

Parkovací politika – veřejné projednání – 15. 9. 2021

Za město a zpracovatele přítomni:

Otakar Bačák – náměstek primátora statutárního města Olomouc

Zdeněk Bogoč – vedoucí OSTR (MMOI)

Martin Luňáček – UHA (MMOI)

Václav Starý – zpracovatel DHV PRO, spol. s.r.o.

Daniel Bárta – zpracovatel DHV PRO, spol. s.r.o.

Michal Bajgart – CDV, v.v.i.

Byl představen návrh Parkovací politiky města Olomouc.

Diskuze:

1. Preferovali bychom elektronické platby místo individuální karty.
 - Cílem návrhu nové parkovací politiky je v maximální míře podporovat použití moderních platebních metod. U krátkodobého stání je to mobilní aplikace, SMS, příp. platební kartu v parkomatech. U dlouhodobých oprávnění je cílem zavést parkovací portál, který umožní žadatelům poskytovat vzdálenou správu svého účtu z domova, bez nutnosti návštěvy úřadu a vyřídit všechny potřebné formality pro jeho vydání, vč. jeho elektronického zaplacení.
2. Budou parkomaty na sídlišti?
 - Ne, bylo by to neekonomické, předpokládáme, že se v převážné většině případů bude jednat o rezidenty s dlouhodobým parkovacím oprávněním.
3. Kolik obyvatel Olomouce nevlastní auto?
 - Neexistuje přesná evidence, ale z průzkumu dopravního chování pořízeného v rámci Plánu udržitelné městské mobility Olomouc je odhadováno, že v průměru připadá na jednu domácnost 0,68 vozidla.
4. Jakým způsobem se budou rozdělovat finance fondu mobility? Budeme moci sledovat tok financí?
 - Fondu bude mít statut, který bude jasně definovat typy podporovatelných projektů a použití finančních prostředků na jednotlivé projekty bude každoročně schvalovat Zastupitelstvo města Olomouce.
5. Kam se bude parkovací politika dál ubírat? Přibudou parkovací místa?
 - V parkovací politice jsou navržena opatření, která lze aplikovat v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu. Parkování v Olomouci, zejména v jeho centru a navazujícím okolí, je na hranici své kapacity, proto nám v krátkodobém horizontu nezbyvá nic jiného než pracovat se stávajícími kapacitami a uplatnit moderní prvky managementu parkování a to navrhovaným systémem regulací. Budování nových parkovacích míst je pak záležitostí střednědobého či dlouhodobého horizontu, zejména ve vazbě na získání veškerých potřebných povolení, finančních prostředků a vyřešení majetkoprávních vztahů.
6. Jak budete řešit autovraky?
 - Parkovací politika neřeší problematiku autovraků, odtahování vraků je řešeno dle legislativy, kdy její novelou došlo k výraznému zrychlení a zjednodušení.
7. Přivítal bych seznam akcí, které budou z fondu mobility financovat, ať veřejnost vidí, co z toho bude hrazeno.
 - Ano, na webu města bude zveřejněn finanční plán fondu mobility na jednotlivé roky.

