

Zpráva o městském parkovacím systému za 1. pololetí 2013



Předkládá: Martin Pytlík
Zpracoval: Mgr. Pavel Netolický
2013

Obsah:

Úvodem	2
Respektovanost Parkovacího řádu	3
Zaplněnost MěPS	6
Výnosy z parkovacích automatů	8
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků	10
Parkovací karty.....	11
Činnost na úseku TPZOV.....	12
Parkovací dům Rychtářka	15
Controlling a výnosy	18
Výhled MěPS	19
Závěrem	20

Úvodem

Městský parkovací systém (MěPS) je v Plzni na základě Generelu dopravy v klidu spravován od ledna 2010 organizátorem statické dopravy, společností Parking Plzeň, s. r. o. (dále jen „Parking“). Společnost, jejímž jediným vlastníkem je město Plzeň, vyvíjí činnost na základě Mandátní smlouvy o provozování MěPS uzavřené mezi statutárním městem Plzeň a společností Parking dne 4. ledna 2010 a na základě Dodatku č. 1 k Mandátní smlouvě o provozování MěPS uzavřené mezi statutárním městem Plzeň a společností Parking dne 3. května 2011, Dodatku č. 2 k téže smlouvě ze dne 11. listopadu 2011 (dále jen „Smlouva“) a Dodatku č. 3 ke dni 1. 1. 2012. Tato pololetní zpráva o MěPS vznikla a předkládá se na základě výše uvedeného smluvního vztahu.

V rámci rozpočtu města je zřízen tzv. controllingový objekt, který nemá postavení závazného ukazatele, jehož prostřednictvím jsou za pomoci informačního systému SAP sledovány výnosy z MěPS. Vzájemnou kontrolu nad jejich toky vykonává formou tzv. křížové kontroly Parking a SVSmP. Smlouva dále specifikuje činnosti, které má společnost vykonávat a její součástí je i dohoda o odměně, která je společnosti z controllingového objektu měsíčně vyplácena. Parking je provozní společnost, která nevlastní majetek mimo výrobních prostředků (vozidla, TPZOV apod.). To znamená, že parkovací automaty, parkovací objekty (kryté či terénní) a závorové systémy jsou městský majetek.

Parking v souladu se Smlouvou sleduje MěPS z různých hledisek, nejdůležitějšími jsou zejména sledování respektovanosti, obsazenosti a využitelnosti parkovacích míst, dále pak statistiky výnosů z parkovacích automatů, z prodeje parkovacích karet a z parkovného na placených terénních parkovištích i z parkovacího domu Rychtářka (PD Rychtářka).

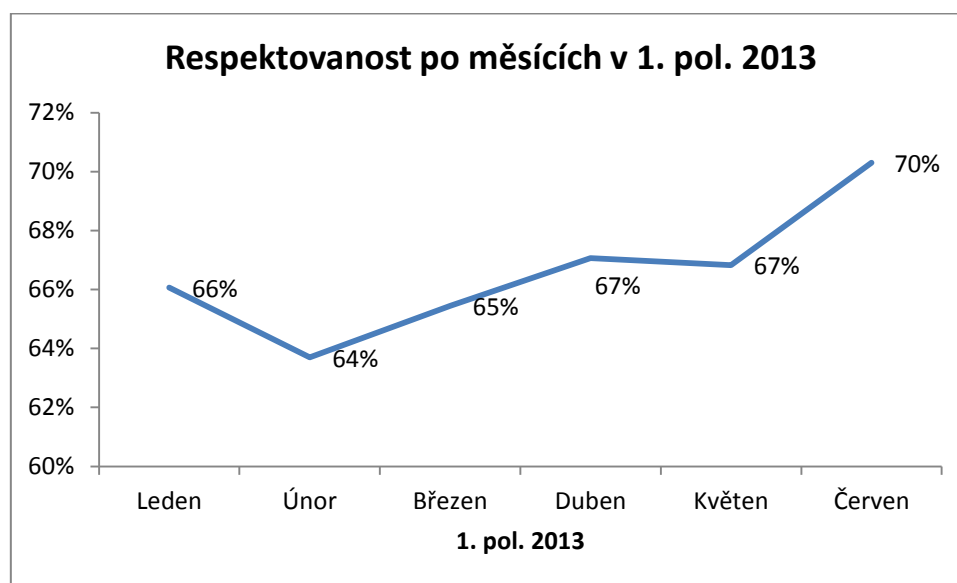
Z uvedených poznatků se provádí vyhodnocování, na základě kterého se upravuje soustředěný dohled v určených částech MěPS, který se následně statisticky monitoruje – zejména jde o výkonnost při provádění dohledu a typy řešení přestupků proti Parkovacímu řádu. Sleduje se také využívání pracovní doby posádek na úseku TPZOV.

Respektovanost Parkovacího řádu

Kvalifikovaný odhad dodržování místní úpravy dopravních předpisů v MěPS, resp. zachycování respektovanosti parkovacího pořádku, se provádí prostřednictvím terénních průzkumů. Ty jsou realizovány za pomoci pozorovatelů, kteří sledují a zaznamenávají denní chování řidičů. Sběr dat se provádí v osmi časových polohách v rámci provozní doby parkovacích zón – 7:30, 9:30, 11:00, 12:30, 14:00, 15:30, 17:00 a 18:30 hod.

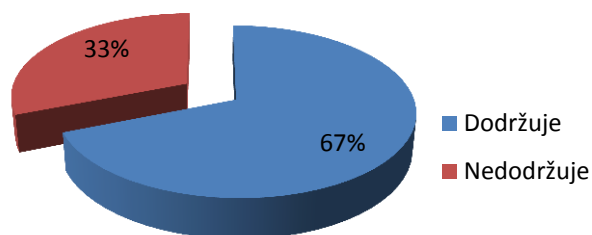
Tab. 1: Respektovanost zachycená v 1. pol. 2013

Měsíc	Dodržuje	Nedodržuje	Respektovanost v %
Leden	3809	1740	66%
Únor	2877	1504	64%
Březen	3012	1503	65%
Duben	4033	1735	67%
Květen	3821	1631	67%
Červen	3446	1320	70%
Souhrnem	20998	9433	67%



Respektovanost v 1. polovině roku 2013 navazuje na hodnoty z předchozích období. Její souhrnná hodnota se ustálila na 67 %, což představuje vzestup oproti konci roku 2012 o 2 % body. Jedná se rovněž o totožný vzestup oproti stejnému období v loňském roce. V tomto období tedy nepatrně stoupla ochota řidičů platit za parkování svých vozidel. Tento stav

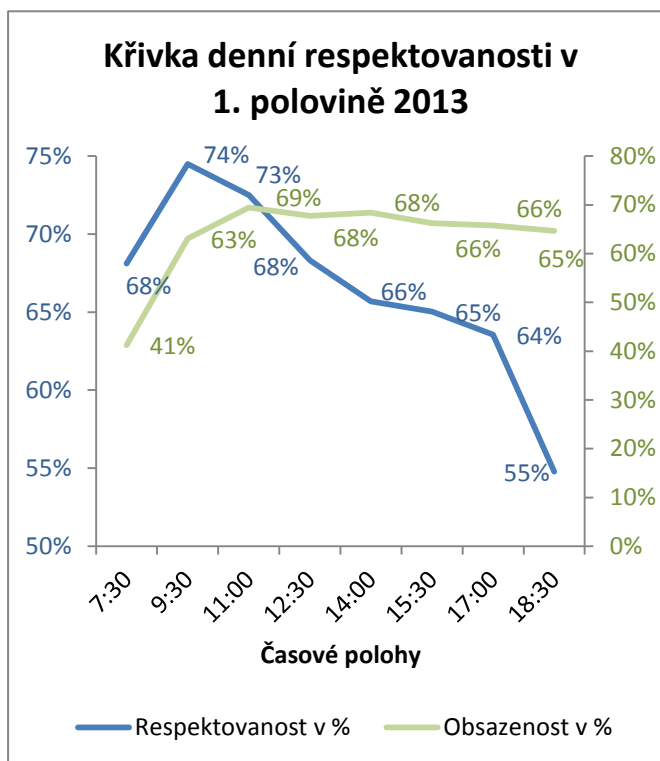
Aktuální stav dodržování předpisů



znamená menší zlepšení oproti předchozí zprávě. Tehdy totiž bylo zaznamenáno, že ochota platit za stání mezi řidiči už neroste. Nyní tedy z 30.431 statisticky zachyceného vozidla dodrželo dopravní předpisy v MěPS 67 % řidičů.

