiči dali pozor na stání na chodníku, trávníku, atd.

KONTROLA PRAVIDEL: Kontrolu registračních značek zajišťují strážníci Městské policie Brno.

JAK SI VYŘÍDIT OPRAVNĚNÍ?

Postup je stejný, jako v systému rezidentního parkování.

- ✓ Nejjednodušším způsobem je vyřízení online přes Osobní stránky uživatele (OSU)
- ✓ OSU založíte pomocí obyčejného e-mailu (formulář najdete na webu www.parkovanivbrne.cz v dokumentech a pošlete jej na parkovanivbrne@brno.cz)
- ✓ OSU lze vyřídit i přes datovou schránku
- ✓ Pokud preferujete osobní vyřízení, navštivte s požadovanými dokumenty kontaktní centrum Zvonarka 5

Aktuální úřední hodiny najdete na webu parkovanivbrne.cz

JAKÉ DOKUMENTY DOLOŽIT?

REZIDENT – fyzická osoba s trvalým (u cizinců s přechodným) pobytem nebo vlastník nemovitosti v daném vnitrobloku:

- ✓ občanský průkaz (v případě trvalého pobytu) nebo výpis z katastru nemovitosti (v případě vlastnictví nemovitosti)
- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)

ABONENT – je podnikající fyzická nebo právnická osoba se sídlem nebo provozovnou v daném vnitrobloku.

- ✓ výpis z obchodního nebo živnostenského rejstříku
- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)

ZÁSOBOVÁNÍ

- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)
- ✓ smlouvu nebo objednávku, která prokazuje nutnost vjezdu do vnitrobloku

Obrázek č. 41: Vizuální návrh informačního letáku

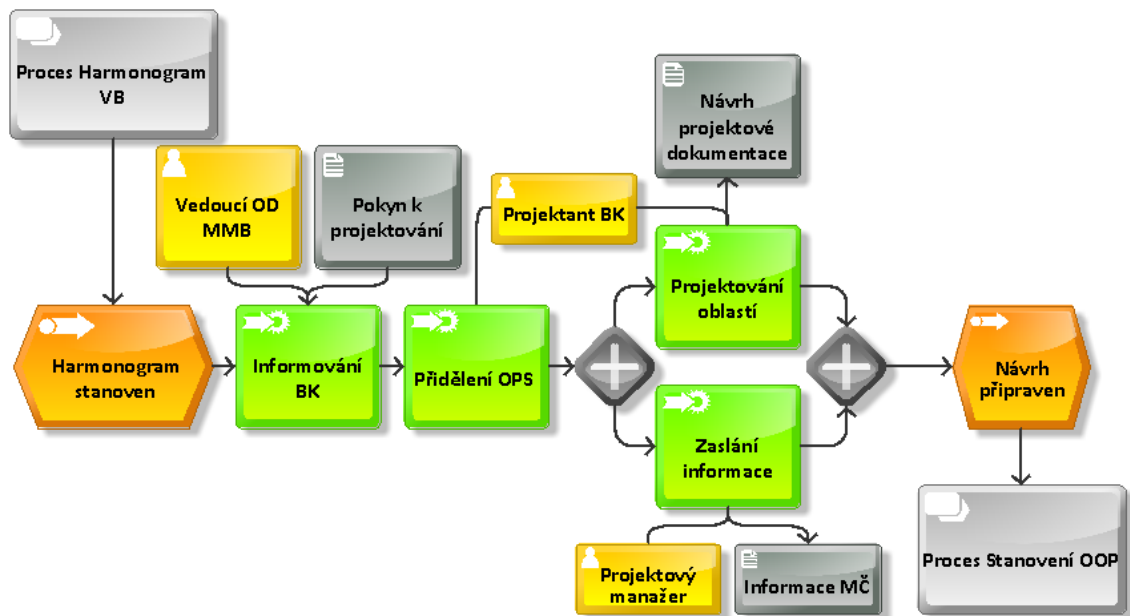
(Zdroj: Návrh letáku vnitrobloky, 2021)

3.2.1.4 Projektování VB

Jakmile je sestaven harmonogram, tak pracovník OD MMB informuje Brněnské komunikace, které projektují nové značení ve VB stejně jako v RP.

Zatímco projektanti BK chystají nové výkresové dokumentace, projektový manažer obesílá jednotlivé MČ, aby v daných lokalitách neprováděly žádné změny.

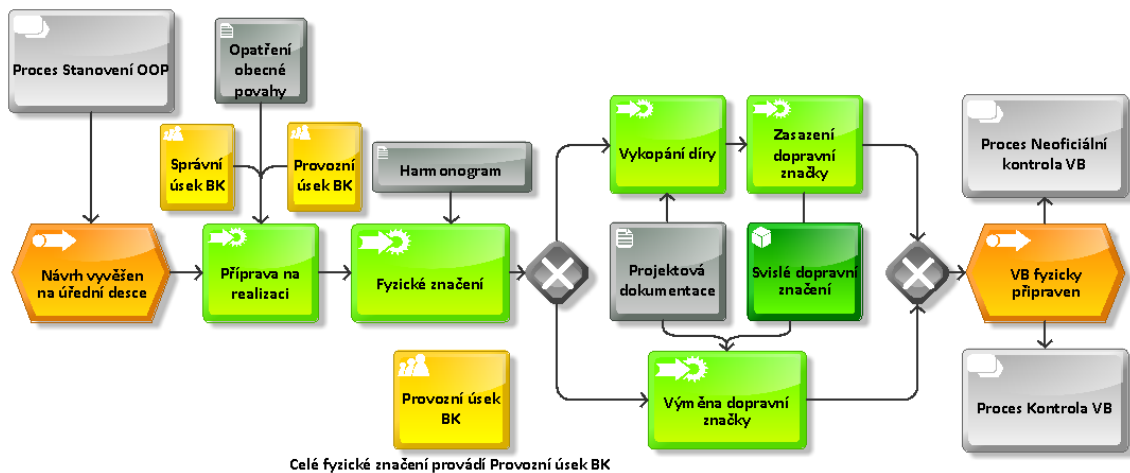
Po připravení dokumentů projektantem, se může přejít k procesu Stanovení OOP, které je stejné jako v případě RP (viz kapitola 2.3.5).



Obrázek č. 42: Projektování VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

3.2.1.5 Realizace VB



Obrázek č. 43: Realizace VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

Jakmile je Návrh schválen PČR a je vyvěšen na úřední desku, informuje se Správní úsek Brněnských komunikací. Ten předá informace Provoznímu úseku, který fyzicky změnu značení provede.

Podle harmonogramu provozní úsek ví, kde a kdy se má značení změnit.

Podle projektové dokumentace pracovníci BK ví, zda se jedná pouze o výměnu (značení existuje) nebo se jedná o nové značení (musí se provést výkop pro betonovou patku a poté se umístí nová dopravní značka).

Jakmile je správná značka na místě je VB připraven.

3.2.1.6 Systém SOBD s VB

Pro regulaci vjezdů do vnitrobloků byla v systému SOBD (Systém organizace a bezpečnosti dopravy) vytvořena 5. část – Vnitrobloky.

Právě do této části systém ukládá schválené žádosti o vjezdové oprávnění do VB. Žádost o tento typ oprávnění mohou občané podat elektronicky, v rámci OSU, či osobně na kontaktním pracovišti OD.

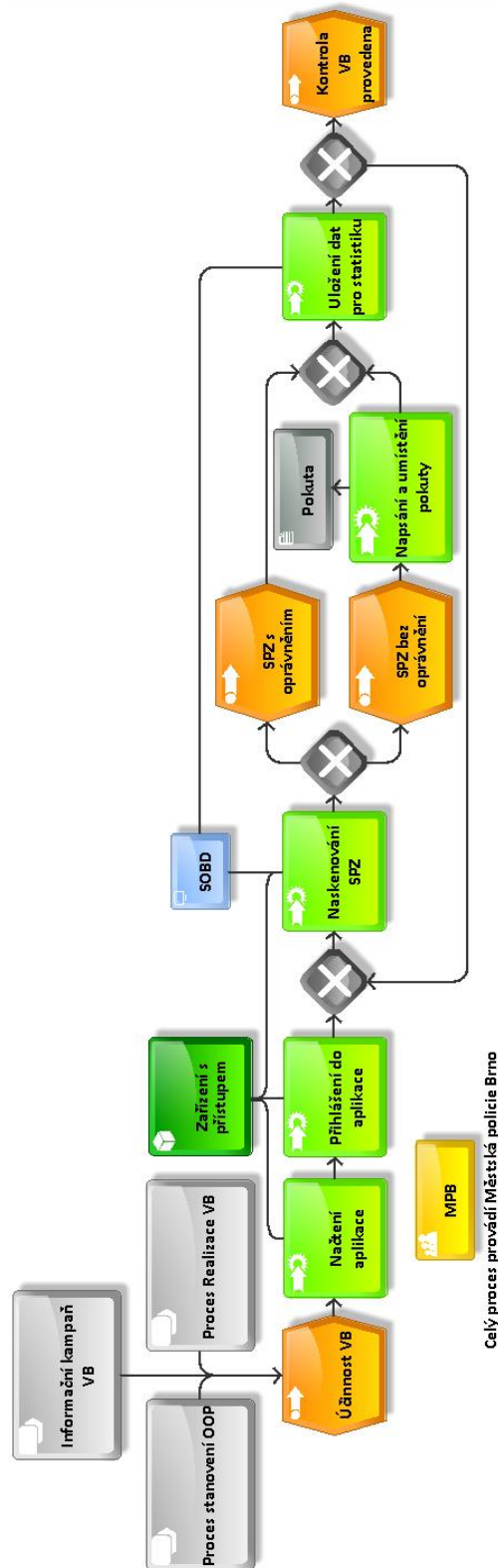
Proces Vydávání dlouhodobých oprávnění (kapitola 2.3.15), kde si budou moci občané o vjezdové oprávnění požádat, stejně jako v případě RP, se nijak nemění. Pouze tam vzniká nová možnost výběru oprávnění.



Obrázek č. 44: Systém SOBD s VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

3.2.1.7 Kontrola VB



Obrázek č. 45: Kontrola VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

Účinností VB začíná kontrola jednotlivých vnitrobloků Městskou policií Brno.

Policista si na chytrém zařízení načte webovou aplikaci, kterou vytvoří MMB pro tento účel.

Po načtení aplikace se do ní přihlásí, tak aby bylo jednoznačné, kdo kontrolu provedl.

Poté naskenuje SPZ vozidla parkujícího ve VB.

Pokud je vozidlo občana s nárokem na vjezdové oprávnění a oprávnění je úspěšně vyřízeno, pak se policistovi ukáže formulace, že má oprávnění a tedy stojí ve VB oprávněně.

Pokud vozidlo nemá oprávnění buď vyřízené, nebo na něj nemá nárok, pak stojí ve VB neoprávněně. Policistovi se ukáže, že vozidlo nemá potřebné vjezdové povolení a náleží mu za porušení dopravního značení pokuta.

Po případném vypsání a umístění pokuty se může naskenovat další SPZ vozidla, až dokud se nezkontrolují všechna zaparkovaná vozidla v daném VB.

SPZ, které se načtou, se uchovávají pouze pro statistické účely OD.

Městská policie Brno kontroluje nejen dodržení dopravního značení, ale také dodržování předpisů (stání vozidel). Pokud bude vozidlo mít vjezdové povolení, ale bude stát například na trávníku, dostane pokutu.

3.2.2 Neoficiální kontrola VB

Po dotázání všech MČ, kterých se tato problematika týká, jsem zjistila, že všechny evidují stížnosti od obyvatel VB. Jedna z městských částí se rozhodla, kvůli velkému množství stížností, kromě oficiální kontroly, provádět i vlastní, proto neoficiální, kontrolu. Vyčlenila na tuto činnost zdroje a to lidské, materiálové i finanční.

3.2.2.1 Informační kampaň

Pro informování občanů na svém území MČ vytvoří vlastní letáčky, které bude rozdávat ve vnitroblocích. Informační kampaň naváže na oficiální Informační kampaň VB od OD MMB (viz kapitola 3.2.1.3).

Nejprve proběhne plošné informování o vlastní kontrole ve zpravodaji, který městská část vydává v nákladu 52 000 kusů, aby se dostal do všech domácností MČ. Dále se

využije kanálů jako webové stránky a sociální sítě radnice a média jako tisk, televize a rozhlas.

Poté proběhne propagace kontrol už jen ve vnitroblocích. Při informačně-edukativně-preventivní vlně se budou rozdávat „Info letáčky“ za stěrače vozidel parkujících ve VB. Následovat bude 2. vlna, kde se budou rozdávat „Bubu letáčky“, které mají upozornit řidiče na porušování předpisů.

Momentálně se počítá se zadáním zakázky externímu grafikovi, který vytvoří grafickou podobu letáčků. Maximální vklad do informační kampaně je stanoven ve výši 80 000 Kč. Oba letáčky by měly být formátu A5, typ papíru lesklá křída s gramáží 130g, barevné a oboustranné. Zvažují se 2 varianty, první bez povrchové úpravy a druhá a laminací.

Info letáček je určen k umístění za stěrač na všech vozidlech ve VB. Vizualní návrh ještě není vytvořen, ale letáček by měl obsahovat následující informace:

- Upozornění na novou regulaci
- Informuje o možnosti si vyřídit oprávnění na OD MMB
- Říká, kdo všechno má nárok na oprávnění
- U osob bez nároku na oprávnění bude probíhat kontrola MPB

Bubu letáček je určen k umístění na vozidlo při kontrole, při zjištění, že je bez oprávnění. Vizualní návrh zatím není vytvořen, ale měl by obsahovat informace:

- Upozornění, že se řidič dopouští protiprávního jednání
- Vozidlo bylo nahlášeno na MPB

Ještě není stanoven finální počet, ale uvažuje se o variantě s minimálně 10 000 ks Info letáčků a 30 000 ks Bubu letáčků, a pak nadstandardní varianta s 30 000 ks Info letáčků a 50 000 ks Bubu letáčků. Celkové náklady na všechny varianty jsou uvedeny níže v tabulce. Ceny jsou uvedeny bez DPH.