8. Jaké budou provozní náklady?
 - Přepokládané provozní náklady pro zavedení celého systému jsou odhadovány na 18 mil. Kč.
9. Proč není cenový rozdíl mezi abonentem a návštěvníkem?
 - Výše poplatků byla předmětem dlouhé politické diskuze a je jejím nalezeným kompromisem.
10. Proč je vlastník nemovitosti abonentem?
 - Ke změně stávajících pravidel, kdy majitel nemovitosti bude nově brán jako abonent, jsme přistoupili na základě právního názoru v návaznosti na již vydané rozsudky soudů, jelikož rezidentem je fyzická osoba pouze v oblasti, kde má trvalý pobyt
11. Půjde přejíždět mezi oblastmi v rámci rezidenčního parkování?
 - V rámci rezidenčního oprávnění můžete parkovat pouze v blízkosti svého bydliště, v ostatních oblastech jste pak považován za návštěvníka. Toto rozdělení do jednotlivých oblastí vychází z několika rozsudků soudů, kdy bylo definováno, že rezident může být zvýhodněn pouze v okolí svého trvalého bydliště.
12. Bylo by lepší nejprve vybudovat záchytná parkoviště a až poté zpoplatnit.
 - Výstavba parkovacích domů a záchytných parkovišť je během na dlouhou trať, zejména ve vazbě na finanční možnosti města. Proto jsou v parkovací politice navržena opatření, která lze aplikovat v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu. Parkování v Olomouci, zejména v jeho centru a navazujícím okolí, je na hranici své kapacity, proto nám v krátkodobém horizontu nezbyvá nic jiného než pracovat se stávajícími kapacitami a uplatnit moderní prvky managementu parkování a to navrhovaným systémem regulací.
 - Zároveň je třeba poznamenat, že město nemá povinnost zajistit všem bezplatné parkovací místa. Přesto právě prostřednictvím této parkovací politiky chce alespoň částečně stávající situaci zlepšit. Cílem města je, aby lidé z okolních obcí vůbec nejezdili do města autem, ale použili parkoviště u železničních stanic (např. Šternberk, Zábřeh, aj.) a přijeli do Olomouce například vlakem a dále pak pokračovali MHD, na kole či pěšky. Ti, co přijedou autem, a budou se snažit zaparkovat co nejbliž centra města, tak chceme, aby za jeho odstavení zaplatili.
13. Špatná situace s parkováním kolem FNOL.
 - Již nyní komunikuje vedení města s FNOL o možnosti využití parkovišť v areálu nemocnice, mimo exponované časy návštěvníků nemocnice, pro veřejnost, vč. rezidentů či návštěvníků Čajka Arény.
 - FNOL buduje a připravuje nové parkovací objekty a plochy v rámci svého areálu.
14. Jaká je přidaná hodnota ceny 2000 v B oproti 100 v D?
 - Diference cen za dlouhodobé parkování vychází ze vzdálenosti od historického centra. Kapacita parkovacích míst přímo v historickém centru (zóna A, B) je značně omezena a budování nových míst je velmi omezeno. Na druhou stranu jsou tato místa velmi atraktivní. Tuto kapacitu pak navýšíme zrušením velké části vyhrazených míst a tím zvýšíme pravděpodobnost lepšího zaparkování právě pro rezidenty. Zároveň je třeba poznamenat, že i samotná realizace a údržba těchto míst je mnohem dražší než v běžné zástavbě.
15. Ten, kdo zaplatí víc, by mohl např. parkovat i v ostatních zónách.
 - viz. odpověď č. 11

16. Neuvažovali jste o regulaci přes celý týden?
- Navržené časy regulace v jednotlivých zónách reflektují výsledky obsazenosti vyplývající z analýzy zpracované pro celé území města v ranní, odpolední a noční dobu. Stanovení doby regulace bylo předmětem dlouhé politické diskuze.
17. Parkování související s činnostmi povinné ze zákona by nemělo být zpoplatněno jako návštěva (např. revize kotlů)
- Aby byl systém regulace parkování ve městě efektivní a lépe kontrolovatelný, musí mít co nejmenší počet udělených výjimek. Proto řemeslníci buď využijí návštěvnického kreditu daného rezidenta, nebo uhradí poplatek za krátkodobé parkování jako ostatní návštěvníci.
18. Kdy budou vybudována záchytná parkoviště na vjezdech do města?
- viz. odpověď č. 12
19. Jako návštěvník bych uvítala možnost přejíždět v oblastech zóny C.
- Oprávnění pro návštěvníky (krátkodobé i dlouhodobé) bude platit pro celou danou zónu.
20. Bude možná čtvrtletní platba za návštěvnické oprávnění?
- Ano, tato možnost bude k dispozici.
21. Chci záruku, že za 10tis za druhé auto zaparkuju.
- Získáním dlouhodobého oprávnění v dané oblasti nevzniká nárok na garantované stání, jedná se o regulační poplatek.
 - Nárok na vydání rezidentního oprávnění k parkování v dané oblasti bude vydáváno na fyzickou osobu, nikoliv na domácnost. V případě, že v domácnosti jsou dvě vozidla, pak postačí, když budou vozidla rozepsána na členy domácnosti. V tom případě zaplatíte za každé vozidlo jako za první.
22. Pečuji o maminku, ale nemám pečovatelský příspěvek, budu muset platit?
- V případě, že daná osoba nemá příspěvek na péči, pak budete brána jako návštěvník a to z důvodu, aby byl systém regulace parkování ve městě efektivní a lépe kontrolovatelný, proto musí mít co nejmenší počet udělených výjimek. V tomto případě lze využít návštěvnického kreditu daného rezidenta, nebo uhradit poplatek za krátkodobé parkování jako ostatní návštěvníci.
23. Na ulici Fischerova je hodně aut i o víkendů.
- Situaci na sídlišti budeme po zavedení regulace monitorovat a v případě potřeby jsme připraveni upravit navrhovanou dobu regulace i během dne a víkendů.
24. Bude možné si na ulici koupit parkovací místo?
- Ne, cílem parkovací politiky je zajistit obrátkovost parkovacích míst a jejich větší využitelnost.
25. Není pravda, že do Olomouce dojíždí 15tis. studentů autem. Univerzita má průzkum o tom, kolik studentů sem dojíždí autem. Konzultovali jste návrh s Univerzitou Palackého? Možná by pomohlo navýšit kapacity ubytování na kolejích.
- Přesná data o počtu studentů dojíždějících do Olomouce autem nemáme, ale víme, že každý den do Olomouce dojíždí cca 25 tisíc žáků a studentů.
 - Parkovací politika řeší pouze veřejná parkovací místa ve vlastnictví města. Univerzita, stejně jako každý jiný subjekt, musí své potřeby parkování řešit na svých pozemcích.