Pro dosahování dalšího růstu respektovanosti je zapotřebí vyvinout na straně MP úsilí v těch částech směn, kdy respektovanost přes den slábne (viz graf) bez toho, aby toto vedlo ke snížení kvality dohledu v době s již dosaženou lepší hodnotou. Tedy křivka vpravo zobrazuje denní ochotu řidičů respektovat Parkovací řád. Oproti křivce respektovanosti je zajímavá též křivka obsazenosti. Ukazuje se, že se parkovací systém stabilizuje a poměrně intenzivně využívá i ve večerní době. Tato skutečnost může vést k úvaze o posunutí nebo prodloužení provozní doby parkovacích automatů v ulicích.

Je přitom zřejmé, že právě v průběhu odpoledních hodin dochází v centru města k výměně uživatelů parkovišť. Jedni z centra odjíždějí, druzí do něj míří. To souvisí s chováním populace v době končících či měnících se směn, nastává volný čas atp. Vrací se sem také držitelé parkovacích karet, kteří křivce brání klesat výraznějším tempem. Níže ještě tabulkové srovnání řidičů v jejich chování a čase (tab. 2, tab. 3).



Tab. 2: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh ve 2. pol. 2012

Čas	Kategorie chování					
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	24,3%	5,1%	37,5%	0,5%	27,3%	5,2%
9:30	41,4%	6,6%	25,1%	0,2%	21,5%	5,2%
11:00	45,1%	7,1%	23,1%	0,2%	19,7%	4,8%
12:30	42,6%	8,6%	22,7%	0,2%	20,5%	5,3%
14:00	40,0%	12,7%	24,8%	0,5%	17,3%	4,2%
15:30	39,7%	12,7%	24,6%	0,3%	18,3%	4,5%
17:00	33,7%	15,2%	26,3%	0,8%	19,8%	3,2%
18:30	28,1%	13,1%	29,6%	0,8%	24,6%	2,8%
Celá doba	36,9%	10,1%	26,7%	0,4%	21,1%	4,4%

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 1. pol. 2013

Čas	Kategorie chování					
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	30,6%	2,4%	37,5%	1,3%	27,8%	0,4%
9:30	50,9%	4,0%	23,5%	0,7%	20,5%	0,4%
11:00	51,6%	7,8%	20,9%	0,4%	18,9%	0,4%
12:30	45,9%	10,2%	22,4%	0,2%	20,4%	0,8%
14:00	43,2%	14,1%	22,5%	0,6%	17,4%	2,3%
15:30	41,4%	15,3%	23,6%	0,7%	17,2%	1,8%
17:00	39,5%	15,0%	24,1%	0,5%	19,0%	1,4%
18:30	29,1%	15,5%	25,7%	0,7%	26,2%	1,8%
Celá doba	41,5%	10,5%	25,0%	0,6%	20,9%	1,1%

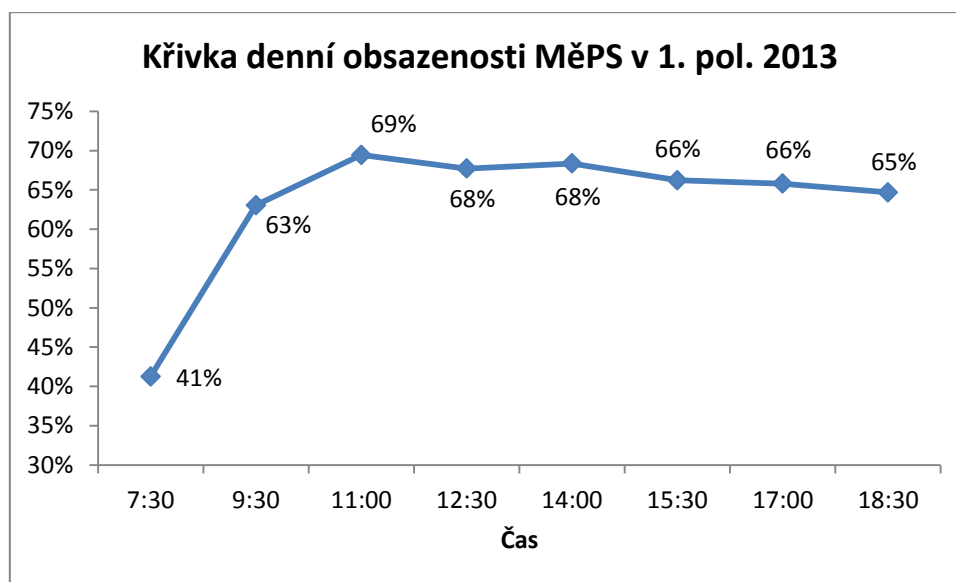
Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Zaplněnost MěPS

Se sledováním respektovanosti souvisí také sledování zaplněnosti MěPS. Data jsou získávána z průzkumů zmíněných v předchozí kapitole. Od počátku souvislého organizování parkování bylo zaznamenáno určité uvolnění systému, kdy z plné zaplněnosti došlo k poklesu tlaku dopravy zhruba čtvrtinového. Nicméně sleduje se nejen celkový stav ale i poměry v jednotlivých zónách. Tab. 4 ukazuje zaplněnost ve sledovaných časových polohách v jednotlivých zónách, graf pak souhrnnou křivku denní obsazenosti.

Tab. 4: Struktura zaplněnosti MěPS v 1. pol. 2012

Časová poloha	Obsazenost v zóně					Souhrn
	A	B	C	F	P	
7:30	43%	38%	44%	48%	38%	41%
9:30	65%	58%	66%	81%	52%	63%
11:00	74%	64%	71%	85%	60%	69%
12:30	75%	62%	68%	84%	51%	68%
14:00	74%	63%	70%	82%	52%	68%
15:30	73%	61%	67%	78%	46%	66%
17:00	73%	59%	68%	73%	58%	66%
18:30	71%	58%	67%	69%	56%	65%
Celodenně	69%	58%	65%	75%	52%	63%



Tab. 4 představuje detailní strukturu obsazenosti MěPS. Zóna B oproti stejnému období vloni vykazuje průměrně o 5 % bodů nižší obsazenost. Patrně se sem promítá zánik obchodních a kulturních příležitostí v souvislosti s demolicí Domu kultury. 2 – 3 % pokles nicméně vykázaly také zóny A a C, zatímco obsazenost Petrohradu vzrostla o cca 9 % bodů.

Situace zůstává nezměněná v zatížení zóny F. I když se jedná o malou a oblast, parkovací stání je zde nejatraktivnější ve městě. Proto se také s oblastí F do budoucna počítá při plánování rozvoje MěPS ve střednědobém výhledu.

Ukazuje se, že někteří motoristé parkovací systém na ulici opouštějí zcela, část volí i levnější stání v parkovacím domě Rychtářka, jiní jej využívají po omezenou dobu v důsledku jeho intenzivnější organizace, což uvolňuje prostor pro další návštěvníky města. Pro ostatní, kteří zůstávají, platí, že musejí být neustále vedeni k respektu parkovacího pořádku. V tomto ohledu má nezastupitelnou roli městská policie, protože ta státní se parkovištěm s parkovacími automaty nevěnuje.

Filosofie společnosti chápe parkovací místo jako omezený produkt, který není možné produkovat v množství odpovídající poptávce. Koneckonců míst reálně spíše ubývá, vizte vymezení míst držitelům karet na úkor parkovišť s parkovacími automaty v historickém jádru před koncem loňského roku. Níže v tab. 4 je přehled obsazenosti v tzv. modrých zónách, tj. na parkovištích vyhrazených držitelům parkovacích karet¹.