Tabulka č. 4: Ekonomické zhodnocení informační kampaně

(Zdroj: vlastní zpracování dle Nacenění letáčků, 2021)

Povrchová úprava	Bez úpravy				Lesklé lamino			
Varianta	Varianta 1		Varianta 2		Varianta 3		Varianta 4	
Typ letáčku	Info	Bubu	Info	Bubu	Info	Bubu	Info	Bubu
Množství [ks]	10 000	30 000	30 000	50 000	10 000	30 000	30 000	50 000
Cena [Kč]	7 059	10 116	10 116	15 186	13 184	28 491	28 491	45 696
Grafická tvorba [Kč]	6 000		6 000		6 000		6 000	
Celkové náklady [Kč]	23 175		31 302		47 675		80 187	

Jak je z tabulky patrné, jsou možné 4 varianty rozlišené dle povrchové úpravy a množství.

Povrchová úprava se bude volit s ohledem na období, ve kterém se budou letáčky roznášet a období bude dáno účinností kontroly VB. Pokud by se letáčky roznášely v létě, pak budou letáčky bez povrchové úpravy. Pokud by se měly rozdávat letáčky až na podzim, pak by se volila povrchová úprava lesklým laminem (kvůli hrozbě nepříznivého počasí).

V 1. variantě se tedy uvažuje s minimálním počtem letáčků roznášených v létě (bez povrchové úpravy), s grafickou tvorbou a předtiskovou přípravou se náklady vyšplhají na 23 175 Kč, což i bez připočteného DPH je ve stanoveném rozpočtu 80 000 Kč.

I 2. varianta počítá s roznášením v letních měsících, avšak v nadstandardním počtu obou letáčků. Celkové náklady na tuto variantu se bezproblémově vejdou do rozpočtu.

Ve variantě č. 3 se již počítá s nepříznivým počasím a je zde oproti předchozím dvěma variantám úprava lesklým laminem. Pokud by se zvolila tato varianta, s nižším počtem letáčků, pak se s náklady nepřekročí rozpočet.

Varianta 4, která je nejnákladnější, má nejvyšší množství obou laminovaných letáčků, by stanovený rozpočet překročila. V případě potřeby a svolení této varianty by se musel navýšit stanovený rozpočet, nebo by se musel například snížit počet tištěných letáčků, aby se snížila celková cena.

3.2.2.2 Pravidla kontroly

Neoficiální kontrolu budou provádět pracovníci MČ. Tato činnost byla přidána k pracovní náplni správců (konkrétní zavedená pracovní pozice), kteří nemohou sankcionovat při kontrole, ale jen upozornit a informovat.

Každý správce bude vybaven reflexivní vestou s nápisem "zaměstnanec MČ" a pro případná nedorozumění se může prokázat průkazem zaměstnance MČ. Dále budou správci vybaveni tablety s datovým připojením a pepřovými spreji.

Zaškolení správců na používání tabletů a webové aplikace pro kontrolu VB proběhne za pomoci MMB a odboru informatiky MČ.

Správci budou chodit mezi VB pešky. Pracovní směny mají od 6 hodin do 18 hodin. Harmonogram kontrol bude navazovat na kontroly MPB. Vedoucí odboru obchodu a služeb vytvoří, po dohodě s radním pro dopravu, harmonogram kontrol VB. Bude určeno kdo, kdy a kde má provést kontrolu dodržování opatření.

Četnost kontrol se bude měnit dle potřeby v průběhu. Systém kontroly je pro MČ úplně nová věc, historicky nic takového doposud nebylo a tak se čeká, že až vývoj ukáže, jak kontrola funguje. Předběžně je plánována kontrola ve všední dny, o víkendech i státních svátcích. První zkušební vlna ukáže počet potřebných kontrol, které se mohou snížit či zvýšit dle aktuální situace.

3.2.2.3 Neoficiální kontrola VB

I neoficiální kontrola začíná s účinností VB.

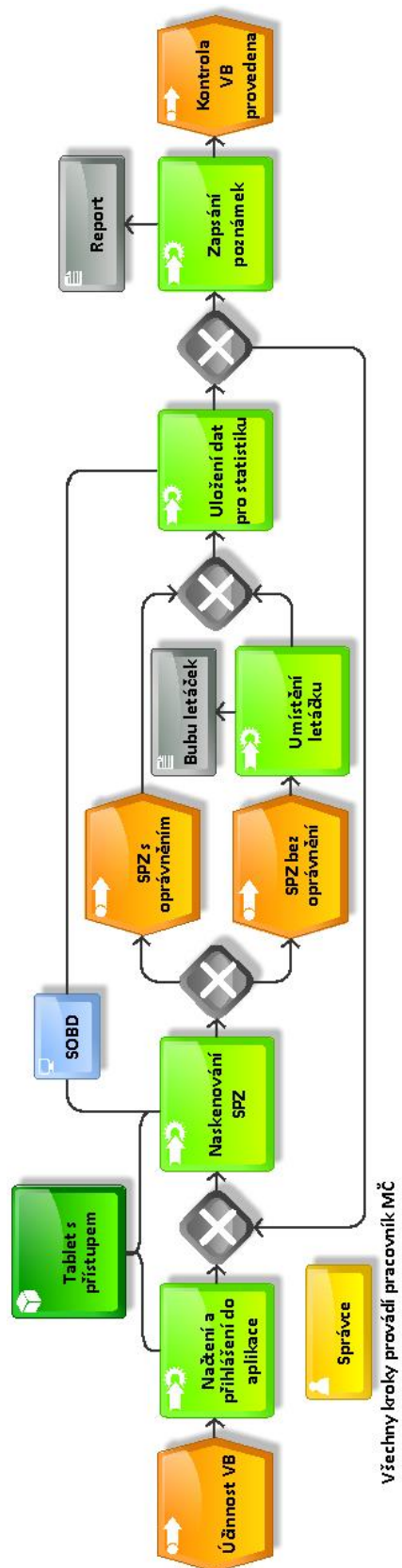
Správce si na chytrém zařízení načte webovou aplikaci, do které se přihlásí uživatelskými údaji stejně jako strážník MPB.

Poté naskenuje SPZ vozidla parkujícího ve VB.

Pokud má vozidlo vjezdové oprávnění, je vše v pořádku z pohledu neoficiální kontroly. Neboť správce kontroluje jen oprávnění nikoli správné stání vozidel.

Pokud ale vozidlo nemá vjezdové oprávnění, pak má správce za úkol umístit letáček. Po spuštění kontroly VB se budou vozidlům bez potřebného povolení dávat upozornění ve formě Bubu letáčku.

Všechny načtené SPZ se ukládají pro statistiku MMB. Aby se k datům dostala i MČ, budou správci dělat pravidelné týdenní reporty, kde bude uvedeno datum, čas, název VB a počet vozidel bez vjezdového povolení = počet rozdaných Bubu letáčků.



Obrázek č. 46: Neoficiální kontrola VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

3.3 Vyhodnocení nákladů na neoficiální kontrolu VB

Kromě kontrol VB mají správci i svou dosavadní náplň práce. Při kontrole VB neexistuje přímý dohled nad pohybem správců po MČ. Pro ujištění, zda správci vykonávají svoji práci korektně, má sloužit kontrola pohybu tabletů dle GPS lokace, podávání týdenních reportů z kontroly jednotlivých VB a srovnání výsledků kontrol s počtem stížností. Právě reporty budou sloužit jako ukazatel, ve kterých VB se značení dodržuje a kde ne. Kde se kontroly mají zintenzivnit a kde už třeba nejsou potřebné.

Vyčíslení nákladů na správce, kteří budou vnitrobloky kontrolovat včetně koupení vybavení je uvedeno níže v tabulce.

Tabulka č. 5: Náklady na správce

(Zdroj: vlastní zpracování)

Číslo	Položka	Množství	Cena za jednoho	Celková cena
1.	Chytré zařízení pro kontrolu RP – tablet	4 ks	2 800 Kč	11 200 Kč
2.	Ochranné pomůcky – pepřový sprej	4 ks	280 Kč	1 120 Kč
Jednorázové náklady				12 320 Kč
1.	Průměrný hrubý plat správce včetně odměn	4 ks	40 500 Kč	162 000 Kč
2.	Datový paušál pro funkčnost připojení zařízení	4 ks	160 Kč	640 Kč
Měsíční náklady				162 640 Kč

Počítá se s tím, že se zapojení všichni 4 pracovníci MČ na pozici správce, proto jsou všechny náklady čtyřikrát. Neznamená to, že musí být všichni ve stejnou dobu na kontrole, ale jde o to, aby se v případě poruchy některého zařízení nemusela kontrola přerušit.

Náklady na správce lze rozdělit na 2 části, jednorázové a měsíční (opakované). Jednorázové náklady jsou spojené s koupí vybavení pro správce (tablety na kontrolu VB a pepřové spreje na případnou obranu). Druhá část jsou náklady měsíční, které se platí opakovaně (průměrný hrubý plat správce včetně odměn a zákonných odvodů zaměstnavatele a datový paušál pro správnou funkčnost zařízení na kontrolu).

Výše uvedená tabulka ukazuje všechny náklady spojené s kontrolou VB a jejími vykonavateli. Nicméně plat dostávají správci i nyní bez kontroly VB, proto s ním dále počítat nebudu. Jedná se pouze o rozšíření jejich pracovní náplně.

Pokud bychom zvolili zkušební období kontroly dodržování parkování ve VB například na 3 měsíce, pak by se dala spočítat částka vynaložená na fyzickou kontrolu.

Tabulka č. 6: Náklady na fyzickou neoficiální kontrolu VB

(Zdroj: vlastní zpracování)

Číslo	Položka	Množství	Cena za jednoho	Celková cena
1.	Chytré zařízení pro kontrolu RP – tablet	4 ks	2 800 Kč	11 200 Kč
2.	Ochranné pomůcky – pepřový sprej	4 ks	280 Kč	1 120 Kč
3.	Datový paušál na zkušební období – 3 měsíce	4 ks	480 Kč	1 920 Kč
Náklady				14 240 Kč

Městskou část by tak kontrola vnitrobloků za první 3 měsíce stála 14 240 Kč + cena za informační kampaň, jejíž varianty jsou uvedeny výše v tabulce č. 4. Každý následující měsíc již budou měsíční náklady jen v podobě datového paušálu pro každé ze 4 zařízení (náklady na pořízení tabletů, ochranných pomůcek a informační kampaň jsou jednorázové).

3.4 Omezení práce

V práci řeším pouze aktivity spojené s rezidentním parkováním. Není zde řešeno například správní řízení při nezaplacení výzvy (neboť s RP jako takovým není přímo spojeno), systém vypisování pokut za nedodržení dopravních předpisů, další náplň práce Městské policie Brno ani správců, kteří vykovávají neoficiální kontrolu VB. Nezabývám se oblečením správců, které městská část zajišťuje paušálně ve výši 8 000 Kč na 1 osobu. V práci nepopisuji další fungování orgánů města Brna a jednotlivých MČ. Podrobně se nezabývám ani vytvořením oprávnění, jen obecným přehledem pro vytvoření představy. Ani veškerý obsah oficiálních webových stránek v práci nerozepisuji, jen zmiňuji ty části, které zasahují do procesů zavedení RP. Pro mou práci není důležité, jaký dopravní prostředek parkuje. Nehodnotím nedostatky platebních aplikací a placení krátkodobých parkovacích oprávnění (musím zaplatit čas dopředu, i když nevím, jak dlouho budu parkovat). V práci detailně rozepisuji jen varianty, které se reálně zvažují. Možnosti automatické kontroly, které se z určitých důvodů neuvažují pro realizaci, jsem jen zmínila pro ukázkou, že existují i jiná řešení. V práci je zaznamenán stav k 1. 3. 2021, případné změny po tomto datu nejsou uvažovány.

3.5 Shrnutí návrhové části práce

V návrhové části práce jsem hledala možná řešení dosud neřešené situace ve vnitroblocích (VB) v důsledku zavedení rezidentního parkování. Ve VB totiž parkují i lidé, kteří jsou v dané oblasti návštěvníky a tím blokují místa rezidentům. Situace po zavedení rezidentního parkování (RP) se ještě zhoršila a proto je nutné situaci řešit. VB není možné regulovat systémem RP. Zvažovala jsem různé varianty od nic neřešit, změnit typ komunikace na regulovatelnou, instalovat do vjezdů závory, kamery či jejich kombinaci, až po provádění fyzických kontrol pověřeným pracovníkem. O vlastní dohled nad systémem fyzické kontroly (nad rámec oficiální kontroly) má zájem i jedna z městských částí (MČ) s již zavedeným RP. MČ by první 3 zkušební měsíce vlastní kontroly stály 14 240 Kč a k tomu cena za informační kampaň. Protože ještě nepadlo poslední slovo o konečné podobě informační kampaně, vytvořila jsem tabulku s cenovými variantami. Možnosti se liší v množství a povrchové úpravě letáků. Po úhradě vstupních nákladů se pak pravidelně bude platit jen datový paušál.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo identifikování nedostatku v problematice rezidentního parkování a návrh na jeho ošetření. Celá práce měla dílčí cíle, které následovaly strukturu této práce dělenou na tři části, teoretická východiska práce, analýza současného stavu a vlastní návrhy řešení. Všechny části byly vypracovány.

Nejprve bylo zjišťováno povědomí o rezidentním parkování (RP) v jednotlivých městských částech (MČ). Důležitý je totiž fakt, že o zavedení regulace na území rozhoduje daná městská část, nikoli Magistrát města Brna (i ten ale o regulaci může rozhodnout). Poté byl popsán proces zavádění RP pomocí softwaru ARIS Express. V něm je vidět, že od rozhodnutí MČ o přistoupení do systému musí proběhnout mnoho činností. Až je vše připraveno nejen fyzicky, ale i administrativně a elektronicky, je možné provádět kontrolu dodržování systému na novém území. A případné návštěvníky bez platného oprávnění sankcionovat.