26. Doporučuju zavést 10min. jízdenku do MHD, tak aby byli lidé motivováni MHD používat. Autobusy nemají klimatizaci, což je velmi nekomfortní.
- Zvýhodněné jízdné je v Olomouci již dnes pro všechny cestující, a to skrze provozní dotace z rozpočtu města a cena jízdného je nejnižší v ČR. DPMO postupně obnovuje vozový park za moderní vozidla vybavená i klimatizací.
27. Nové byty mají mít dostatečnou kapacitu parkovacích míst, což se v Olomouci neděje.
- Splnění požadavku na vybudování dostatečného počtu parkovacích míst vyplývajícího z normy je součástí územního řízení každého záměru a kontrola jeho naplnění je plně v kompetenci stavebního úřadu, tj. státní správy, nikoliv samosprávy.
28. Bylo by dobré prodat přilehlá parkovací místa na sídlišti bytovým domům (SVJ).
- Cílem parkovací politiky je zajistit obrátkovost parkovacích míst a jejich větší využitelnost.
 - Možností na sídlištích je v případě, že to umožňuje regulační plán, realizovat PPP projekt, kdy město do projektu vloží pozemek a SVJ či družstvo zajistí financování parkovacího objektu.
29. Kdo nám zaručí, že budete řádně hospodařit s fondem mobility. Již teď stavíte draze.
- viz. odpověď č. 4
30. Budu platit, když mám svoje parkovací místo? Půlka Olomouce si postavilo parkovací místa sama, platí daně, co z toho budou mít?
- Ne, pokud nebude využívat veřejných parkovacích míst.
 - Jedním z cílů parkovací politiky je také přispět ke zlepšení veřejného prostoru a tím využít tento prostor pro jiný účel než parkování.
31. Fond bude trvale dotovaný.
- Příjmy fondu mobility budou všechny vybrané finanční prostředky za parkování, a tyto prostředky se budou vracet zpět do dopravního systému města.

Písemné dotazy:

32. Ulice Dobrovského, hranice zóny B a C vede středem ulice, činžovní domy spadají do zóny B, ale před nimi nejsou parkovací místa, ta jsou naproti v zóně C. Pro obyvatele domů dává smysl spadat do zóny C, kde jsou reálná parkovací místa.
- Konkrétní seznam ulic bude součástí nařízení o placeném parkování, které bude zpracováno až po schválení parkovací politiky, protože ještě stále může dojít k dílčím úpravám návrhu. V této souvislosti připravíme i mapovou aplikaci, kde po kliknutí na požadovanou ulici získáte všechny potřebné informace o parkování v dané lokalitě.
33. Doporučuji finančně odlišit platby u abonentů a návštěvníků, tj. např. návštěvník 12tis./rok a abonent méně 6tis./rok.
- viz. odpověď č. 9
34. Umožnit přejezd mezi zónami, minimálně v pásmu, jinak je to strašně omezující.
- viz. odpověď č. 11
35. Budovat stojany na kola pro občany a neumožňovat parkování sdílených kol. Vymístit koloběžky z centra, kde v úzkých ulicích ohrožují chodce.
- V současné době probíhají intenzivní schůzky se všemi provozovateli sdílených služeb ve věci odstavování kol či koloběžek, a i ve věci bezpečnosti.
36. Proč se nehlídají developerské projekty a normy v souvislosti odstavnými a parkovacími místy.