Tab. 5: Přehled obsazenosti a respektovanosti v místech vyhrazených držitelům karet

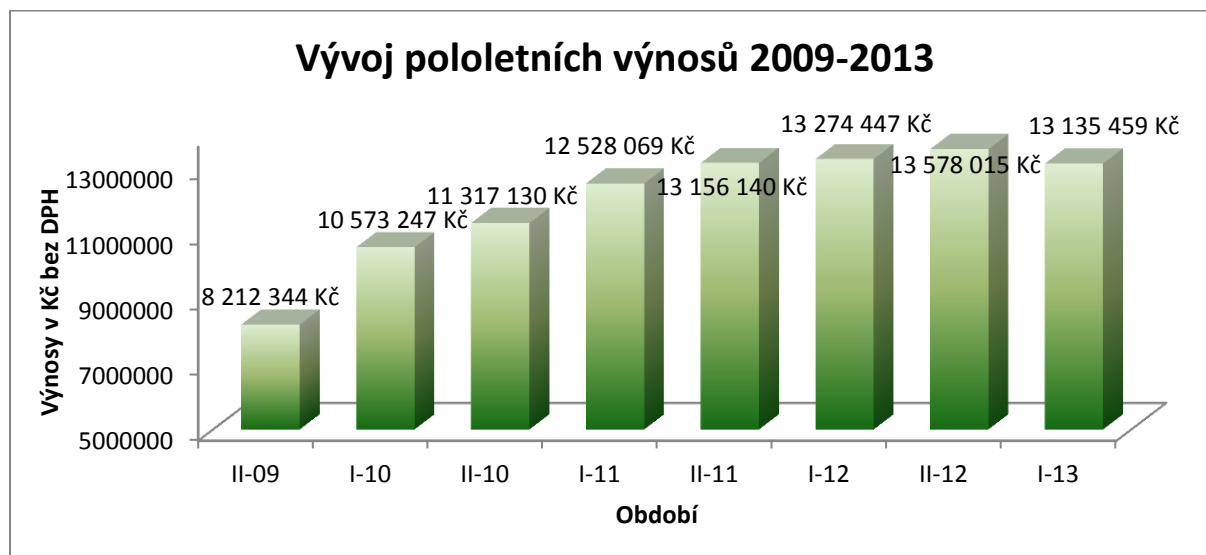
Čas	Zóna A		Zóna F		Zóna Roudná	
	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje
7:30	51%	75%	70%	100%	41%	81%
9:30	56%	72%	90%	89%	48%	73%
11:00	58%	72%	100%	80%	53%	77%
12:30	61%	63%	90%	89%	57%	67%
14:00	52%	72%	90%	67%	53%	72%
15:30	45%	73%	80%	75%	51%	73%
17:00	53%	66%	70%	86%	53%	75%
18:30	49%	77%	80%	88%	56%	71%
Celodenně	53%	71%	84%	84%	52%	74%

Poptávku a nabídku parkování v ulicích Plzně tedy lze usměrňovat jen cenou. Přitom je možné očekávat, že hospodárnost využívání tohoto omezeného zdroje bude pozitivně vnímat i veřejnost. Již dříve jsme zaznamenali první kladné ohlasy občanů – rezidentů – na pozitivní vliv regulace v místě, případně také požadavky občanů na zřízení zóny placeného stání do konkrétních míst. Regulovaný způsob využívání veřejných komunikací je totiž běžný v hustě zalidněných městech napříč Evropou.

¹ Jedná se o využití místní komunikace výhradně podle § 23 odst. 1 písm. c) zák. č. 13/1997 Sb. Parkovací stání je vyhrazeno dopravní značkou držitelé rezidentské či předplatitelské parkovací karty. Pro ostatní zde platí zákaz stání a mohou být odsud odtaženi. Pojem „modrá zóna“ je převzatý z parkovacího pořádku z Prahy, kde tato rezervovaná místa jsou označena též vodorovným značením modré barvy.

Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parking Plzeň za 1. pololetí tohoto roku vykázal oproti stejnému období vloni nižší výnosy z parkování na PA o 1 % bod, oproti zprávě z druhé poloviny roku 2012 přinesly PA do rozpočtu města o 3 % body méně.

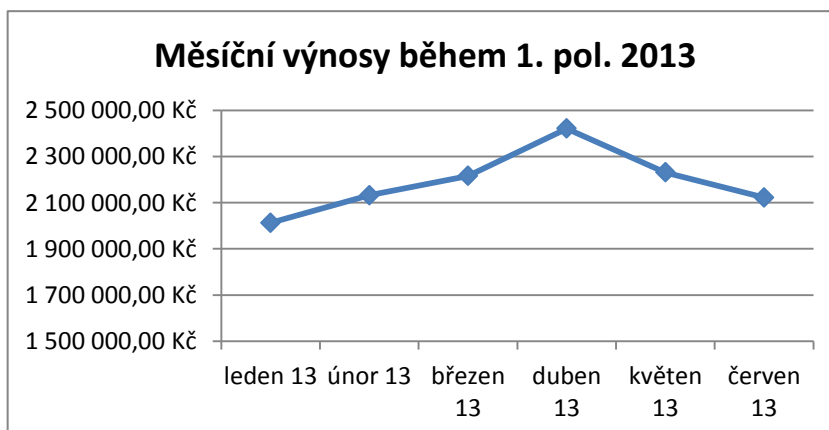


Jak již bylo naznačeno dříve, snížení výnosů je třeba přičíst na vrub úbytku placených míst v historickém jádru (cca 50) a četným uzavírkám v placených zónách. Jen v zónách A, B bylo od počátku roku s různou intenzitou zasaženo dopravními opatřeními přes 480 míst. V zóně C byla delší dobu uzavřena část Havlíčkovy (přes 30 stání) a v zóně F sady Pětatřicátníků (24 míst). Menší vliv lze také přičíst uzavření a demolici Domu kultury, protože s ním vymizely i některé zdroje a cíle dopravy na Americké třídě.

Potvrzuje se tedy předpoklad z předchozí výroční zprávy, že dalšího růstu výnosů z parkovacích automatů nelze dosahovat bez teritoriálního rozšíření parkovacího pořádku. Ve prospěch dalšího rozvoje systému svědčí i fakt, že na stávajícím regulovaném území motoristé akceptovali organizační změny. Rezidenti a předplatitelé regulaci rozumějí a lze tedy systémově s veřejností pracovat i v dalších částech navazujících na historické centrum města.

Tab. 6: Struktura výnosů v jednotlivých měsících 1. pol. 2012

Měsíc	Výnosy
leden 13	2 012 964,50 Kč
únor 13	2 131 879,00 Kč
březen 13	2 215 879,00 Kč
duben 13	2 420 941,00 Kč
květen 13	2 231 225,00 Kč
červen 13	2 122 570,00 Kč
Celkem	13 135 458,50 Kč



Tab. 5 a přiřazený graf představuje měsíční pohled na právě uplynulé pololetí. Nejslabším měsícem byl pochopitelně leden, nejúspěšnějším pak duben. Poté je patrná tendence k nižším výnosům. Další pokles se očekává tradičně s nástupem doby dovolených.

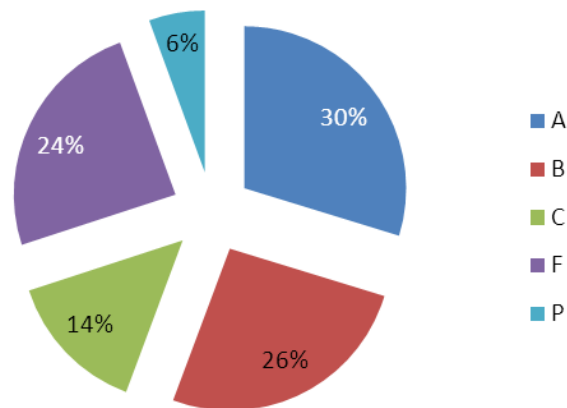
Dále bylo také zaznamenáno, jak atraktivní je kde parkování. Atraktivita každé z pěti zón byla sledována z výnosnosti jejího parkovacího stání. Grafické znázornění vizte vpravo.

Kromě standardního postavení nejsilnějších zón A a B se ukazuje, že velmi atraktivní jsou parkovací stání v zóně F. Zaznamenáváme zde dlouhodobě nejvyšší tlak poptávky po parkování. V rámci rozvoje placeného parkování do dalších let se tady uvažuje i o vyšší sazbě, jelikož stávající desetikoruna za hodinu přestává plnit svou regulativní funkci.

Že je oblast F lukrativní i jako celek také doložil jarní průzkum denního chování řidičů. Potvrzuje se tím mj. i předpoklad z Generelu, že v oblasti mezi Husovou a Přemyslovou ulicí je organizace statické dopravy potřebná. Je zde vyšší hustota zdrojů a cílů dopravy, což je vhodný předpoklad k vytvoření zóny placeného stání. Leckdy zde dopravní tlak i převyšuje kapacitu ulic.