V návrhové části práce byla hledána možná řešení vzniklého stavu v důsledku zavedení rezidentního parkování. Jedná se o složitou situaci s parkováním ve vnitroblocích (VB), která byla objevena při osobním rozhovoru s vedením jedné městské části, kde je již RP zavedeno. Tím se mohl nedostatek systému projevit. To je právě ta situace, kdy je v systému skulina, na kterou se přijde až v průběhu fungování systému rezidentního parkování. Vnitrobloky, kolem kterých je zavedeno RP, jsou zajímavé pro návštěvníky kvůli bezplatnému parkování. Nicméně, to se nelíbí obyvatelům (rezidentům) těchto VB, kteří pokud nezaparkují v ulicích kolem domu, tak mají možnost zaparkovat i ve vnitrobloku, pokud tam najdou volné místo.

Bylo prověřováno, zda i ostatní radnice se zavedeným RP evidují zvýšení počtu stížností na parkování ve VB. Všechny 3 MČ se zavedeným RP stížnosti vedou stejně jako Magistrát města Brna (MMB). Dnes jsou sice některé z vjezdů do VB regulovány zákazem vjezdu mimo dopravní obsluhy, ale situace se výrazně zhoršila zavedením RP v okolí VB. V návrhové části byly popisovány možnosti řešení této situace, protože vnitrobloky nejsou v zákonem regulované kategorii místní komunikace. Proto nelze zavést RP i do VB a kontrolovat dodržování monitorovacím vozidlem. Takže musí být nalezen jiný způsob, jak na jedné straně vyřešit skulinu systému a na straně druhé eliminovat stížnosti od občanů.

První variantou je nic neřešit, ale tak by se situace nezlepšila, proto byla zmiňována jen pro úplnost jako teoretická. Pozornost byla zaměřena na varianty kontroly, které byly pro potřeby práce rozděleny na automatickou (provádí ji především systém) a fyzickou (provádí ji člověk). V automatické kontrole se uvažovalo nad možnostmi převodu typu komunikace na místní, zavedení závor do vjezdů VB, kombinace závor s kamerami nebo jen kamerový systém.

Ve fyzické kontrole byly popsány dvě varianty, které si autorka pojmenovala oficiální (provádí ji Městská policie Brno) a neoficiální (dělá si městská část sama svými zdroji). U oficiální kontroly vše připravuje na kontrolu MMB. Část procesů je totožná jako u zavádění RP, některé procesy se částečně mění a změna je u procesu kontroly. Oficiální kontrola se od neoficiální liší v možnosti udělit sankci za nedodržení dopravního značení. Zaměstnanec MČ, který provádí neoficiální kontrolu, nemůže udělit sankci, může jen informovat a upozornit.

U neoficiální kontroly si sama MČ bude tvořit informační kampaň, která naváže na oficiální informační kampaň MMB, přidá ke stávající práci svých zaměstnanců (správců) i fyzickou kontrolu VB a bude si dělat statistiky z dodržování nového značení vjezdů do vnitrobloků. Pokud by se vzal jako zkušební období kontroly kvartál, pak by městskou část vlastní kontrola VB za první 3 měsíce stála 14 240 Kč (koupení zařízení, ochranných pomůcek a datový paušál) + cena za informační kampaň. Byly vytvořeny 4 možnosti informační kampaně, lišící se v množství a povrchové úpravě letáků. Plat správce městská část již platí i bez kontroly VB. Následující měsíce po zkušebním období by MČ platila pravidelně jen datový paušál, kromě platu správců, kteří budou provádět fyzickou neoficiální kontrolu.

Autorka navrhuje realizovat varianty fyzické kontroly, kterým se v práci věnovala detailně. Protože jakákoliv ze zmíněných automatických kontrol vjezdů by byla nákladnější na přípravu i finance. Automatická kontrola byla uvedena jako další možnost řešení situace, ale nezvažována k realizaci.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Knižní zdroje

CIENCIALA, Jiří, 2011. *Procesně řízená organizace: tvorba, rozvoj a měřitelnost procesů*. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-7431-044-7.

FIŠER, Roman, 2014. *Procesní řízení pro manažery: jak zařídit, aby lidé věděli, chtěli, uměli i mohli*. Praha: Grada. Manažer. ISBN 978-80-247-5038-5.

GRASSEOVÁ, Monika, Radek DUBEC a Roman HORÁK, 2008. *Procesní řízení ve veřejném sektoru: teoretická východiska a praktické příklady*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-1987-7.

JUROVÁ, Marie, 2013. *Výrobní procesy řízené logistikou*. Brno: BizBooks. ISBN 978-80-265-0059-9.

JUROVÁ, Marie, 2016. *Výrobní a logistické procesy v podnikání*. Praha: Grada Publishing. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-5717-9.

KOVÁCS, Jan, 2009. *Kompetentní manažer procesu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-463-5.

PLAMÍNEK, Jiří, 2018. *Vedení lidí, týmů a firem: praktický atlas managementu*. 5., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. Manažer. ISBN 978-80-271-0629-5.

PLAMÍNEK, Jiří a Roman FIŠER, 2005. *Řízení podle kompetencí*. Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 80-247-1074-9.

ŘEPA, Václav, 2007. *Podnikové procesy: procesní řízení a modelování*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. Management v informační společnosti. ISBN 978-802-4722-528.

ŘEPA, Václav, 2012. *Procesně řízená organizace*. Praha: Grada. Management v informační společnosti. ISBN 978-80-247-4128-4.

SVOZILOVÁ, Alena, 2011. *Zlepšování podnikových procesů*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3938-0.

ŠMÍDA, Filip, 2007. *Zavádění a rozvoj procesního řízení ve firmě*. Praha: Grada. Management v informační společnosti. ISBN 978-80-247-1679-4.

VARVAŘOVSKÝ, Pavel, 2011. *Veřejné cesty: místní a účelové pozemní komunikace*. 2., rozš. vyd. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv ve spolupráci s Wolters Kluwer ČR. Stanoviska (Kancelář veřejného ochránce práv). ISBN 978-80-7357-682-0.

Odborné články

GUERRA, Erick a Ricardo A. DAZIANO, 2020. Electric vehicles and residential parking in an urban environment: Results from a stated preference experiment. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* [online]. [cit. 2020-12-30]. ISSN 13619209. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102222>

MOLENDÁ, Inga a Gernot SIEG, 2013. Residential parking in vibrant city districts. In: *Economics of Transportation* [online]. s. 131-139 [cit. 2020-12-30]. ISSN 22120122. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2014.02.002>

OSTERMEIJER, Francis, Hans RA. KOSTER a Jos VAN OMMEREN, 2019. Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles. In: *Regional Science and Urban Economics* [online]. s. 276-288 [cit. 2020-12-30]. ISSN 01660462. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.05.005>

TAYLOR, Elizabeth Jean, 2020. Parking policy: The politics and uneven use of residential parking space in Melbourne. In: *Land Use Policy* [online]. [cit. 2020-12-30]. ISSN 02648377. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2018.11.011>

Webové zdroje

Ceník, 2019. In: *Parkování v Brně: Parkování - předpisy a metodiky* [online]. Brno: Magistrát města Brna, 2019 [cit. 2020-07-21]. Dostupné z: <https://www.parkovaniivrne.cz/dokumenty/parkovani-predpisy-a-metodiky-2#4>

Harmonogram OPS 2020, 2019. In: *Parkování v Brně: Pro média* [online]. Brno: Magistrát města Brna [cit. 2020-12-31]. Dostupné z: <https://www.parkovaniivrne.cz/dokumenty/pro-media-7#25>

Mapy městských částí českých měst: Vaše geny ...na dosah ruky, © 2021 VAŠE GENY ...na dosah ruky. In: *Úvodní stránka: Vaše geny ...na dosah ruky* [online]. VAŠE GENY ...na dosah ruky [cit. 2020-08-21]. Dostupné z: <https://vasegeny.cz/pomucky/mapy-mestskych-casti-ceskych-mest/>

Metodika pro správu parkovacích oprávnění, 2019. In: *Parkování v Brně: Parkování - předpisy a metodiky* [online]. Brno: Magistrát města Brna, 2018 [cit. 2020-07-21].

Dostupné z:

<https://www.parkovaniivrne.cz/dokumenty/parkovani-predpisy-a-metodiky-2#5>

Nariadení č. 9/2019, kterým se vymezují oblasti placeného stání včetně příloh ve znění pozdějších předpisů, 2019. In: *Parkování v Brně: Parkování - předpisy a metodiky* [online]. Brno: Magistrát města Brna, 2019 [cit. 2020-07-21]. Dostupné z:

<https://www.parkovaniivrne.cz/dokumenty/parkovani-predpisy-a-metodiky-2#2>

Omezené stání: značka V 10g, © 2010-2021. In: *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. Zlín:

AION CS [cit. 2020-10-13]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=V%2010g>

Parkoviště s parkovacím automatem: značka IP 13c, © 2010-2021. In: *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2021-03-23]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=IP%2013c>

Sbírka rozhodnutí Nejvyššího správního soudu: Stavební zákon: pojem "uzavřený prostor existujících staveb", 2010. VIII. Brno: Wolters Kluwer. Dostupné také z:

<https://sbirka.nssoud.cz/cz/stavebni-zakon-pojem-uzavreny-prostor-existujicich-staveb.p2033.html>

Text nebo symbol: značka E 13, © 2010-2021. In: *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2021-03-09]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=E%2013>

Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, © 2010-2021. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2020-10-13]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích, © 2010-2021. *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2020-08-05]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákaz vjezdu všech motorových vozidel: značka B 11, © 2010-2021. In: *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=B%2011>

Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech: značka B 1, © 2010-2021. In: *Vyhláška č. 294/2015 Sb.: Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích* [online]. Zlín: AION CS [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294?text=B%201>

Ústní sdělení

Matuszková, Radka. *Vysvětlení pojmů* [ústní sdělení]. Brno. 22. 5. 2020.

Nepublikované dokumenty

Regulace vjezdu do vnitrobloků v OPS, 2020. Brno.

Návrh letáku vnitrobloky, 2021. Brno.

Nacenění letáček, 2021. Brno.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ARIS	AR chitektura I ntegrovaných informačních S ystémů
BK	Brněnské komunikace
BPM	Business Process Management v překladu řízení podnikových procesů
CAD	z angl. Computer Aided Design v překladu počítačem podporované projektování/kreslení
Carsharing	v českém překladu to znamená sdílení automobilů více lidmi
DPH	Daň z přidané hodnoty
FB stránky	Facebookové stránky (sociální síť Facebook)
GIS	Geografický informační systém
GIS BK	Útvar BK, na kterém se pracuje s GIS
GPS	z angl. Global Positioning System v překladu globální družicový polohový systém
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
MMB	Magistrátu města Brna
MPB	Městská policie Brno
MPLA	M obilní PLA cení, jedna z mobilních aplikací pro zaplacení krátkodobého parkovacího oprávnění
OD	Odbor dopravy
ODSČ	Odbor dopravně-správních činností
OOP	Opatření obecné povahy
OPS	Oblast placeného stání
OSU	Osobní stránky uživatele
PČR	Policie České republiky
PM	Projektový manažer
RMB	Rada města Brna
RMČ	Rada městské části
RP	Rezidentní parkování
SMS	z angl. Short Message Service v překladu služba krátkých zpráv
SOBD	Systém organizace a bezpečnosti dopravy
SPZ	Státní poznávací značka
ÚDI	Útvar dopravního inženýrství BK
VB	Vnitroblok
VDZ	Vodorovné dopravní značení
ZMČ	Zastupitelstvo městské části
ZTP/P	Zdravotně tělesně postižený s průvodcem

SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Schéma procesu	13
Obrázek č. 2: Dělení procesů	15
Obrázek č. 3: Základní prvky procesu	15
Obrázek č. 4: Legenda použitých symbolů ARIS Express	18
Obrázek č. 5: Omezené stání	20
Obrázek č. 6: Parkoviště s parkovacím automatem	20
Obrázek č. 7: Harmonogram 2020.....	28
Obrázek č. 8: Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech	30
Obrázek č. 9: Zákaz vjezdu všech motorových vozidel	30
Obrázek č. 10: Dodatková tabulka E 13	31
Obrázek č. 11: Zájem městských částí o zavedení rezidentního parkování	37
Obrázek č. 12: Proces zavádění RP	38
Obrázek č. 13: Rozhodování MČ	39
Obrázek č. 14: Sestavení harmonogramu	42
Obrázek č. 15: Informační kampaň.....	44
Obrázek č. 16: Projektování.....	46
Obrázek č. 17: Stanovení OOP	48
Obrázek č. 18: Schválení dokumentů	49
Obrázek č. 19: Realizace	50
Obrázek č. 20: Značení OPS	51
Obrázek č. 21: Značení bílé přerušované čáry.....	52
Obrázek č. 22: Značení modré plné čáry a označení kuželem.....	53
Obrázek č. 23: Usazená betonová patka dopravní značky.....	53
Obrázek č. 24: Vzory značek.....	54
Obrázek č. 25: Zakrytá dopravní značka označující OPS	54
Obrázek č. 26: Parkovací automat	55
Obrázek č. 27: Tvorba řídicích dat	56
Obrázek č. 28: Účinnost RP (výtah z procesní mapy).....	56
Obrázek č. 29: Monitoring.....	58
Obrázek č. 30: Nerespektování dopravního značení.....	60

Obrázek č. 31: Systém SOBD.....	61
Obrázek č. 32: Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění	63
Obrázek č. 33: Prostředí aplikace ParkSimply Brno	64
Obrázek č. 34: Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění	66
Obrázek č. 35: Varianty řešení problematiky VB.....	68
Obrázek č. 36: Původní značení vnitrobloků.....	71
Obrázek č. 37: Nové značení vnitrobloků	72
Obrázek č. 38: Proces zavedení kontroly parkování ve VB	73
Obrázek č. 39: Harmonogram VB	74
Obrázek č. 40: Informační kampaň VB	75
Obrázek č. 41: Vizuální návrh informačního letáku.....	76
Obrázek č. 42: Projektování VB	77
Obrázek č. 43: Realizace VB.....	77
Obrázek č. 44: Systém SOBD s VB	78
Obrázek č. 45: Kontrola VB	79
Obrázek č. 46: Neoficiální kontrola VB	84