- viz. odpověď č. 27
37. Pokud se budou budovat parkovací domy, měly by být vyprojektovány jako podzemní. Ty by se daly využít zároveň při vzniku různých událostí jako např. kryty i pro obyvatele, kteří nevládní auto. Střeška těchto domů by byla v úrovni okolního terénu se zelení. Okolní obyvatelé by s výstavbou takových domů snadněji souhlasili.
- Ano, jedná se o jednu z možností jak navýšit parkovací kapacitu a zároveň řešit i veřejný prostor. Ovšem toto řešení je nejvíce finančně náročné.
38. Zpoplatněná nová parkoviště ve FNOL na ul. Hněvotínská jsou skoro prázdná a lidé parkují na ul. Hněvotínské, Junácké a Stupkové, kde je to úplně přeplněné. Bylo by dobré, kdyby byla uskutečněna dohoda mezi magistrátem a FNOL.
- viz. odpověď č. 13
39. Návrh parkovací politiky ovlivňuje kvalitu života v Olomouci a nekoresponduje s PUMMO.
- Parkovací politika je v souladu s PUMMO a reflektuje prvky moderního managementu parkování.
40. Jak bude město kompenzovat obyvatele, kteří nevládní auto? Pronajmete jim 6m² veřejného prostoru?
- Kompenzace jsou jedním z možných motivujících prvků využívaných zejména v zahraničí, ale v současné době o nich neuvažujeme.
41. Nová parkovací politika řeší problém s parkováním v centru, širším centru a sídlišťích na úkor okrajových částí města. Během prezentace jsem neslyšel jedinou větu ohledně revize MHD na linkách z okrajových částí. Naopak dochází k průběžnému omezování linek z okrajových částí pod záminkou snižování nákladů. Politika MHD jde proti parkovací politice, MHD zdražuje a omezuje linky.
- Provozování jednotlivých linek MHD je součástí jiného koncepčního materiálů (Optimalizace MHD), který je každoročně aktualizován.
42. Druhé auto není zločin, navrhuji vysoký poplatek až od třetího auta v rodině.
- viz. odpověď č. 21
43. Doporučuji méně výjimek (elektro, aj.)
- V návrhu nové parkovací politiky města Olomouce je počítáno s velkým omezením vydávání výjimek oproti současnosti.
 - Elektromobily budou moci zdarma parkovat pouze na místech jim vyhrazených a to po dobu jejich nabíjení. V ostatních případech se k nim bude přistupovat stejně jako k ostatním vozidlům, jelikož zabírají stejný veřejný prostor a jedním z cílů města je snížit počet parkujících vozidel na ulici.
44. Nerozumím tomu, že vozidlo na alternativní pohon má mít výjimku, když zabírá stejné parkovací místo jako vozidlo bez alternativního pohonu.
- viz. odpověď č. 43
45. Jak mě zvýhodníte, když nebudu mít auto?
- viz. odpověď č. 40
46. V ulicích Na Struze, Vlčkova a Bořivojova městská policie naprosto ignoruje parkování vozidel v křižovatkách, není zajištěn oboustranný průjezd na ulici Vlčkova a ulici Na Struze mezi Vlčkovou a Lazeckou.
- Aby byl celý systém parkování ve městě efektivní, a funkční je třeba nastavit i kvalitní kontrolu. Vzhledem k velkému rozsahu zón placeného parkování není v lidských silách zajistit kvalitní kontrolu. Proto jsme přistoupili ke kombinovanému systému kontroly pomocí pěších hlídek strážníků městské policie (zejména v zónách A, B) a

automatizovaného vozidla s kamerovým systémem. Automatizovaný systém bude strojově číst registrační značky, porovná údaje s evidencí zaplaceného stání a provede případné zaevidování možného přestupku.