Graf uzavírá zaostávající, koncepčně Generelem stabilizovaný, avšak územně nedotvořený Petrohrad. Jeho atraktivitu pro návštěvníky narušují např. nezaplatněná ramena ústící do Mikulášského náměstí. Parkovací oblast je proto narušená. Tato ramena (ul. Rubešova, Houškova, Jablonského) trpí zaplněním, jelikož jsou sevřena mezi zpoplatněnou Sladkovského ulicí a Mikulášské nám. Na Petrohradě se návštěvník může úspěšně regulaci vyhnout, aniž by se nějak kvalitativně poškodil v docházkové vzdálenosti do cíle své cesty.

Atraktivita dle výnosnosti 1 stání v zóně

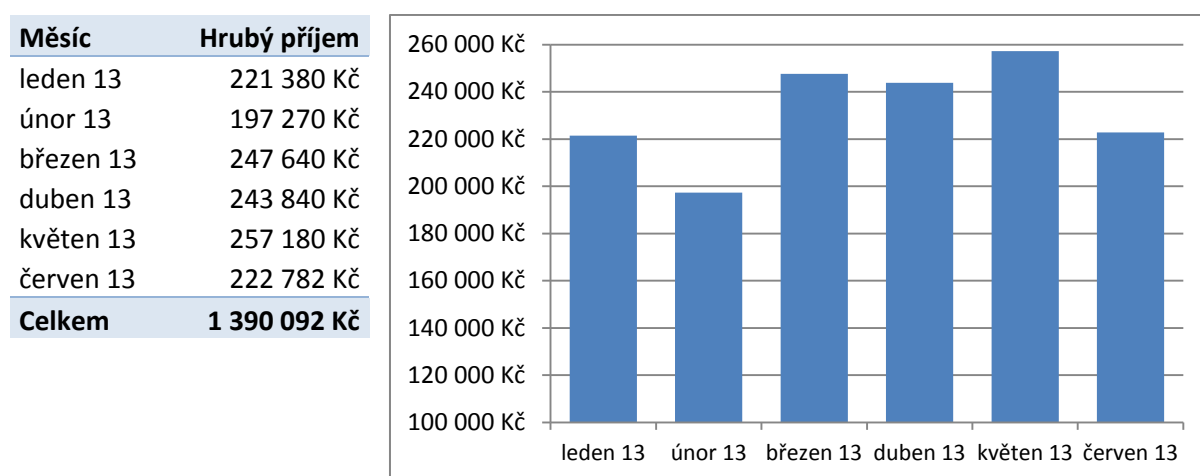


Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

Parking Plzeň provozuje v tomto roce jen jedno terénní parkoviště se závorovým systémem, tzv. P+G, v sadech Pětatřicátníků. Parkoviště u Pekla je více než rok zrušeno s tím, že je nahradí parkovací objekt přiřazený k novému divadelnímu komplexu. Nová parkovací kapacita by měla převýšit staré „Peklo“ více než dvojnásobně.

Parkovné se v sadech Pětatřicátníků vybírá včetně DPH. Hodinová sazba zde činí 20,- Kč po celou provozní dobu parkoviště (Po – Pá 7 – 22 hodin). Veřejnost může hradit parkovné i bezhotovostně Plzeňskou kartou. Tyto transakce nicméně nepřesahují 0,52 % celkových hrubých příjmů z parkoviště.

Tab. 7: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětatřicátníků (v Kč)



Parkoviště bylo ve sledovaném období v zisku, náklady na provoz P+G činí cca 44 tis. Kč/měs. včetně DPH. Strukturu zaznamenaných pololetních výnosů přináší výše tab. 7 a graf.

Sady Pětatřicátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní plocha, 1 parkovací místo zde vyneslo průměrně 2.069,- Kč/měs. Přesto do jisté míry tuto plochu připravují o příjmy vozidla, která parkoviště opouštějí po zavírací době. Již jednou v minulosti z tohoto důvodu došlo ke změně provozní doby závorového systému. Kvůli atraktivitě místa lze nyní uvažovat o provedení zkušebního měsíce, po který by byl provoz závorového systému prodloužen od pondělí do pátku na 24 hodin. Následně by společnost vyhodnotila, zdali by byl tento provoz ekonomicky výhodnější.

Parkovací karty

Parking vydává souladu s Parkovacím řádem jménem města dva typy parkovacích karet, pro legislativně definované tři skupiny osob – pro podnikatele (karta P - předplatitelská), pro občany s trvalým pobytem v ZPS (karta R - rezidenční), pro vlastníky nemovitostí v ZPS (karta R - rezidenční).²

V první půli tohoto roku bylo vydáno 481 ks karet, což je o 37 kusů více než ve stejném období loňského roku. Níže tabulky segmentace prodaných karet, jak se prodávaly do jednotlivých zón a jaký podíl měly na celkovém výnosu z prodeje.

Tab. 8: Segmentace prodaných karet za I – VI/2013

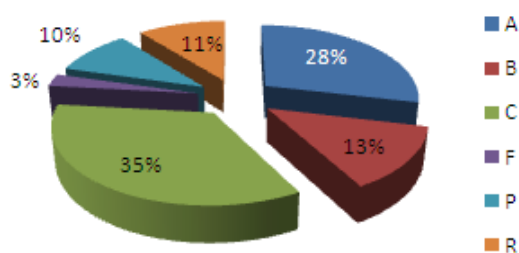
Zóna:	A	B	C	F	P	R	Celkem
Celkem v ks:	138	64	167	13	47	52	481
P (v ks)	9	7	26	3	9	9	63
P (v %)	6,5%	10,9%	15,6%	23,1%	19,1%	17,3%	13,1%
R (v ks)	129	57	141	10	38	43	418
R (v %)	93,5%	89,1%	84,4%	76,9%	80,9%	82,7%	86,9%

Tab. 9: Podíl typů karet na výnosech v 1. pol. 2013

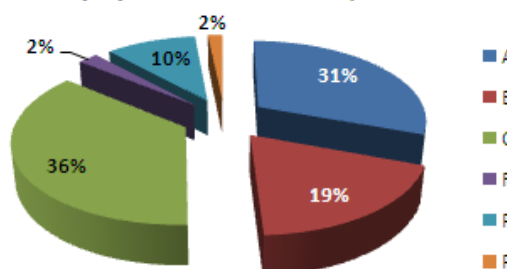
Zóna:	A	B	C	F	P	R	Úhrnem
Objem v Kč:	473 300 Kč	225 650 Kč	247 000 Kč	20 920 Kč	81 080 Kč	83 680 Kč	1 131 630 Kč
P (v Kč)	169 500 Kč	140 000 Kč	161 100 Kč	14 400 Kč	56 400 Kč	54 700 Kč	596 100 Kč
P (v %)	35,8%	62,0%	65,2%	68,8%	69,6%	65,4%	52,7%
R (v Kč)	303 800 Kč	85 650 Kč	85 900 Kč	6 520 Kč	24 680 Kč	28 980 Kč	535 530 Kč
R (v %)	64,2%	38,0%	34,8%	31,2%	30,4%	34,6%	47,3%

Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Ovšem mírná většina výnosu, jak dokládá tabulka č. 9, připadá na karty předplatitelské. Tento stav je způsobován cenovou politikou města. Karty „P“ mají o řád vyšší cenu.

Karty vydané do zón v 1. pol. 2013

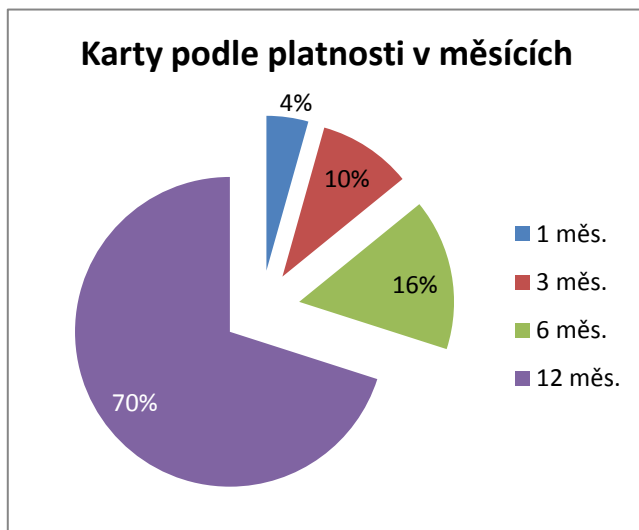


Karty vydané do zón v 2. pol. 2012



Výše uvedené grafy zachycují strukturu prodejů parkovacích karet v předmětném a předchozím půlroce. Novinkou v tomto období je 11 % podíl výdeje karet pro oblast Roudné. Tato oblast dokonce o 1 % bod překročila Petrohrad.