SEZNAM POUŽITÝCH TABULEK

Tabulka č. 1: Ceník dlouhodobých parkovacích oprávnění.....	24
Tabulka č. 2: Ceník krátkodobých parkovacích oprávnění	25
Tabulka č. 3: Výhody a nevýhody možností zaplacení parkovného	65
Tabulka č. 4: Ekonomické zhodnocení informační kampaně.....	82
Tabulka č. 5: Náklady na správce	85
Tabulka č. 6: Náklady na fyzickou neoficiální kontrolu VB	86

SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

Graf č. 1: Rozhodování o zavedení rezidentního parkování v městských částech	34
Graf č. 2: Orgány rozhodující o zavedení rezidentního parkování v MČ.....	34
Graf č. 3: Důvody k zavedení rezidentního parkování	36

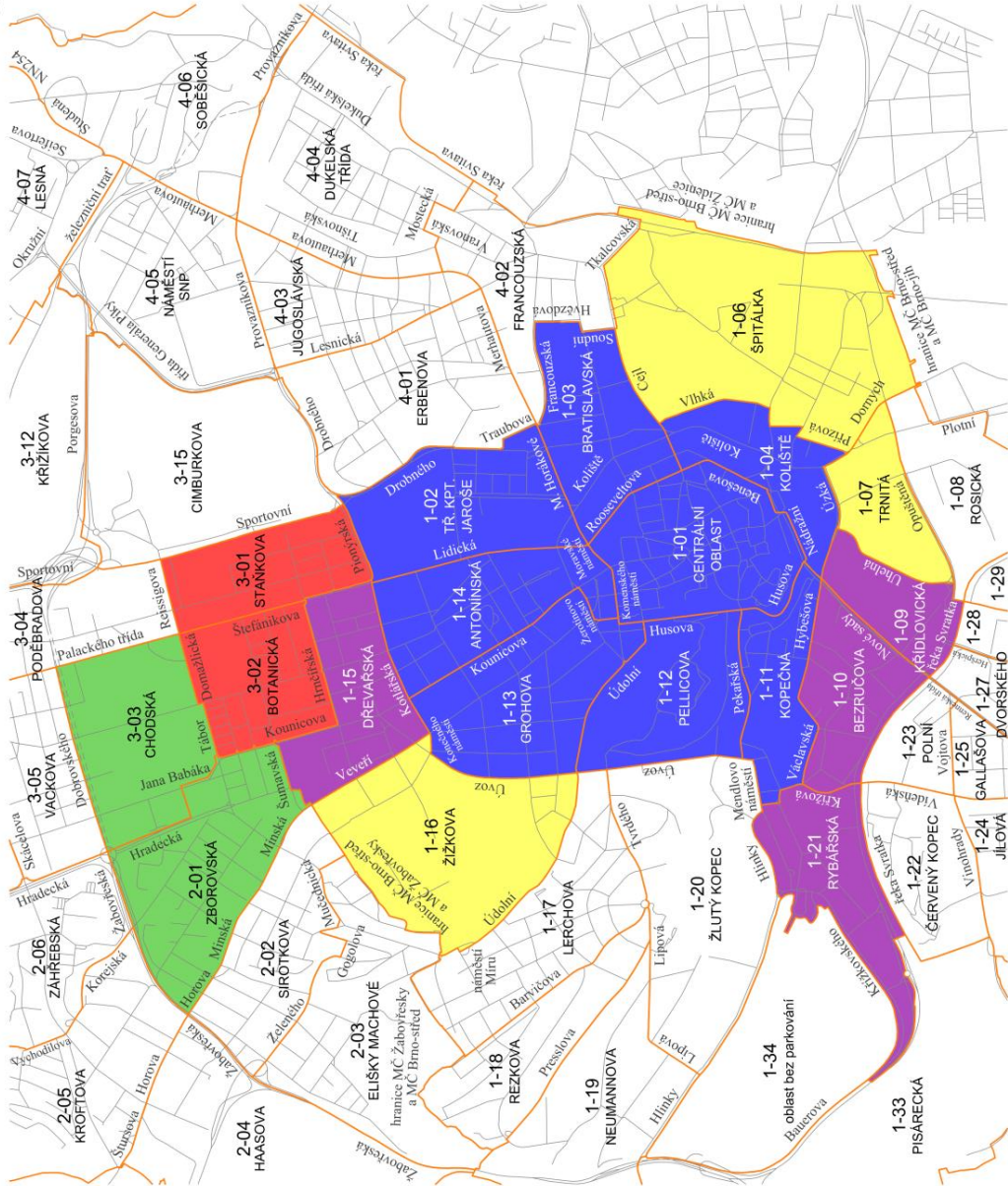
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Harmonogram 2020.....	I
Příloha č. 2: Zájem MČ o zavedení RP	II
Příloha č. 3: Proces zavádění RP	III
Příloha č. 4: Rozhodování MČ	IV
Příloha č. 5: Sestavení harmonogramu	V
Příloha č. 6: Informační kampaň.....	VI
Příloha č. 7: Projektování.....	VII
Příloha č. 8: Stanovení OOP	VIII
Příloha č. 9: Schválení dokumentů	IX
Příloha č. 10: Realizace	X
Příloha č. 11: Značení OPS.....	XI
Příloha č. 12: Tvorba řídicích dat	XII
Příloha č. 13: Monitoring.....	XIII
Příloha č. 14: Nerespektování dopravního značení.....	XIV
Příloha č. 15: Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění	XV
Příloha č. 16: Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění	XVI
Příloha č. 17: Proces zavedení kontroly parkování ve VB	XVII
Příloha č. 18: Informační kampaň VB	XVIII
Příloha č. 19: Vizuální návrh informačního letáku.....	XIX
Příloha č. 20: Realizace VB	XX
Příloha č. 21: Kontrola VB	XXI
Příloha č. 22: Neoficiální kontrola VB	XXII

Příloha č. 1: Harmonogram 2020

PŘEHLEDOVÁ MAPA TERMÍNŮ REALIZACE OPS V ROCE 2020

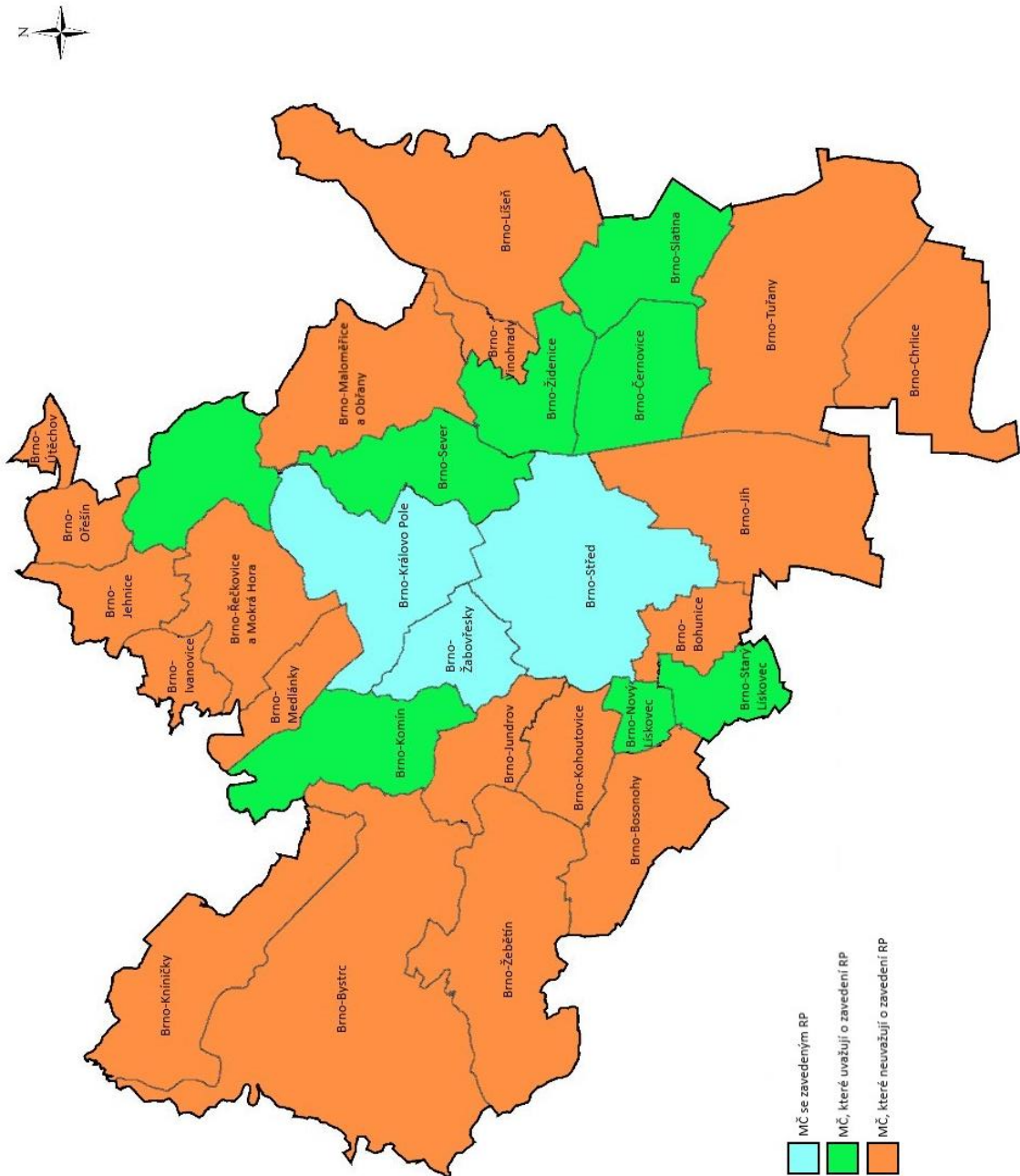
Formát A3, Měřítko 1:18 000



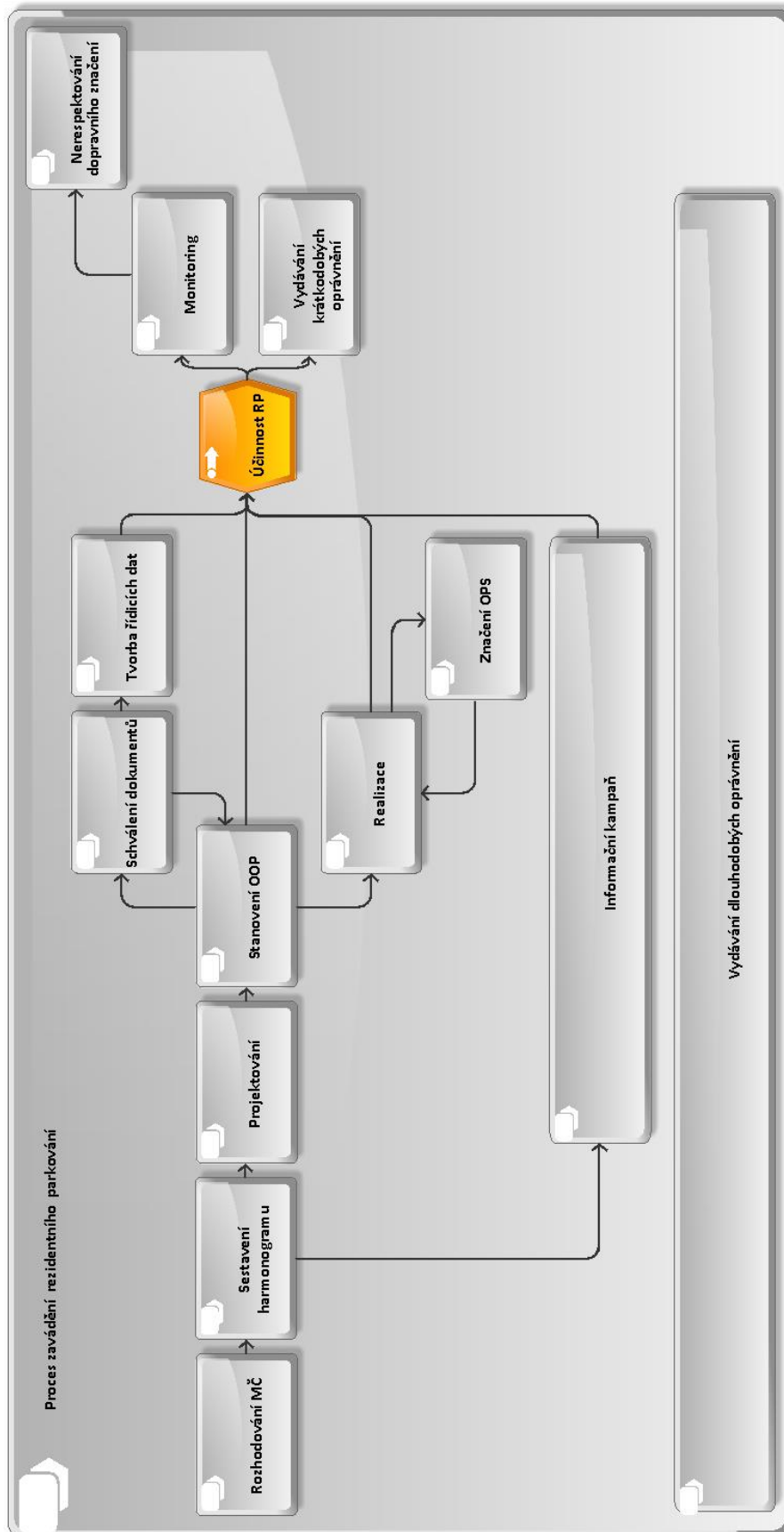
LEGENDA:

- JIŽ ZREALIZOVANÉ OPS
- TERMÍN REALIZACE: 1. 6. 2020
- TERMÍN REALIZACE: 3. 8. 2020
- TERMÍN REALIZACE: 14. 9. 2020
- TERMÍN REALIZACE: 16. 11. 2020

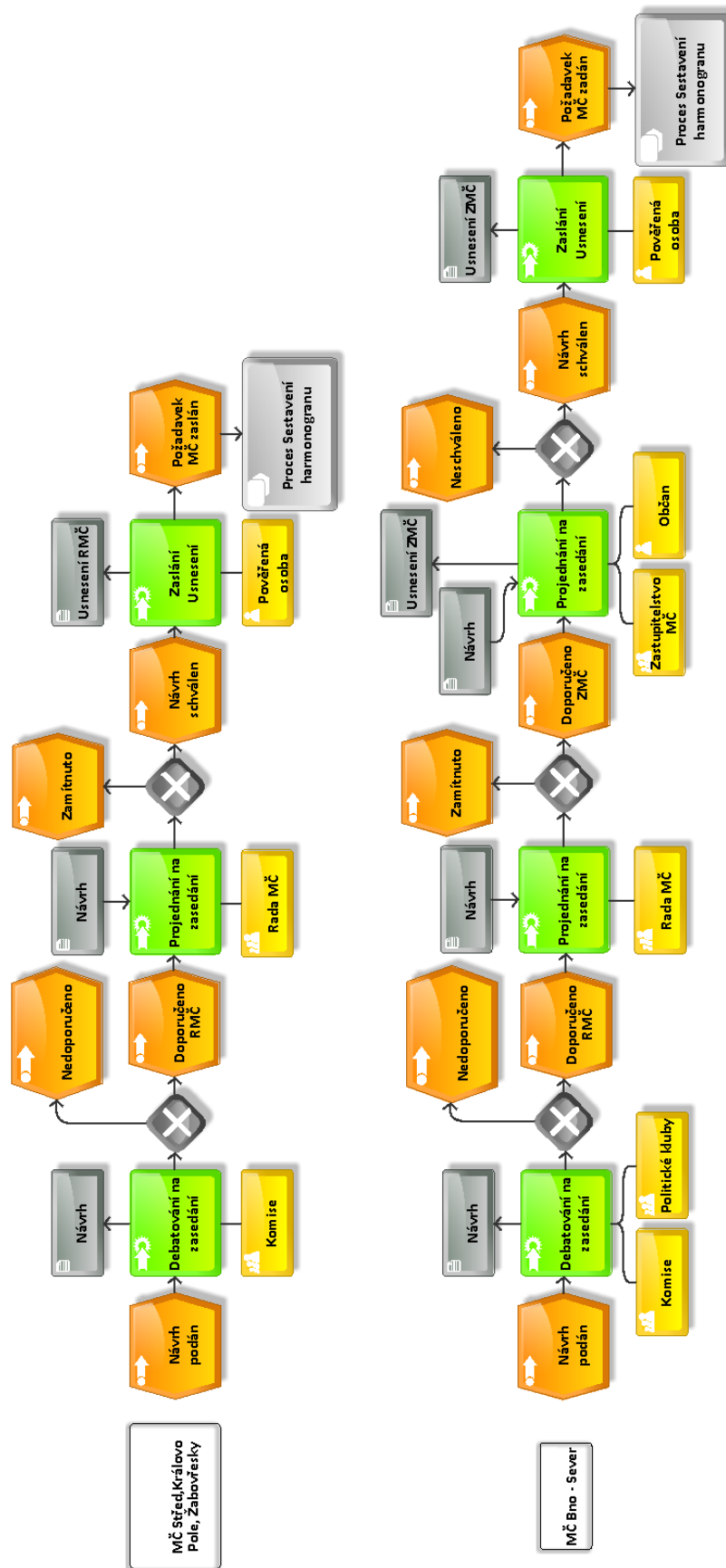
Příloha č. 2: Zájem MČ o zavedení RP



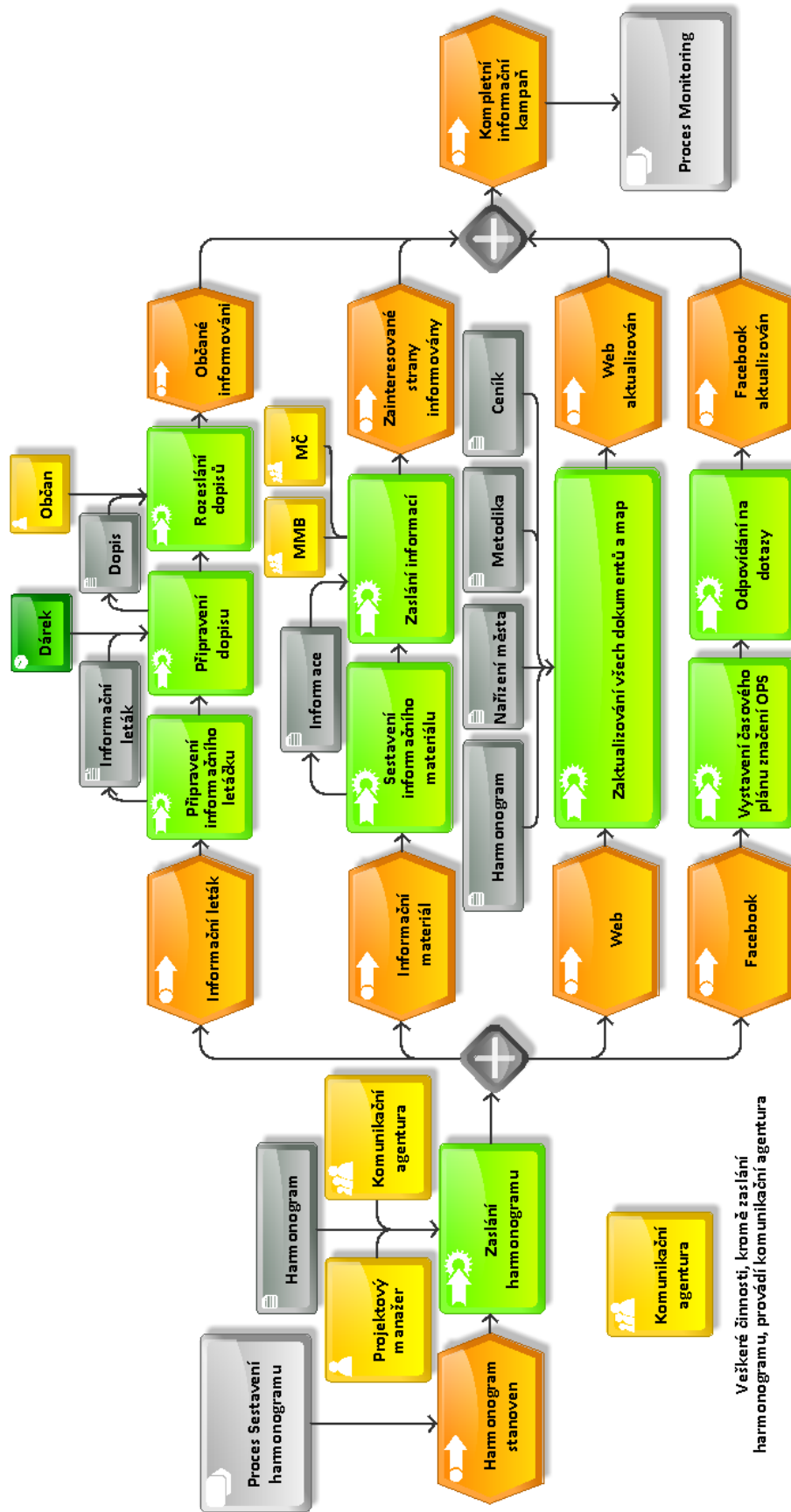
Příloha č. 3: Proces zavádění RP



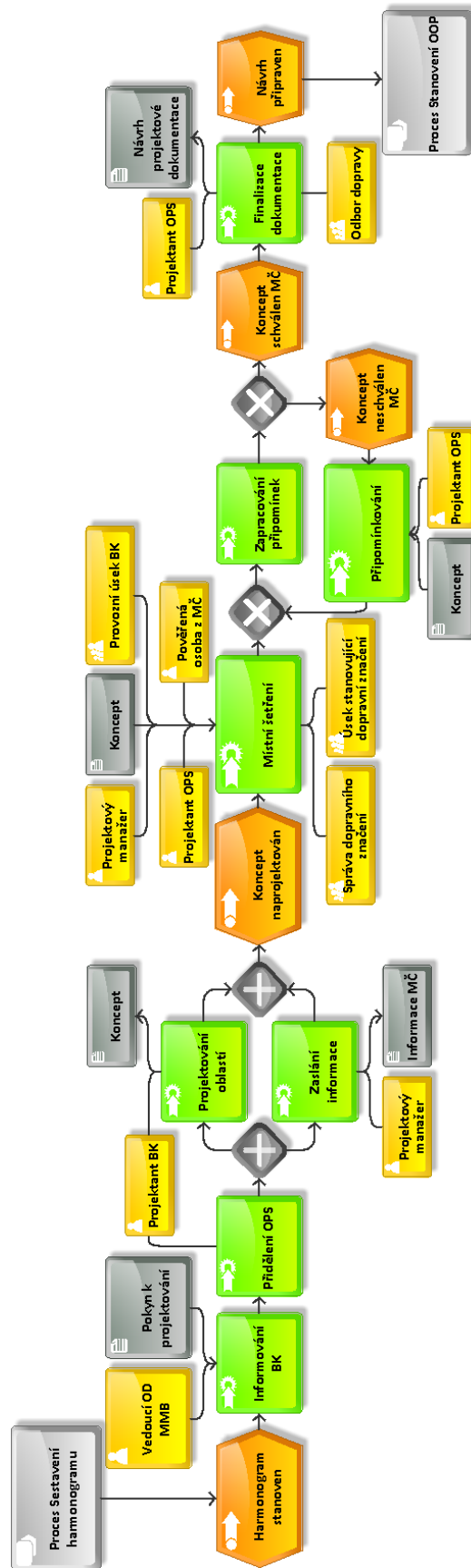
Příloha č. 4: Rozhodování MČ