47. Uvítal bych zjednodušit administrativu pro rezidenty – vše maximálně online.
 - Bude zřízen parkovací portál, kde bude možné veškeré potřebné kroky vyřídit online bez nutnosti návštěvy úřadu.
48. Do materiálu, který bude schvalovat ZMO, vložit pravidla pro nakládání s fondem mobility (transparentnost).
 - Po schválení parkovací politiky ZMO bude na jeho další jednání předložen materiál k založení fondu mobility, vč. jeho statutu, kde budou uvedena pravidla pro nakládání s fondem
49. Existuje jmenný seznam ulic k jednotlivým zónám?
 - viz. odpověď č. 9
50. Jsem toho názoru, že mají být nejdříve zachytná parkoviště v dosahu MHD a funkční systém cyklostezek, pak se mají zpoplatnit dané zóny.
 - viz. odpověď č. 5
51. Přáním tvůrců návrhu je: Že se části lidí zabrání dojíždět za prací autem. Že získají peníze do rozpočtu na další utrácení. Že budou moci sledovat pohyb a majetek osob. Že se pár lidí přehlásí k trvalému pobytu tam, kde skutečně bydlí (reálně spíše jen do jiné zóny v rámci města, než z jiných obcí do Olomouce). Z mého pohledu tedy pouze společensky neprospěšné ani zbytné věci.
 - Parkování v Olomouci, zejména v jeho centru a navazujícím okolí, je na hranici své kapacity, proto jsme přistoupili k navrhovaným regulacím, kdy jedním z cílů je motivovat občany, aby do Olomouce autem pokud možno nejezdili. Aby bylo financování celého systému transparentní, je navrhováno zřízení fondu mobility, jehož příjmy budou veškeré vybrané finanční prostředky za parkovné a část prostředků z dopravních přestupků, ze kterého se bude financovat i navyšování parkovacích kapacit. Veškeré zaváděné poplatky jsou regulačního charakteru, mají za cíl zlepšit situaci s parkováním v jednotlivých oblastech. Ze zkušenosti z ostatních měst vyplývá, že u všech došlo k nárůstu počtu osob, které se nově přihlásili k trvalému pobytu v dané obci.
52. Jedním z řešení parkování může být důrazné apelování na dodržení příslibu trvalé udržitelnosti a sociální zodpovědnosti Univerzity Palackého. Ať tyto jejich sliby dokáží prakticky a zajistí u všech svých nemovitostí dostatek vlastních parkovacích kapacit odpovídajících dnešním stavebně technickým normám. To může přinést v centru města desítky až stovky parkovacích míst.
 - Co se týká vyhrazených míst pro univerzitu, ale i všechny ostatní subjekty, tak v parkovací politice je navrhováno jejich výrazné omezení. Cílem totiž je, aby se i na těchto místech zvýšila obrátkovost a tím se zlepšila nabídka parkovacích míst rezidenty. Zároveň tím chceme stejně jako Vy univerzitu motivovat k udržitelné mobilitě.
53. V návrhové části je chyba u počtu procent dotace DPMO. Je uvedeno, že provozní dotace z rozpočtu města, které tvoří v posledních pěti letech 30-40 % příjmů dopravního podniku. Dotace dle výroční zprávy DPMO je cca 66% plus plánované cca 3 miliardy Kč investic do infrastruktury VHD od roku 2021 do roku 2030 (ceny z roku 2016). Jeden lístek bez dotace města by tedy měl stát cca 55 Kč, se započtením nákladů do infrastruktury by to bylo 82 Kč.

Každý rezident s vlastním příjmem tedy nyní platí DPMO ročně průměrně 7 200 Kč, se započtením plánovaných investic je to 13 200 Kč, a to bez toho aby MHD využil.

- Děkujeme za upozornění a uvedené poměry prověříme.

54. Fond mobility považují za čistou propagandu pro zajištění větší náklonnosti občanů k návrhu. Je to přitom přiznání, že zastupitelé nejsou schopni sestavit rozpočet dle skutečných potřeb obyvatel. Vytvoření fondu naopak odebere současné finance na dopravu z rozpočtu.