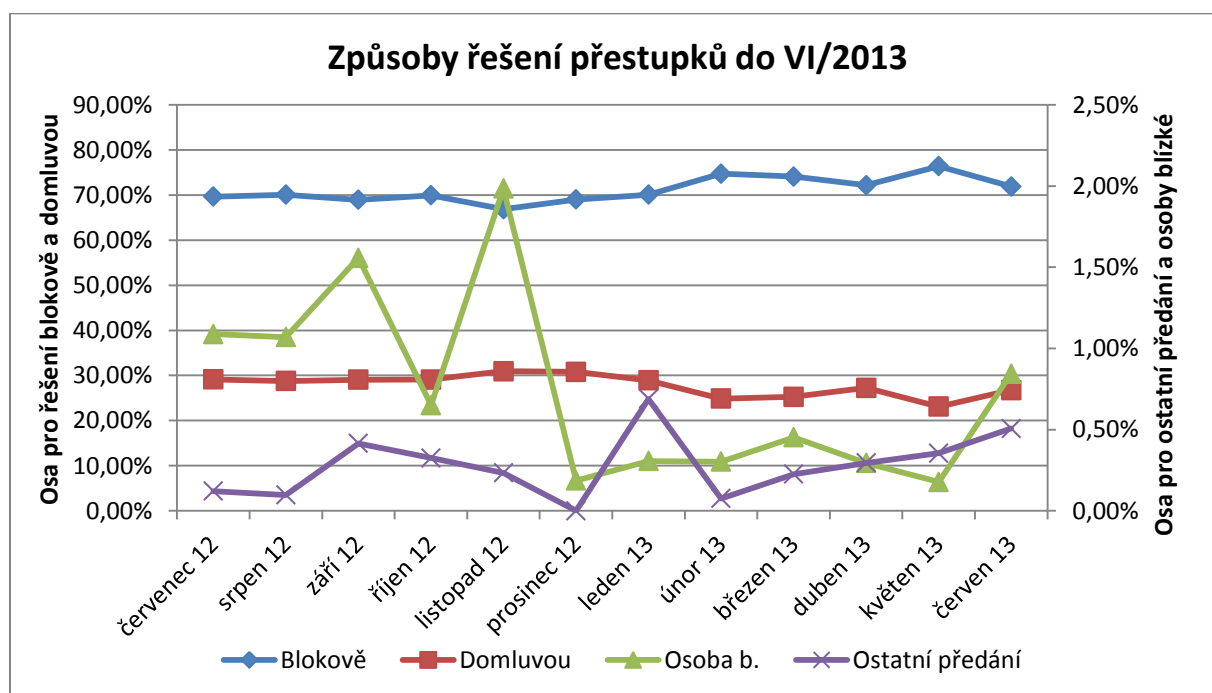
² § 23 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.



Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v 1. polovině tohoto roku vztaženou k délce jejich platnosti, tj. počet měsíců dle sazebníku, viz graf vlevo. Celoroční karty svůj významný podíl ještě o 5 % bodů posílily.

Činnost na úseku TPZOV

Parking na úseku aplikace technických prostředků pro zabránění odjezdu vozidel (TPZOV) vkládá do terénní činnosti technické, organizační a lidské zdroje. Tím šetří prostředky MP při výkonu dohledu. **Pro MěPS je čerpán denně z kapacity MP lidský zdroj představující tři strážníky.** Parking monitoruje činnost posádek TPZOV, které se věnují dohledu nad dodržováním dopravních předpisů v systému.

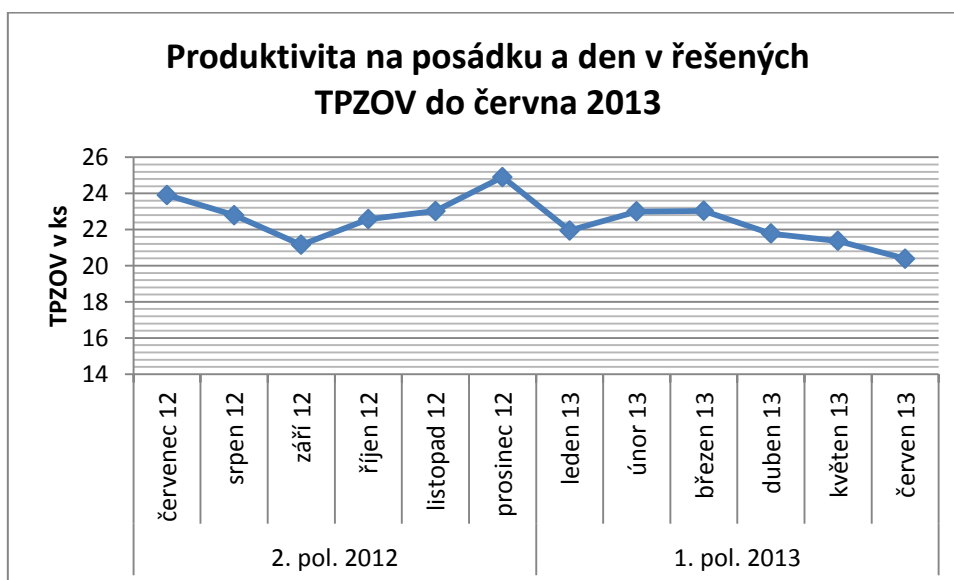


Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh posledních 12 měsíců. V tomto pololetí asistoval organizátor statické dopravy u řešení více než 7600 přestupků v parkovacím pořádku. Aktuálně je 73 % z nich řešeno blokově, 26 % domluvou, osoby blízké klesly na 0,4 % a necelá 0,4 % tvoří ostatní předání. Popsaná činnost byla dle údajů MP vykonávána se souhrnnou průměrnou pokutou 237,- Kč, když to činilo:

- ve statické dopravě na placených stáních 163,- Kč
- v ostatních případech statické dopravy (zejména zakazy) 276,- Kč.

Z téhož grafu lze vyčíst i úměrný vztah blokového řešení a domluv. Ubývá-li jedné, přibývá druhé, ostatní kategorie jsou spíše zanedbatelné.

Povšimnout si lze poklesu u kategorie osob blízkých ze zhruba 1,5 % na 0,4 %. To bude zřejmě dáno změnou legislativy od počátku roku, kdy se odpovědnost za přestupek přenáší na majitele vozidla, jestliže není zjištěn řidič, jenž přestupek způsobil. Zdali marginální kategorie, kdy se osoba oficiálně předává, odpovídá reálným záchytům v ulicích, Parking nemůže zodpovědět, jelikož je známo, že administrativně náročnější úřední předávání případů je nepopulární pracovní postup, který někdy proto bývá nahrazován tzv. nepravou domluvou. Je však potěšitelné, že domluvy slabě klesly a mohly by se udržet již trvale pod 30 %, snad na čtvrtině. Ze statistiky lze odhadnout, že ze zóny placeného stání bylo během uplynulého pololetí předáno 57 osob, z toho 30 pro tzv. výmluvu na osobu blízkou.



Výše je zobrazena produktivita posádek TPZOV za směnu, která je dvanáctihodinová vždy od pondělí do pátku 7:00 – 19:00 hodin. Platí, že o nasazení a sejmutí TPZOV rozhoduje příslušník městské policie, nikoli organizátor statické dopravy, jak bylo v minulosti chybně interpretováno hlavně sdělovacími prostředky. Níže ještě tabulka shrnující využití pracovní doby smíšenými posádkami TPZOV.

Tab. 10: Využití pracovní doby 7 – 19 h posádkami od ledna do června 2013

Měsíc	První příložení	Poslední příložení	Poslední sejmutí
leden	8:41	17:20	18:44
únor	8:41	17:16	18:37
březen	8:46	17:09	18:43
duben	8:51	17:16	18:24
květen	8:33	17:02	18:35
červen	8:38	17:09	18:33

Již zobrazená produktivita se uskutečňuje v rámci provozní doby ZPS využívané pracovním podle tab. 10. Je zde patrná rezerva v dohledu v podvečerním čase necelé 2 hodiny, v ranním čase zase více než 1,5 hodiny. Reálný pracovní den každé posádky zahrnuje také dvě přestávky v práci po 30 minutách. Činnost na úseku TPZOV tedy vykazuje určité časové rezervy, jejichž řešení by vyžadovalo určitá organizační opatření. A to spíše na straně MP, jelikož technické prostředky společnosti Parking jsou jí k dispozici po celou provozní dobu parkovacích automatů.