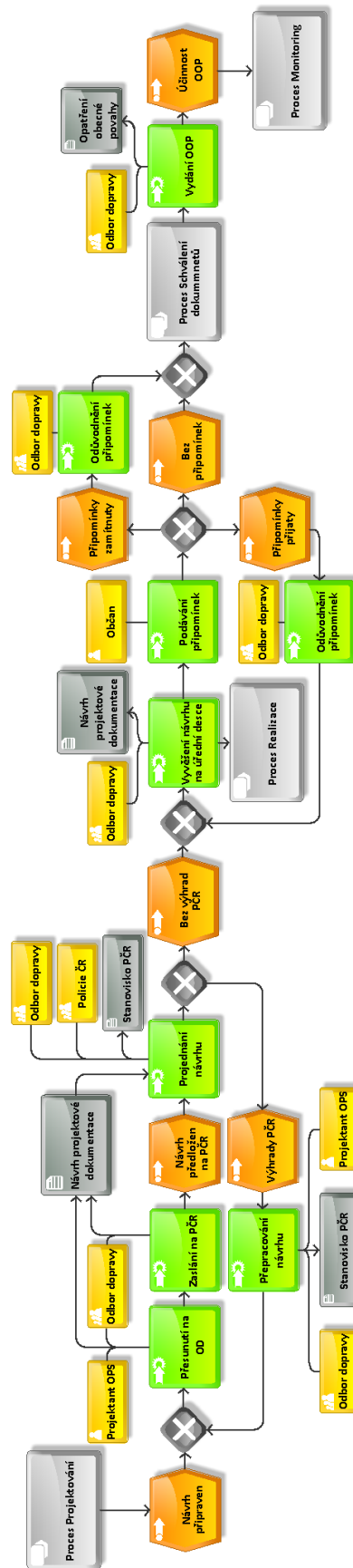
Příloha č. 6: Informační kampaň



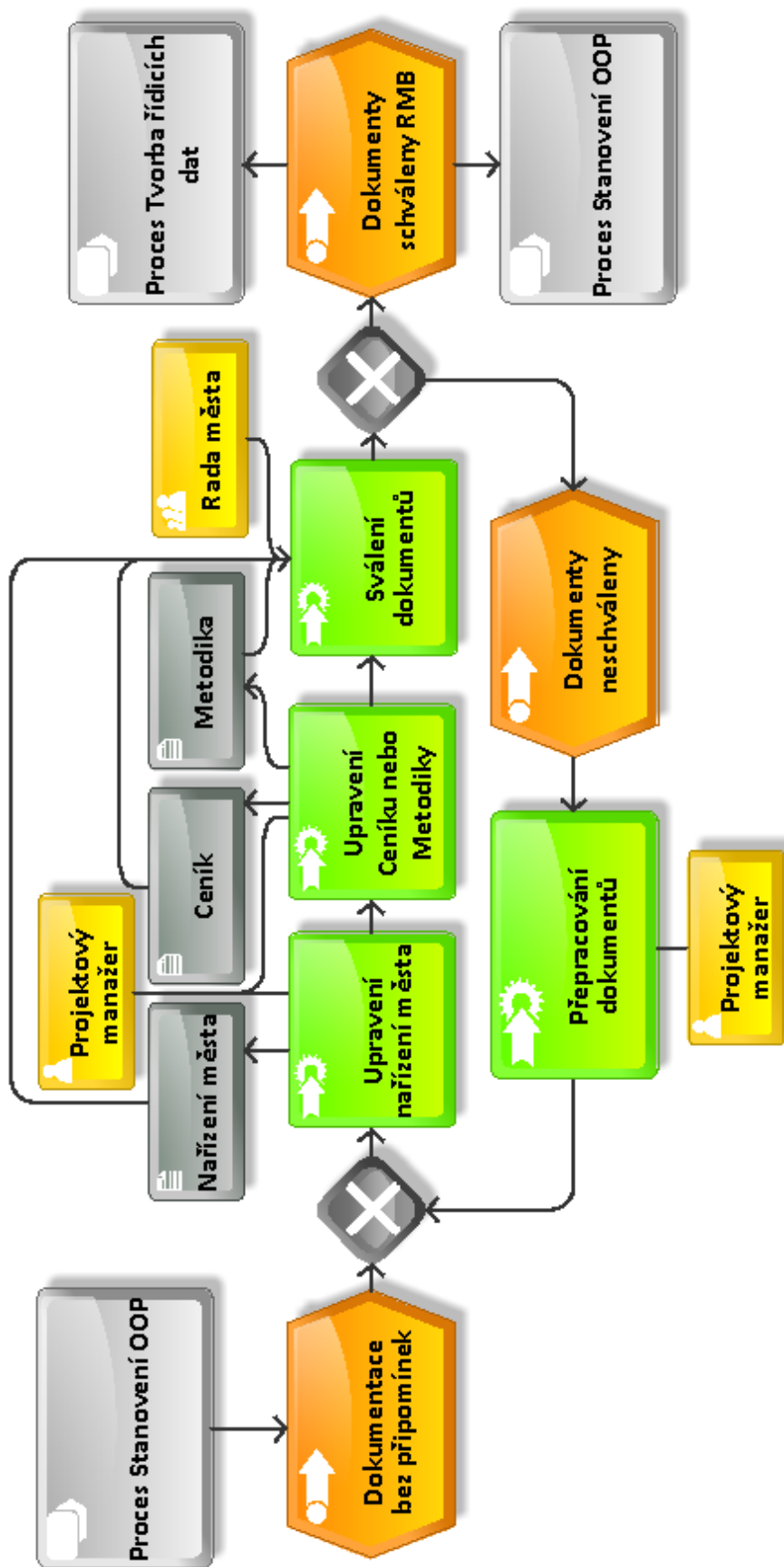
Příloha č. 7: Projektování



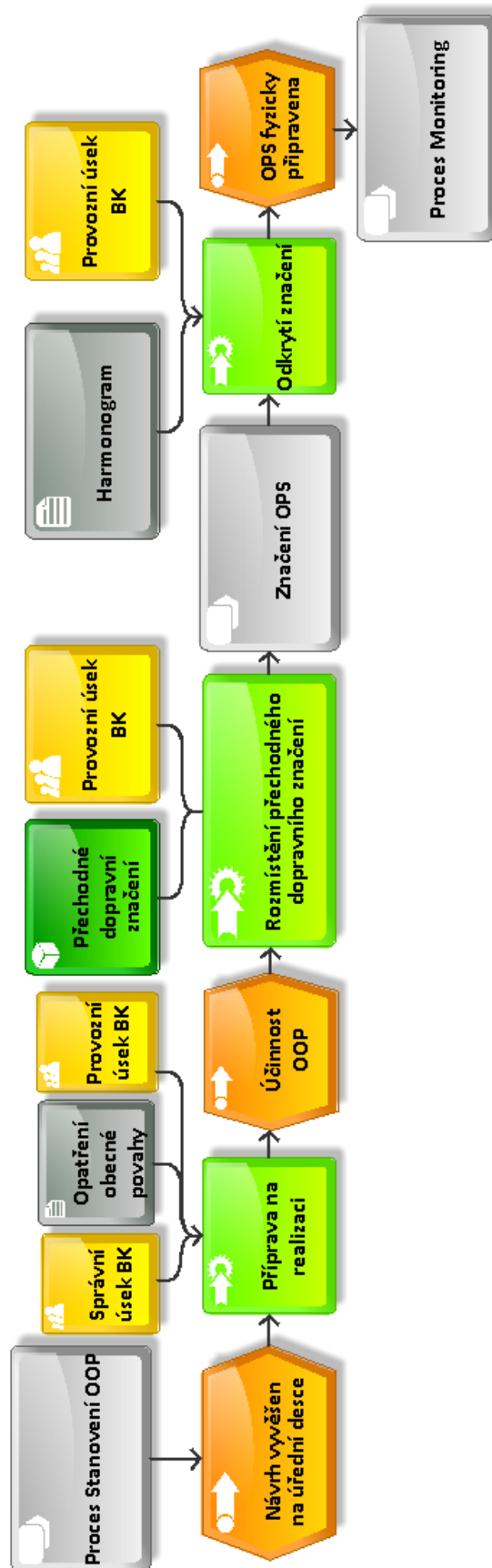
Příloha č. 8: Stanovení OOP



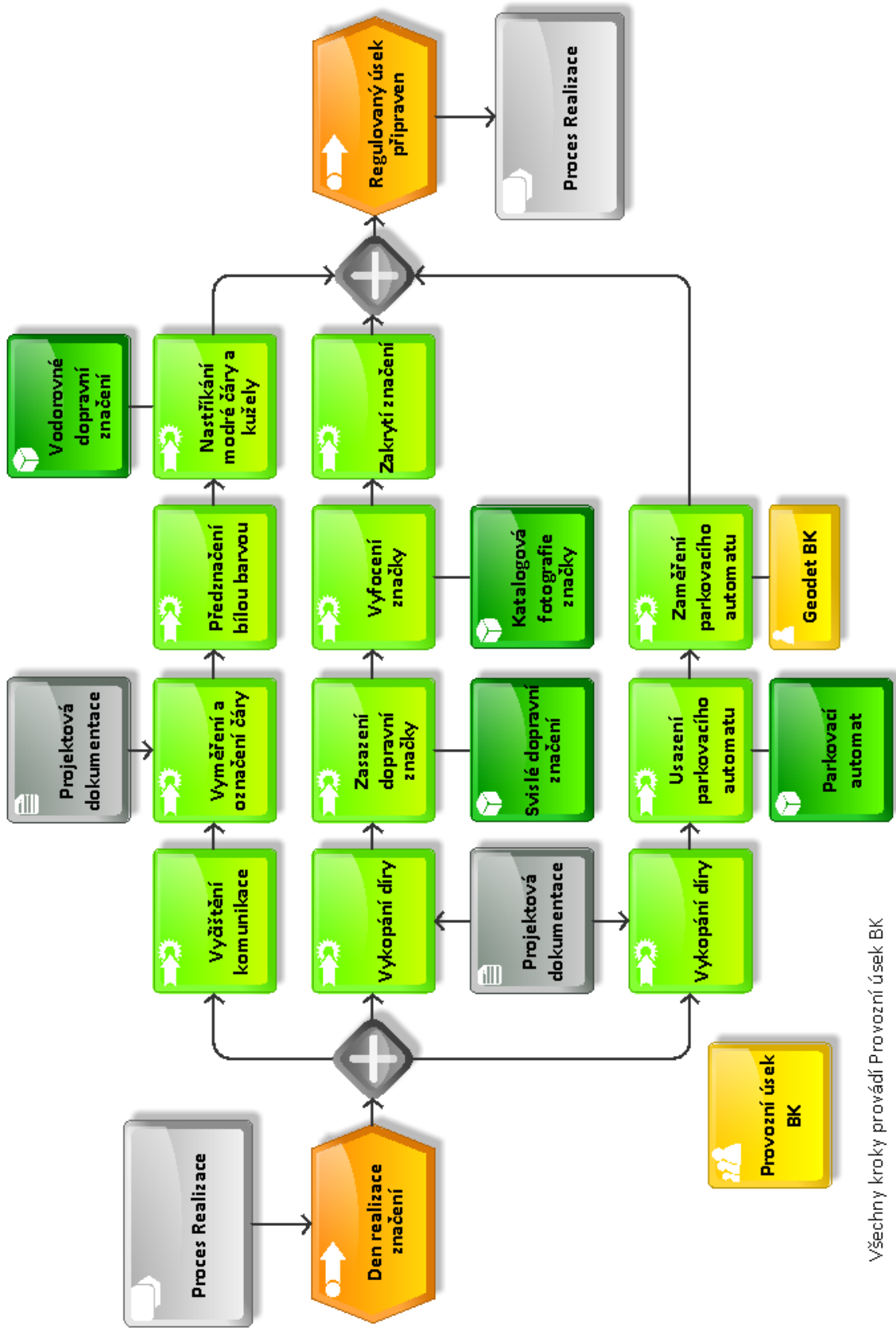
Příloha č. 9: Schválení dokumentů



Příloha č. 10: Realizace

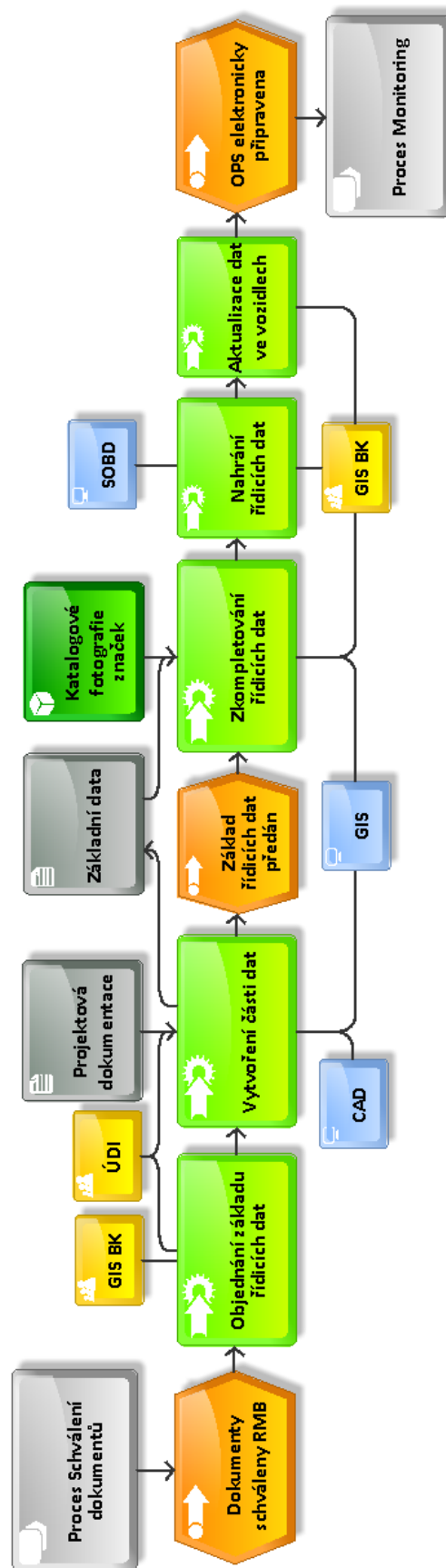


Příloha č. 11: Značení OPS

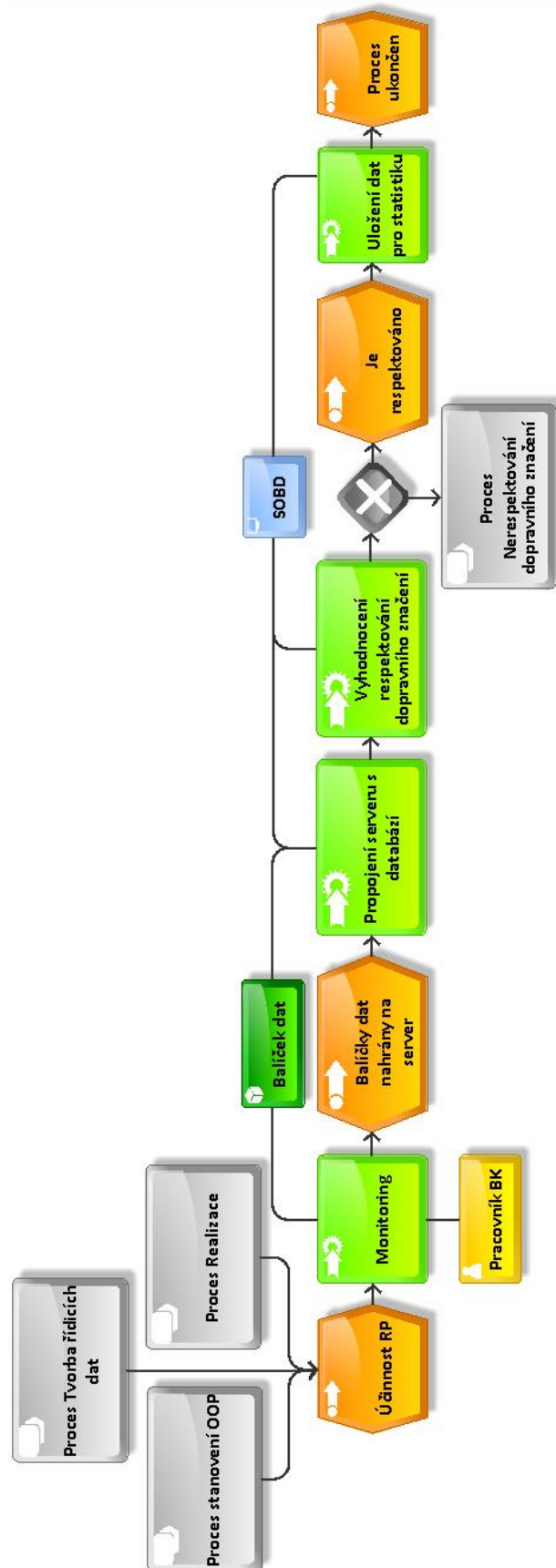