- Aby bylo financování celého systému transparentní, je navrhováno zřízení fondu mobility, jehož příjmy budou veškeré vybrané finanční prostředky za parkovné a část prostředků z dopravních přestupků, ze kterého se bude financovat i navyšování parkovacích kapacit. Veškeré zaváděné poplatky jsou regulačního charakteru, mají za cíl zlepšit situaci s parkováním v jednotlivých oblastech.

55. Použité šmírovací technologie na vymáhání politiky považují za zcela nepřijatelné. Není k tomu ani důvod. Dodržování lze realizovat i současným ověřeným způsobem pochůzkou strážníků a informováním od občanů. Svoboda občanů samozřejmě něco stojí. V ČR těžko představitelné, ale pro inspiraci uvedu, že v zahraničí například pro pochůzku využívají i dobrovolníky (například důchodce, kteří tím získávají pocit společenského uplatnění), lidi na nucených pracích, sociálně vyloučené za minimální mzdu jako praxi získání pracovních návyků. Tyto osoby samozřejmě neudělují pokuty, ale hlásí vozidlo strážníkům.

- viz. odpověď č. 46
- Tento postup je v souladu s GDPR a všichni potencionální dodavatelé tohoto systému mají potřebnou certifikaci. Samotnou validaci přestupku pak již vykonává v souladu se zákonem strážník městské policie, který si může potřebné údaje ověřit vůči registrům obyvatel či vozidel.

56. Jako člověk zabývající se zpracováním osobních údajů a bezpečnost IT mohu prohlásit, že použité sledovací technologie (auta, kamery) jsou vážným nebezpečím pro svobodu osob, zejména ústavního práva na soukromí a svobodu pohybu. Město ani dodavatel nebudou schopni data zajistit proti zneužití. Nebude nikdo, kdo by technicky kontroloval, že se data nezpracovávají jinak než v minimálně nutné míře. Pro změnu z vymáhání parkovací politiky na dystopii bude postačovat jedna automatická aktualizace software.

- Z hlediska bezpečnosti zneužití dat bude celý systém provozován na samostatné síti zcela nezávisle na síti MMOI.

57. Provozovatelé automobilů již nyní platí do rozpočtu města více než ti bez aut. Je to ze spotřebních daní na pohonné hmoty, silniční daň, poplatky, pojištění, nákupy, servis, vytváří celý segment zákazníků a trhu práce. Už jen proto nevidím důvod platit další poplatky.

- Z uvedeného výčtu poplatků není ani jeden příjmem rozpočtu města.

58. Bylo zmíněno, že není povinnost města zajistit lidem parkovací místo. To je sice pravda, ale zastupitelé (od slova zástupce) jsou voleni, aby zastupovali přání obyvatel. Pokud si tedy obyvatelé přejí parkovací místa, mají jejich zastupitelé tato přání plnit.

- Tento dotaz nepřísluší našemu odboru komentovat.

59. Zástupci města tvrdili, že v rozpočtu nejsou peníze. A například, že o investicích do Aquaparku rozhodovalo předchozí vedení města. To považují za nepravdu. V rozpočtu SMOI na rok 2021 je pro aquapark vyčleněno 62,5 mil. Kč.