Výše uvedené nedostatky tedy mohou být řešeny pracovním metodicky či disciplinárně, a to v organizační struktuře MP. Parking, který zavedl soustředěné dohledy, aby optimalizoval výchovné působení dohledů TPZOV v čase a prostoru, má za to, že otázka inspekce, disciplíny a motivace strážníků je v pravomoci vedení MP.

Z organizačního hlediska je vhodné doporučit dvojsměnný provoz dopravní skupiny MP, jestliže má dojít také k dalšímu územnímu rozšíření systému.

Z motivačního hlediska by bylo vhodné implementovat model výkonnostních prémie do práce strážníků na úseku TPZOV, od kterých se denně vyžaduje výrazně větší objem řešení přestupků než u ostatních úseků. Tím by se zefektivnila a zatraktivnila práce zaměstnanců na méně oblíbeném či náročnějším úseku.

Parkovací dům Rychtářka

Parkovací dům Rychtářka (dále jen Rychtářka) oslavil dne 23. 6. 2013 dva roky od spuštění. Provozuje se na základě mandátní smlouvy zmiňované v úvodu této zprávy. Jak ukazuje tab. 11 za půlrok provozování Rychtářky byly realizovány hrubé příjmy přes 1,9 mil. korun.

Tab. 11: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v 1. pol. 2013

Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	P+G Celkem	Předplatné	Kongresové I.
leden 13	203 175 Kč	6 710 Kč	209 885 Kč	56 600 Kč	8 750 Kč
únor 13	196 110 Kč	7 200 Kč	203 310 Kč	45 000 Kč	13 550 Kč
březen 13	262 010 Kč	8 510 Kč	270 520 Kč	22 800 Kč	17 680 Kč
duben 13	258 365 Kč	10 745 Kč	269 110 Kč	80 900 Kč	9 350 Kč
květen 13	297 015 Kč	10 125 Kč	307 140 Kč	54 000 Kč	8 050 Kč
červen 13	223 630 Kč	9 960 Kč	233 630 Kč	22 800 Kč	80 200 Kč
Celkem	1 440 305 Kč	53 250 Kč	1 493 555 Kč	282 100 Kč	137 580 Kč

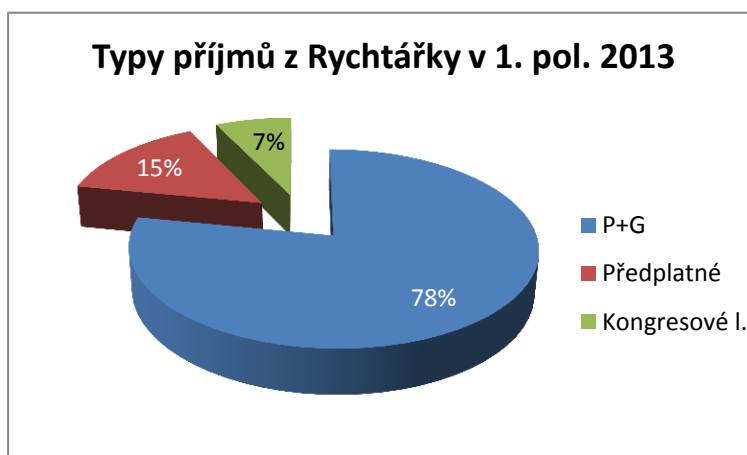
Úhrnem za PD Rychtářka v 1. pololetí 2013:

1 913 235 Kč

Zprava uvedený graf segmentuje zákazníky podle typu realizovaných hrubých příjmů. Nejvíce je Rychtářka využívána jako parkoviště P+G, tj. je cílem návštěvníků centra města. Následují předplatitelé, z nichž drtivou většinu tvoří ti denní (91 %), dále ti s nonstop rezervací (5 %), noční (4 %).

Příležitostně je parkovací dům využíván při pořádání sportovních či společenských akcí prostřednictvím

tzv. kongresových lístků kongresovými hosty. Pořadatelé si zde pro své hosty předplatí určitý počet stání na dobu konání akce. Především je tato služba využívána FC Viktoria Plzeň, potom také hotelem Marriott a příležitostně dalšími.

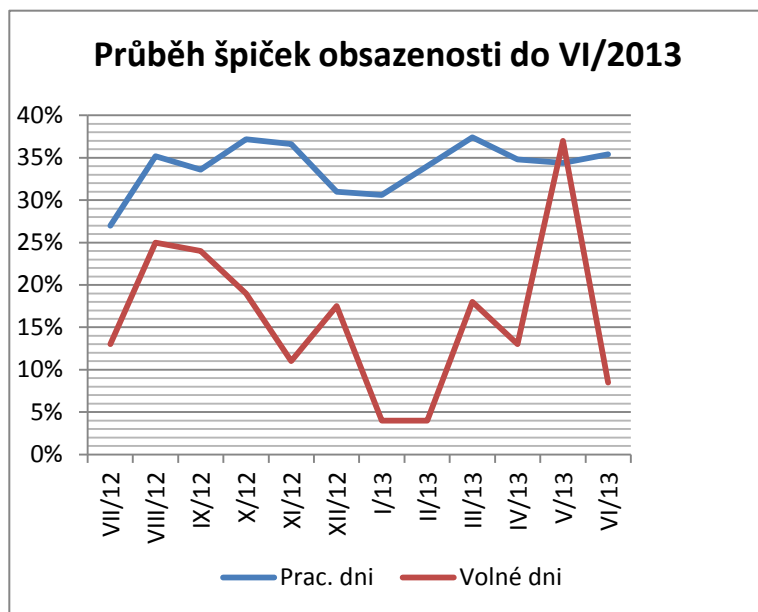


Tab. 12a: Souhrn denních maxim obsazenosti do VI/2013 v pracovním týdnu

Měsíc:	VII/12	VIII/12	IX/12	X/12	XI/12	XII/12	I/13	II/13	III/13	IV/13	V/13	VI/13
pondělí	26%	31%	32%	32%	41%	25%	32%	33%	37%	30%	38%	36%
úterý	26%	29%	33%	37%	30%	26%	26%	33%	35%	35%	34%	36%
středa	25%	32%	33%	35%	33%	27%	32%	32%	35%	36%	25%	35%
čtvrtek	39%	57%	47%	35%	46%	45%	31%	41%	46%	35%	35%	36%
pátek	19%	27%	23%	47%	33%	32%	32%	31%	34%	38%	40%	34%
Souhrn:	27%	35%	34%	37%	37%	31%	31%	34%	37%	35%	34%	35%

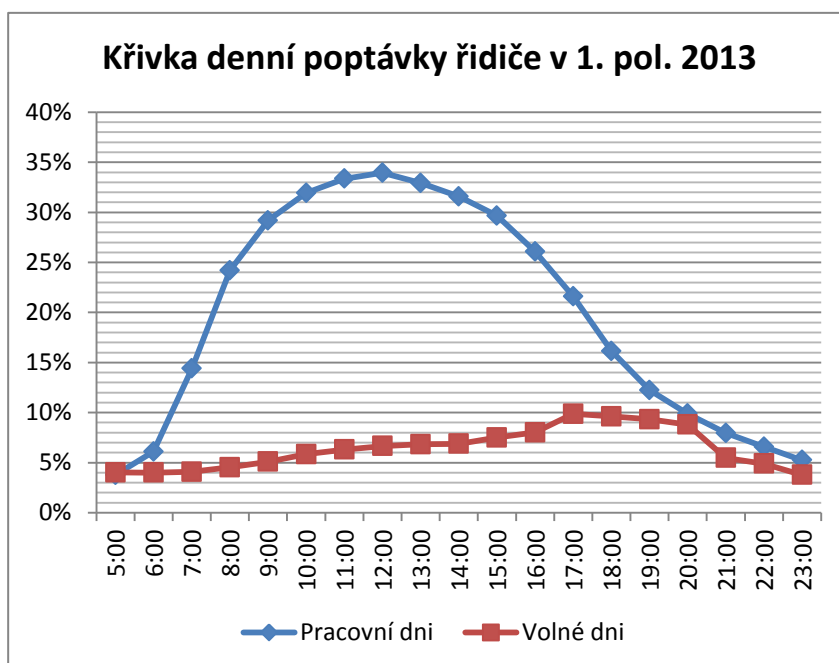
Tab. 12b: Souhrn denních maxim obsazenosti do VI/2013 ve volných dnech