Všechny kroky provádí Provozní úsek BK

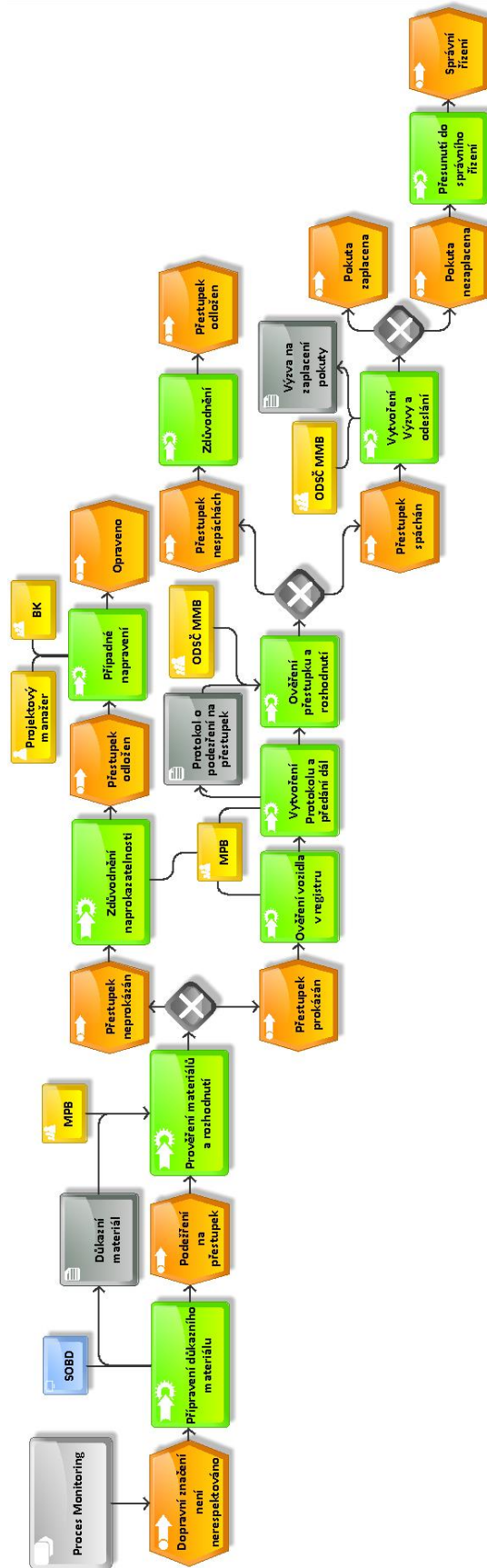
Příloha č. 12: Tvorba řídicích dat



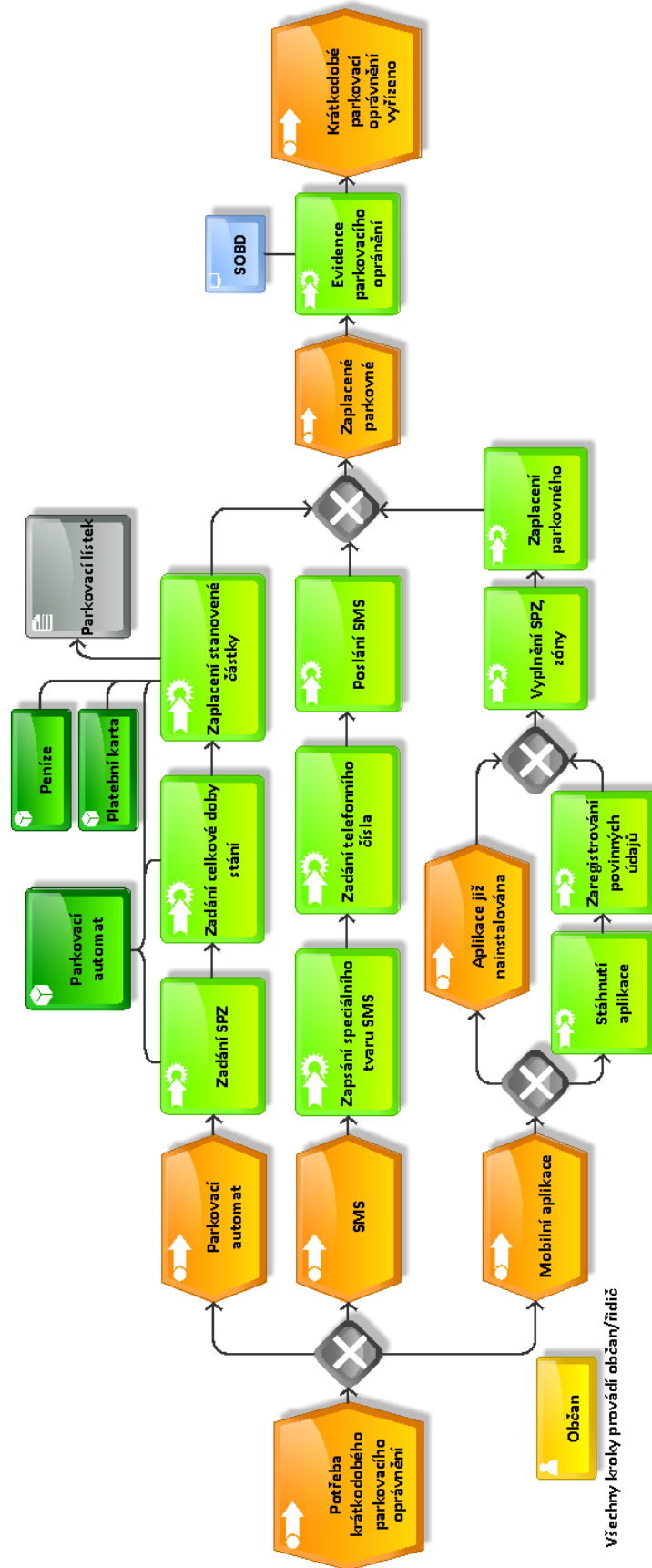
Příloha č. 13: Monitoring



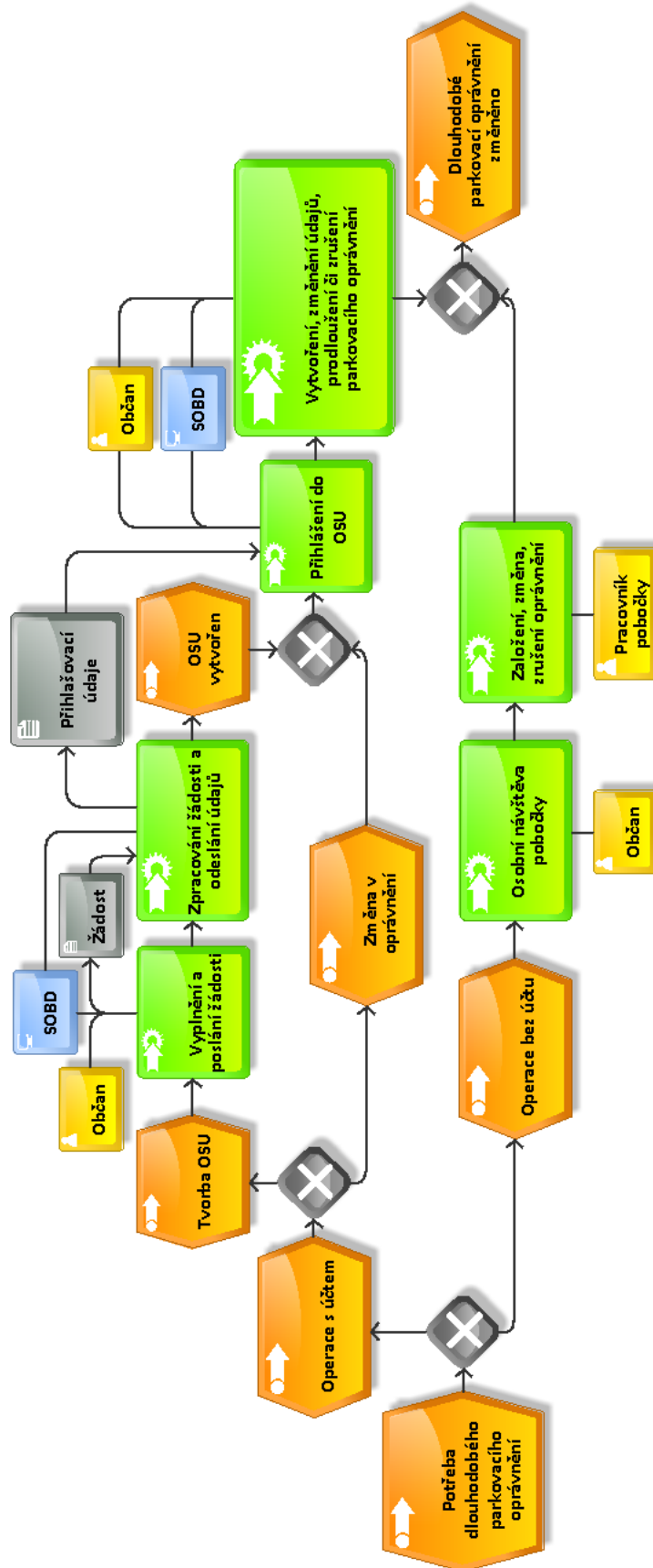
Příloha č. 14: Nerespektování dopravního značení



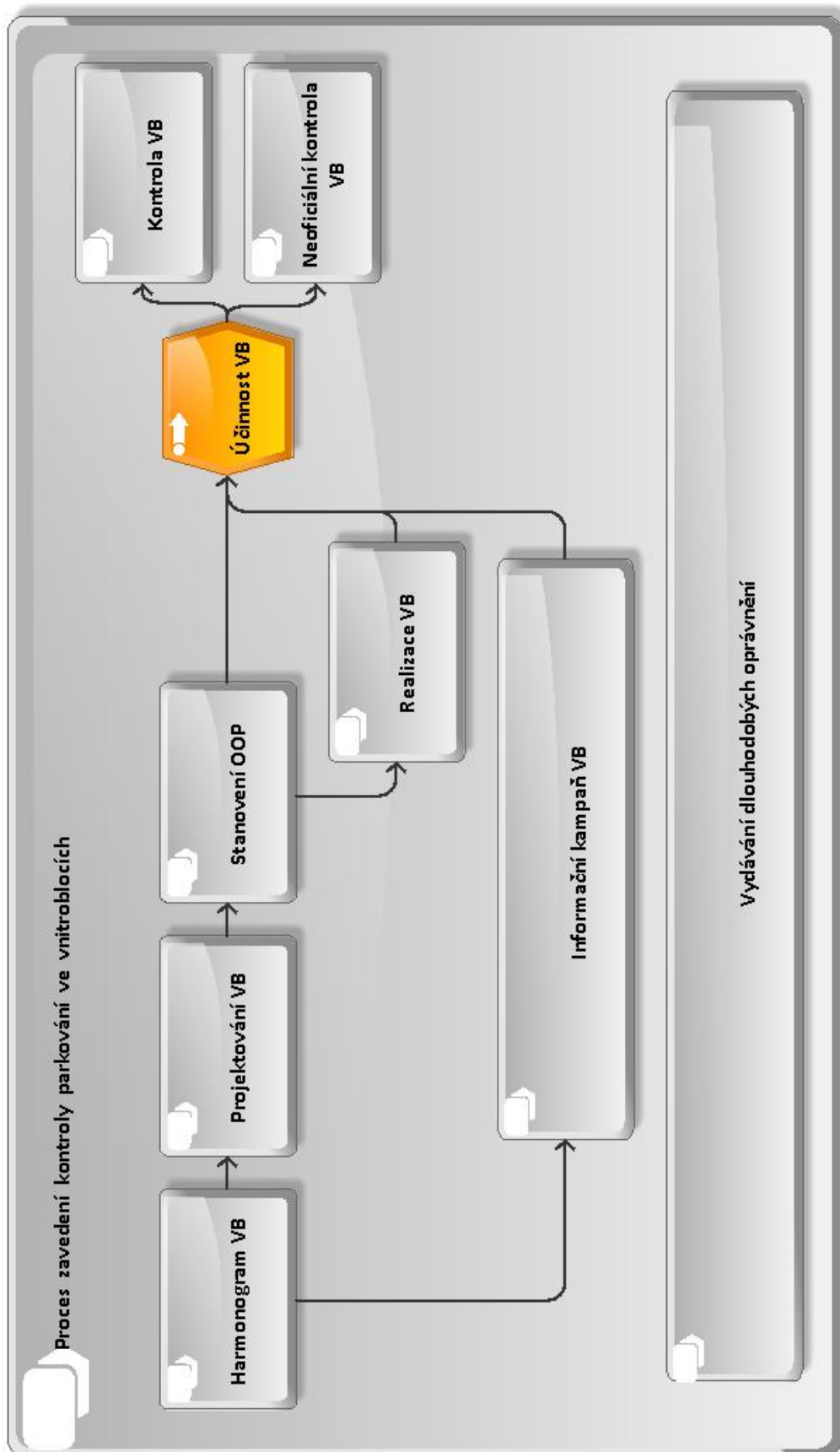
Příloha č. 15: Vydávání krátkodobých parkovacích oprávnění