- Bod nesouvisí s parkovací politikou

60. Zástupci města tvrdili, že nejsou známy počty aut, odkud a kam cestují. S tímto nesouhlasím, neboť je to součástí otázek při Sčítání lidí bytů a domů. Lze tedy oslovit ČSÚ o 10 let stará a nebo letošní data. Informace jsou i v PUMMO (Přepravní matice a módy dopravy).
- To jak se obyvatelé po městě pohybují, víme. Dále známe počty parkujících vozidel, ale co nedokážeme rozklíčovat, zda se jedná o vozidlo rezidenta nebo návštěvníka. Z celostátního sčítání lidí, bytů a domů tyto údaje nelze získat
61. V návrhu jsou vyčísleny i plánované počty pokut. Proč nejsou vyčísleny úbytky vozidel v jednotlivých zónách? Tedy efektivita a přínos celého systému.
- Počty pokut byly predikovány na základě stávajícího počtu přestupků a adekvátně přepočítány na nový návrhový stav. Počty úbytku vozidel nedokážeme odhadnout, jelikož nevíme, kolik lidí zavedením nových opatření přesvědčíme ke změně svého dopravního chování a kolik lidí bude akceptovat tyto podmínky a i nadále bude v jednotlivých zónách parkovat. Navržená regulační opatření mají přispět ke zvýšení obrátkovosti na jednotlivých parkovacích místech.
62. Proč nebyl v analytické části vyčíslen počet potřebných parkovacích míst dle aktuálně platných stavebně technických norem? Je uváděno, že je na území města 24 000 parkovacích míst. Kolik by jich tedy teoreticky mělo být, kdyby všechny nemovitosti byly postaveny letos? Takové číslo pro každou zónu ukáže realnost a urgenci nedostatku, který každý pocítujeme.
- Bilance statické dopravy pro jednotlivé zóny a jejich oblasti je součástí analytické části, která vycházela zejména z analytické části PUMMO.
63. Nikde jsem nenalezl alespoň základy manažerských metod využitých při řešení politiky. Kde lze nalézt RCA (analýzu problému, proč lidé potřebují auta, atd.), případně A3, SWOT návrhu, analýzu dopadů návrhu (zejména sociálních a ekonomických následků na FO, instituce i rozpočet města)?
- Část uvedených analýz je součástí analytické části.
64. Jak budou kompenzováni obyvatelé, kteří touto politikou přijdou o zaměstnání, budou muset přeložit děti do školy dostupné pěšky či VHD? Jaké jsou odhadované počty takto dotčených osob?
- Počty lidí, kteří by navrhovanými opatřeními přišli o zaměstnání, neznáme, ale nepředpokládáme, že by to měl zásadní vliv. V případě škol doufáme ve změnu dopravního chování ve prospěch udržitelných forem dopravy.
65. Můžete prosím zveřejnit analytickou část politiky?
- Ano, analýza je zveřejněna na webu Spokojená Olomouc.
66. Jaké má reference společnost DHV ohledně doporučení parkovacích politik? Doporučila někdy něco jiného než je systém podobný aktuálnímu návrhu, tedy podobný Brnu?
- Výběr zpracovatele vyšel z otevřeného výběrového řízení, kde byl požadavek na doložení referencí zpracování min. 3 strategií obdobného charakteru. Což bylo splněno. Pro úplnost je třeba podotknout, že DHV nebylo zpracovatelem parkovací politiky města Brna.
67. Proč jsou zvýhodněny elektromobily? Bude jich jen přibývat, nebudou platit spotřební daň z pohonných hmot, sníží tím tedy výběr daní. Než bude politika plně v provozu, bude jich značně více. Parkovací místa přitom zabírají úplně stejně jako vozidla na jiný pohon.

- Elektromobily mohou zdarma parkovat pouze na vyhrazených místech pro nabíjení a po dobu nabíjení. V ostatních případech pro ně platí stejná pravidla jako pro všechny ostatní.
68. V návrhu byly uvedeny náklady na provoz parkovacího systému cca 9 milionů Kč ročně. Na zasedání bylo uvedeno již 18 mil. Kč/rok, jak vznikl tento rozdíl? Jak bude zajištěno, aby to nebylo třeba 50 MKč/rok?
- Úprava provozních nákladů byla provedena na základě stále se zpřesňujících dat z implementační části. 9 mil. Kč byl jen prvotní odhad zpracovatele, jak je uvedeno v textové části. Do budoucna lze samozřejmě očekávat nárůst provozních nákladů a to zejména ve vazbě na růst mzdových nákladů a zvyšování cen energií.
69. Skoro jediné stabilní v návrhu je použití technologií pro sledování pohybu občanů (statické kamery, kamerové auto, mobilní aplikace, evidence návštěvníků, ZTP a řemeslníků). Je k návrhu zhotovena DPIA a ověřen soulad s GDPR jako základní požadavek pro realizaci? Můžete tyto dokumenty zveřejnit?
- Soulad navrhovaných řešení s GDPR lze zveřejnit až po dokončení výběrového řízení na dodavatele, kdy bude známa konkrétní dodaná technologie.
70. Jaké jsou plánované náklady na zabezpečení získaných osobních údajů proti zneužití? K jakému typu analýz budou osobní údaje využívány? Jaká bude požadovaná certifikace zabezpečení dat? Ostatně ze zkušenosti víme, že MMOL není schopen své IT zabezpečit.
- Ze zákona jsou jasně definována pravidla jak zacházet s osobními údaji, vč. jejich uchovávání a zpracování.