Měsíc:	VII/12	VIII/12	IX/12	X/12	XI/12	XII/12	I/13	II/13	III/13	IV/13	V/13	VI/13
neděle	20%	42%	19%	7%	15%	23%	3%	3%	24%	17%	37%	6%
sobota	6%	8%	29%	31%	7%	12%	5%	5%	12%	9%	37%	11%
Souhrn:	13%	25%	24%	19%	11%	18%	4%	4%	18%	13%	37%	9%

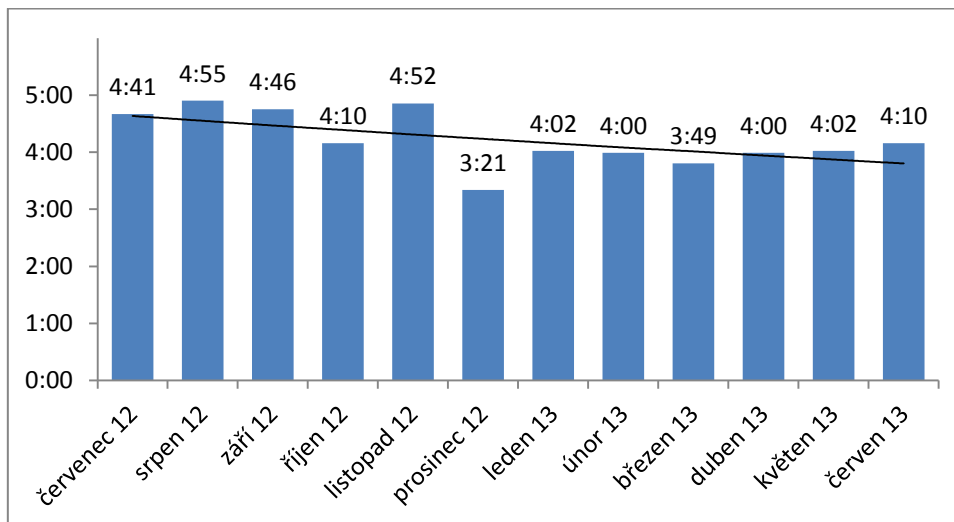


Tab. 12a,b uvádí špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících, průběh těchto maxim do konce 1. pololetí 2013 pak zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dni a pro volné dni.

Zprava uvedený graf přináší souhrn poptávky řidičů po parkování v Rychtářce v průběhu dne za aktuální pololetí, a to v členění na pracovní a volné dni.

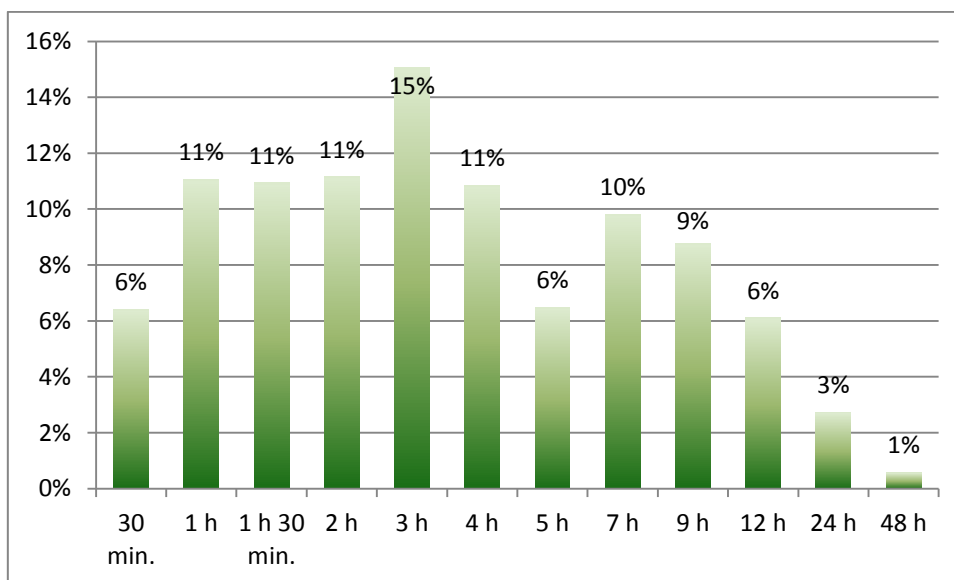


Průměrná délka stání v P+G zachycená do června 2013



I nyní se potvrzuje předpoklad dřívější studie k provozu Rychtářky, že se zde bude většinou parkovat po dobu delší než 2 hodiny. Do Rychtářky míří různé skupiny klientů. Část z nich parkuje v parkovacím domě z důvodů, které vyžadují délku pobytu jednak delší než dvě hodiny, jednak kratší, než je pracovní doba. Zaměstnanci zde nejsou většinou skupinou parkujících, jak lze vyčíst z grafu vloženého níže. Také z něj lze vyčíst, že nemalou část klientely tvoří i ti řidiči, jak je známe z parkování u automatů, kteří krátkodobě pobývají v centru města.

Preferovaná denní doba stání návštěvníky v 1. pol. 2013



Controlling a výnosy

MěPS má v rámci rozpočtu města zřízený controllingový objekt, do kterého přicházejí prostředky z regulovaného parkování na povrchu a ze závorových systémů (P+G) včetně Rychtářky. Jedná se o jednotné inkasní místo parkovného, kdy každý transfer je označen controllingovým identifikátorem, a takto vstupuje na příjmové straně do rozpočtu města Plzně. SVSmP jménem města Plzně provádí pravidelně v souladu s Mandátní smlouvou kontroly

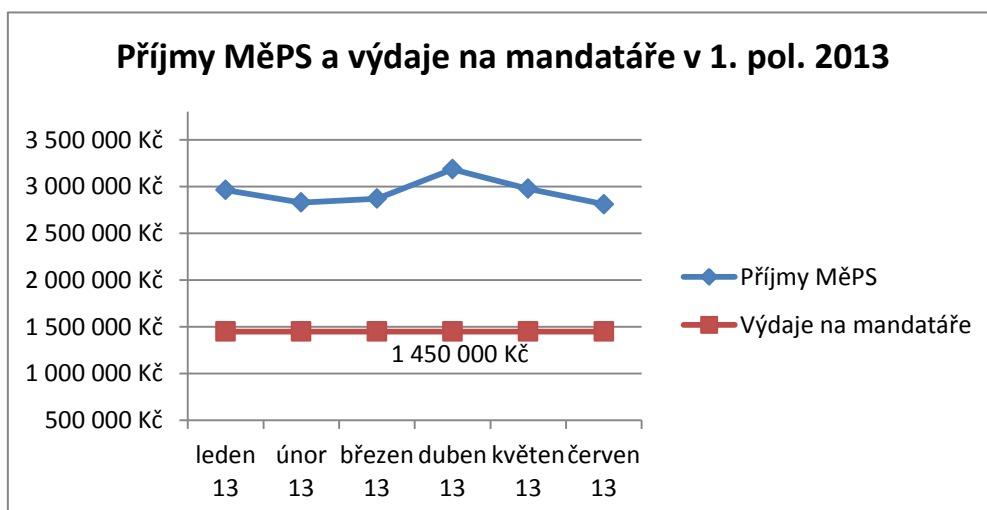
- provádění plateb výnosů z parkovacích objektů do controllingového objektu;
- výkaznictví ve vztahu k identifikaci pohybů na controllingovém objektu MěPS;
- vydávání parkovacích karet s ohledem na platné právní předpisy;
- dalších provozních povinností dle Mandátní smlouvy.

Controllingově jsou sledovány všechny typy příjmů směřujících do rozpočtu města Plzně. Správce rozpočtu, resp. účetní, odvádí z některých výnosů DPH. Dominantní část příjmů, tj. z parkovného na parkovacích automatech, získává město v režimu tzv. veřejnoprávního výběru a ta se tedy DPH nezdaňuje.