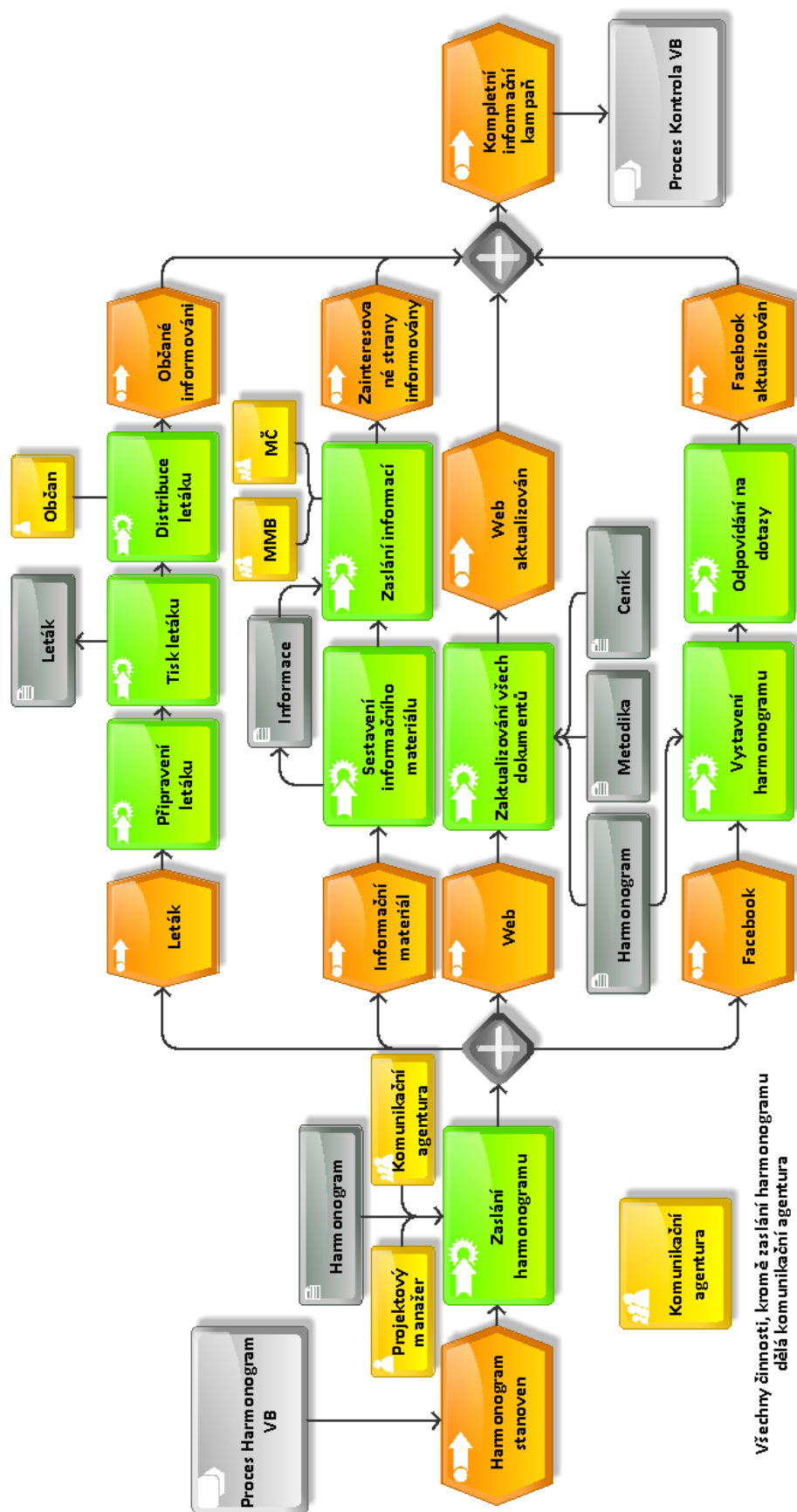
Příloha č. 16: Vydávání dlouhodobých parkovacích oprávnění



Příloha č. 17: Proces zavedení kontroly parkování ve VB



Příloha č. 18: Informační kampaň VB





CO REGULACE VNITROBLOKŮ ZNAMENÁ V PRAXI?

Od 2021 bude vjezd do vnitrobloku povolen jen místním rezidentům, abonentům a pro zásobování, které bude omezeno pouze na určitou část dne. Podmínky pro získání vjezdového oprávnění jsou stejné, jako u parkovacího oprávnění: Pro získání vjezdového oprávnění je také nutné prokázat právní vztah k vozidlu. Administrativní poplatek za vyřízení oprávnění je 200 Kč za rok.

INFO: Vzhledem k tomu, že oprávnění je jen pro vjezd, nebudou ve vnitrobloku vyznačena parkovací stání modrou čarou.

Zásobování bude mít povoleno vjezd pouze v době od 6:00 do 12:00. Mimo tuto dobu je vjezd a stání zásobovacích vozidel ve vnitrobloku zakázán. Vjezdové oprávnění držitelé neopravňuje k stání v rozporu s předpisy. Je proto důležité, aby si řidiči dali pozor na chodníku, trávníku, atd.

KONTROLA PRAVIDEL: Kontrolu registračních značek zajišťují strážníci Městské policie Brno.

JAK SI VYŘÍDIT OPRAVNĚNÍ?

Postup je stejný, jako v systému rezidentního parkování.

- ✓ Nejjednodušším způsobem je vyřízení online přes Osobní stránku uživatele (OSU)
- ✓ OSU založíte pomocí obyčejného e-mailu (formulář najdete na webu www.parkovaniivbrno.cz v dokumentech a posleďte jej na parkovaniivbrno@brno.cz)
- ✓ OSU lze vyřídit i přes datovou schránku
- ✓ Pokud preferujete osobní vyřízení, navštivte s požadovanými dokumenty kontaktní centrum Zvonafka 5

Aktuální úřední hodiny najdete na webu parkovaniivbrno.cz

JAKÉ DOKUMENTY DOLOŽIT?

REZIDENT – fyzická osoba s trvalým (u cizinců s přechodným) pobytem nebo vlastník nemovitosti v daném vnitrobloku:

- ✓ občanský průkaz (v případě trvalého pobytu) nebo výpis z katastru nemovitosti (v případě vlastnictví nemovitosti)
- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)

ABONENT – je podnikající fyzická nebo právnická osoba se sídlem nebo provozovnou v daném vnitrobloku.

- ✓ výpis z obchodního nebo živnostenského rejstříku
- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)

ZÁSBOVÁNÍ

- ✓ technický průkaz vozidla (kde je zadatel uvedený jako vlastník nebo provozovatel)
- ✓ smlouvu nebo objednávku, která prokazuje nutnost vjezdu do vnitrobloku

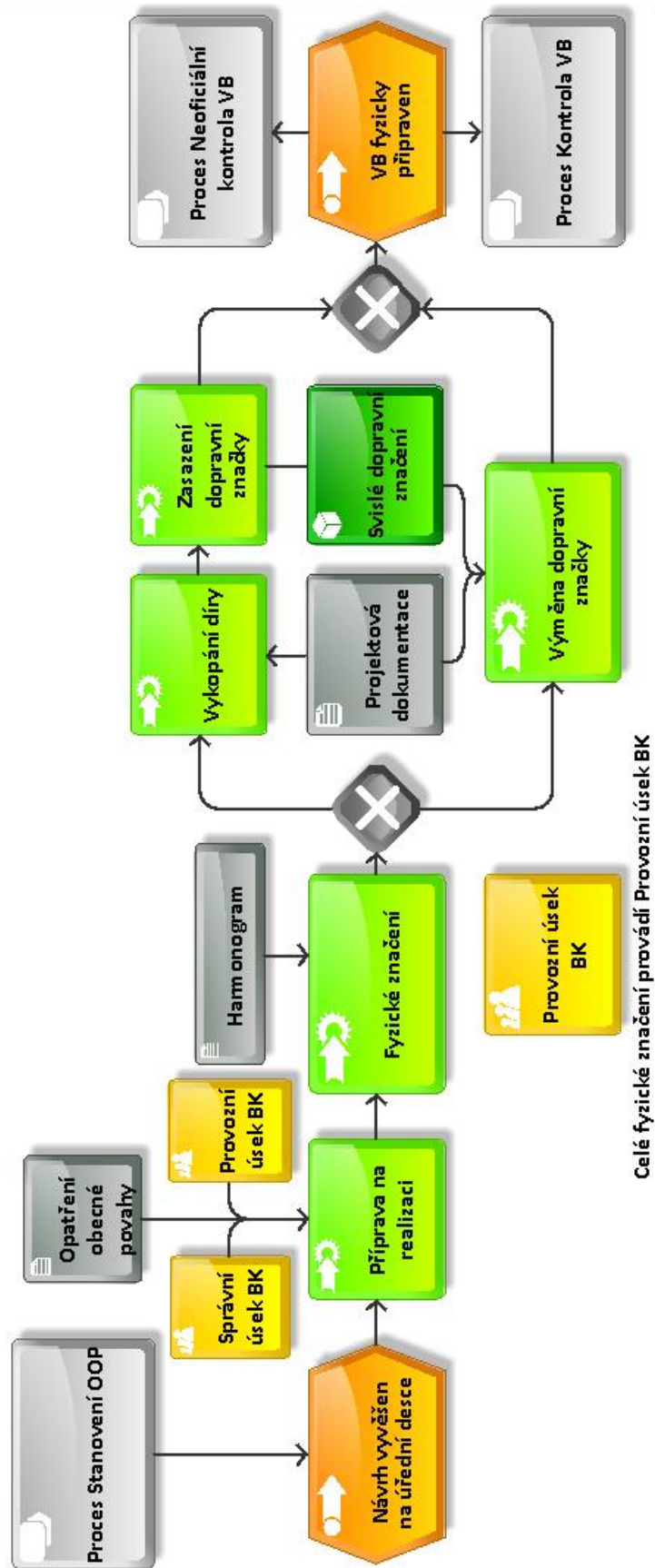
PROČ REGULACE VNITROBLOKŮ?

Ve vnitroblocích není zavedení rezidentního parkování možné, jelikož zpravidla nejde o místní komunikace. Po zavedení parkovacího systému v okolí vnitrobloku nastává situace, kdy řidiči, kteří nechtějí platit za parkování nebo nemají nárok na oprávnění, parkují ve vnitrobloku a zhoršují tak dostupnost parkovacích stání pro rezidenty.

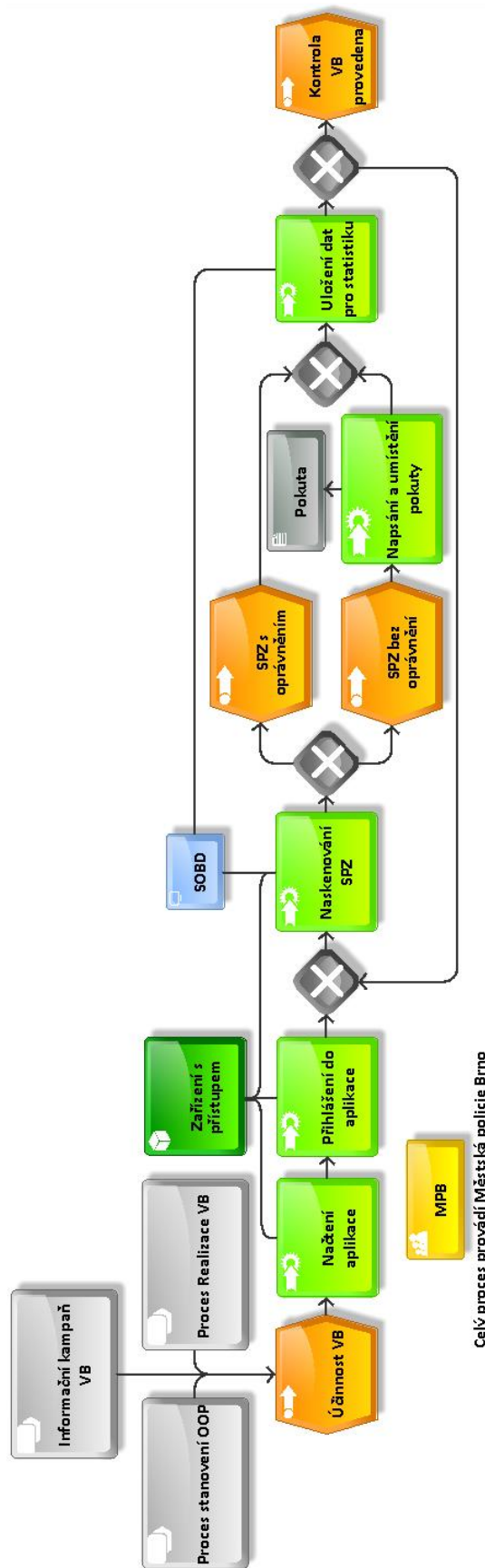
Většina vnitrobloků má již dnes vjezd omezen pouze pro dopravní obsluhu, značení však není dodržováno a dodržování je pro Městskou policii Brno složité vymahatelné. Proto vedení města Brna přistoupilo k řešení, kdy bude vjezd umožněn jen vozidlům s oprávněním.

www.parkovaniivbrno.cz

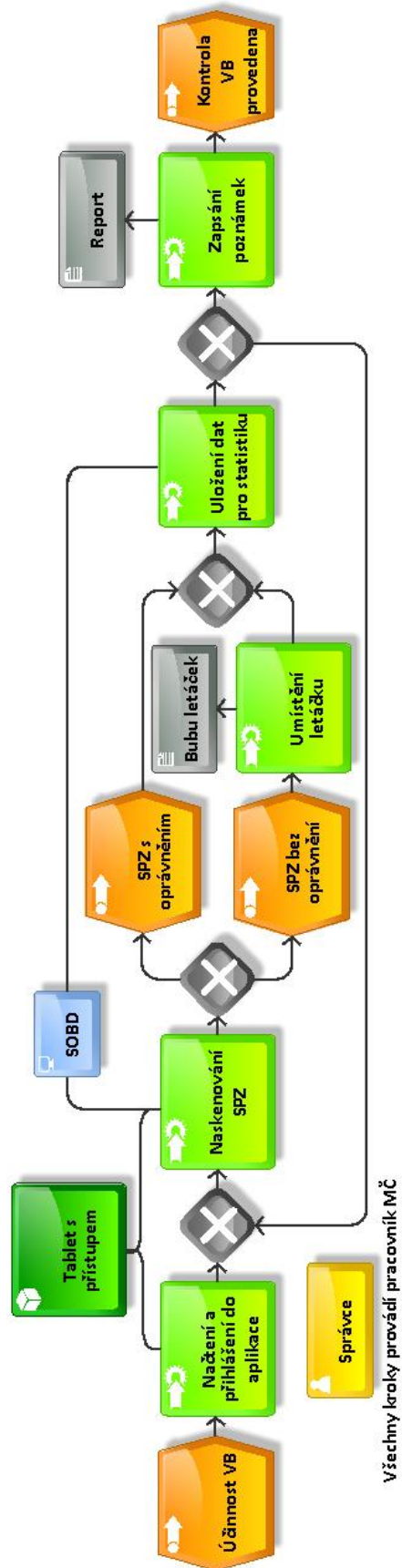
Příloha č. 20: Realizace VB



Příloha č. 21: Kontrola VB



Příloha č. 22: Neoficiální kontrola VB



Všechny kroky provádí pracovník MČ