Do controllingového objektu odešlo dosud 17.650.455,50 Kč, viz tabulka níže. Nadto SVSmP skládala na tento účet též prostředky vybrané jako náhradu ušlého výnosu za tzv. vyblokování placeného parkoviště na základě žádostí třetích stran podávaných na ÚMO Plzeň 3. Tyto náhrady jsou v tomto půlroce vyměřeny ve výši 85.821,- Kč.

Tab. 12: Příjmy z parkovného a výdaje na mandatáře v 1. pol. 2013

Měsíc	Automaty	Sady "35"	Peklo	PD Rychtářka	Park. karty	Předpl. Sady P.	Předpl. Rychtářka	Kongresové lístky	Příjmy MěPS
leden	2 012 964,50	221 380,00	0,00	209 885,00	451 860,00	0,00	56 600,00	8 750,00	2 961 439,50
únor	2 131 879,00	197 270,00	0,00	203 310,00	177 370,00	60 000,00	45 000,00	13 550,00	2 828 379,00
březen	2 215 879,00	247 640,00	0,00	270 520,00	95 680,00	0,00	22 800,00	17 680,00	2 870 199,00
duben	2 420 941,00	243 840,00	0,00	269 110,00	161 260,00	20 000,00	80 900,00	9 350,00	3 205 401,00
květen	2 231 225,00	257 180,00	0,00	307 140,00	118 020,00	0,00	54 000,00	8 050,00	2 975 615,00
červen	2 122 570,00	222 782,00	0,00	233 590,00	127 440,00	0,00	22 800,00	80 200,00	2 809 382,00
Celkem	13 135 458,50	1 390 092,00	0,00	1 493 555,00	1 131 630,00	80 000,00	282 100,00	137 580,00	17 650 415,50



Pozn.: Nezohledňuje se DPH odváděné správcem rozpočtu. Neobsahuje příjmy z vyblokování stání skládané na c. o. SVSmP dle smluv. Neobsahuje výnos z pokut realizovaný MP Plzeň.

Výhled MěPS

Během sledované doby dostal MěPS několik významných impulsů k dalšímu rozvoji. Zaprvé se podařilo dokončit výběrové řízení na nové parkovací automaty a uzavřít s dodavatelem příslušnou smlouvu. Tento krok je alfou a omegou nejen pro stávající, ale i dále se rozvíjející provoz zón placeného stání na místních komunikacích ve městě Plzni. Bez toho, aby byl znám dodavatel parkomatů, nelze reálně naplňovat koncepční rozhodnutí o rozšiřování regulace parkování.

V otázce dalšího rozvoje se především kontinuálně navazuje na vloni přijatou studii Rozšíření zóny placeného parkování (ÚKRmP, 3/2011), jestliže pracovní skupina primátora města Plzně přijala v červnu tohoto roku Strategii rozšíření zóny placeného parkování v Plzni v období 2014 – 2017.

V rámci této strategie se regulace parkování má rozvinout do širšího centra města a dotkne se území městských obvodů Plzeň 1 – 3. Očekává se, že se uleví od dopravního přetlaku novým lokalitám v širším centru města, přičemž tento efekt by měl být doprovázen i zvýšenými příjmy. Podle strategie lze předpokládat, že se celý MěPS dostane do kladných čísel, jestliže by systém i s přírůstkem nových zón mohl přinášet do rozpočtu města 57 – 62 mil. korun. Celkové náklady na MěPS přitom budou činit cca 42 mil. Kč.

Vedle toho se také uzavřela příprava nové úpravy Parkovacího řádu, která vzešla z podnětu odboru účtování a daní MMP, za účelem lepšího vymezení veřejnoprávního výběru v oblasti rezidentského parkování, a organizátora statické dopravy, kdy byl objeven drobný nesoulad výčtu ulic v liteře nařízení se stavem v Generelu. Nová úprava, která ale pro řidiče reálně žádný dopad nemá, by měla být přijata po letních školních prázdninách.

S ohledem na situaci v MěPS analyzovanou v této zprávě se na úseku TPZOV a respektovanosti pravidel v zónách doporučuje městu a jeho městské policii:

- a) Zavedení motivačního prvku do odměňování strážníků na úseku TPZOV, a to zejména za účelem zefektivnění práce, zlepšení atraktivity a pověsti zařazení na tomto úseku, dříve byla práce v dohledu nad pořádkem v dopravě považována skoro za trest;
- b) Zaměřit se na udržení kvality dohledu, resp. zajištění dohledu v MěPS i před večerní zavírací dobou zón placeného stání, kdy je MěPS stále ještě hojně využíván.
- c) Naplánovat změnu organizace směn v dopravní skupině MP na dvousměnný provoz s prokladem ranní a odpolední směny při špičce v MěPS;
- d) Plánovat personální posílení dopravní skupiny MP, zejména delimitaci 1 – 2 nových pracovních míst s ohledem na zamýšlený rozvoj MěPS (viz kroky k rozvoji systému výše) do dalších lokalit, aby bylo možné pokrýt odpovídajícím dohledem územně rozšířený parkovací pořádek.

Závěrem

1. Za uplynulé období se zachovává zlepšená situace ve statické dopravě v otázce respektovanosti i zaplněnosti ulic. Systém je stabilizovaný. Rezidenti i zbývající veřejnost regulaci rozumějí. Placené stání jako princip již není chápáno kontroverzně jako dříve, kdy nebyl motorismus tolik rozšířen a lidé byli zvyklí na bezplatné stání.
2. Přetrvává vyšší dopravní tlak na zónu F, kde je parkovací stání nejatraktivnější. Zóna představuje kombinaci malé kapacity a vysoké atraktivity. Oblast navíc přímo sousedí se zónou A. Je to jediné místo okolo historického jádra, kde k sobě přiléhají 30 korunová a 10 korunová parkovací zóna. Bylo by zde vhodné nastavení sazby odpovídající zóně B.
3. Podrobnější zkoumání denní obsazenosti a činnosti v oblastí TPZOV odhaluje určité slabiny v dohledu v určitých fázích dne – (1) ráno od začátku provozní doby zón po cca 1,5 hod., poté (2) v odpoledních a podvečerních hodinách. Činnost dohledu se v určitých fázích dne vytrácí, a to dnes již spíše z organizačních důvodů. Řešením může být změna organizace směn v dopravní skupině MP.
4. Průměrná pokuta ve statické dopravě ve sledovaném období činila 237,- Kč (z toho na placených parkovištích 163,- Kč, v ostatních případech 276,- Kč), což představuje nárůst 41,- Kč oproti předchozí zprávě. Po více než 3 letech se souhrnná hodnota opět přibližuje 240 korunám z 1. poloviny r. 2010, od kdy se parkovací systém takto souvisle analyzuje. Potěšitelný je pokles domluv k 26 %, což je také zčásti ovlivněno změnou legislativy u tzv. výmluv na osobu blízkou, a to znamená, že by se tato kategorie mohla na nižší úrovni udržet i do budoucna.
5. Na úseku parkovacích karet nedošlo k žádné změně v objemu výdeje zákonným rezidentům a abonentům. Zvýšený prodej v řádu necelých čtyř desítek kusů je kryt zavedením rezidentského parkování na Roudné. Metodika výdeje a postupy související s ochranou osobních údajů se osvědčily, protože se v tomto duchu neobjevily stížnosti a nedošlo ani ke změně příslušné legislativy (zákon o ochraně osobních údajů, zákon o pozemních komunikacích).
6. Všechny výnosy města Plzně plynoucí z provozu, regulace a organizace MěPS jsou controllingově sledovány a vkládány na jednotné inkasní místo na příjmové straně rozpočtu. Výnosy z pokut organizátor nesleduje. Do controllingového objektu plynulo v tomto půlroce 17.650.455,50 Kč. Menší části z tohoto výnosu podléhají DPH, kterou odvede správce controllingového objektu (rozpočtu). Dominantní část, tj. veřejnoprávní výběr z parkomatů, DPH nepodléhá.
7. MěPS z hlediska výnosnosti stání potvrzuje předpoklady Generelu o potenciálu dalšího rozvoje regulace statické dopravy. Potěšitelné je, že se jednak podařilo dokončit výběrové řízení na nové parkovací automaty, bez čehož nelze rozvoj realizovat, jednak pracovní skupina primátora města Plzně úspěšně projednala Strategii rozšíření zóny placeného parkování v Plzni v období 2014 – 2017.