

# **Zpráva o městském parkovacím systému za 2. pololetí 2013**



**Předkládá: Martin Pytlík**

**Zpracoval: Mgr. Pavel Netolický**

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 .....	17
Výhled MěPS .....	19
Závěrem .....	21

## **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, 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 a Dodatku č. 3 ke dni 1. 1. 2012 (dále jen „Smlouva“). 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, jde například o 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.

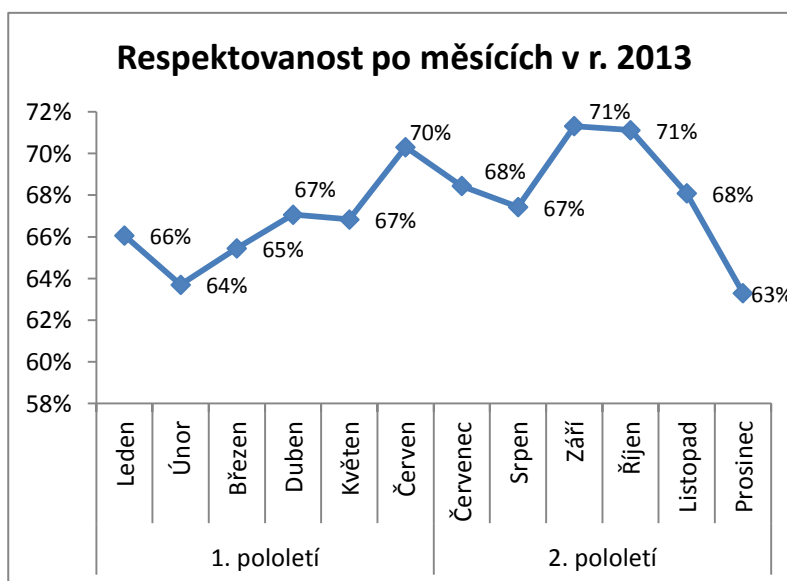
**Tab. 1: Respektovanost zachycená v roce 2013**

Měsíc	Dodrжуje	Nedodrжуje	Respektovanost v %
<b>1. pololetí</b>			
Leden	3809	1740	66%
Únor	2877	1504	64%
Březen	3012	1503	65%
Duben	4033	1735	67%
Květen	3821	1631	67%
Červen	3446	1320	70%
<b>2. pololetí</b>			
Červenec	3738	1458	68%
Srpen	2750	1157	67%
Září	3920	1316	71%
Říjen	4255	1439	71%
Listopad	4114	1585	68%
Prosinec	3329	1667	63%
<b>Souhrnem</b>	<b>43104</b>	<b>18055</b>	<b>68%</b>

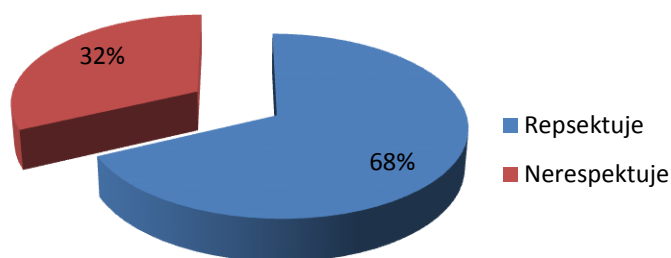
V tabulce a grafu je zobrazena respektovanost v průběhu roku 2013. Její souhrnná hodnota se ustálila na 68 %. Oproti předchozí zprávě se jedná o hodnotu vyšší o 1 procentní bod. Druhá půle roku 2013 oproti stejnému období 2012 si však připsuje 4 % posílení respektovanosti.

V tomto období tedy lehce stoupla ochota řidičů platit za parkování vozidel, nicméně to nevybočuje z určité stability systému ve víceleté perspektivě.

Nyní tedy z 61 tisíce statisticky zachycených vozidel v roce 2013 dodrželo dopravní předpisy v MěPS zhruba 43 tisíc.



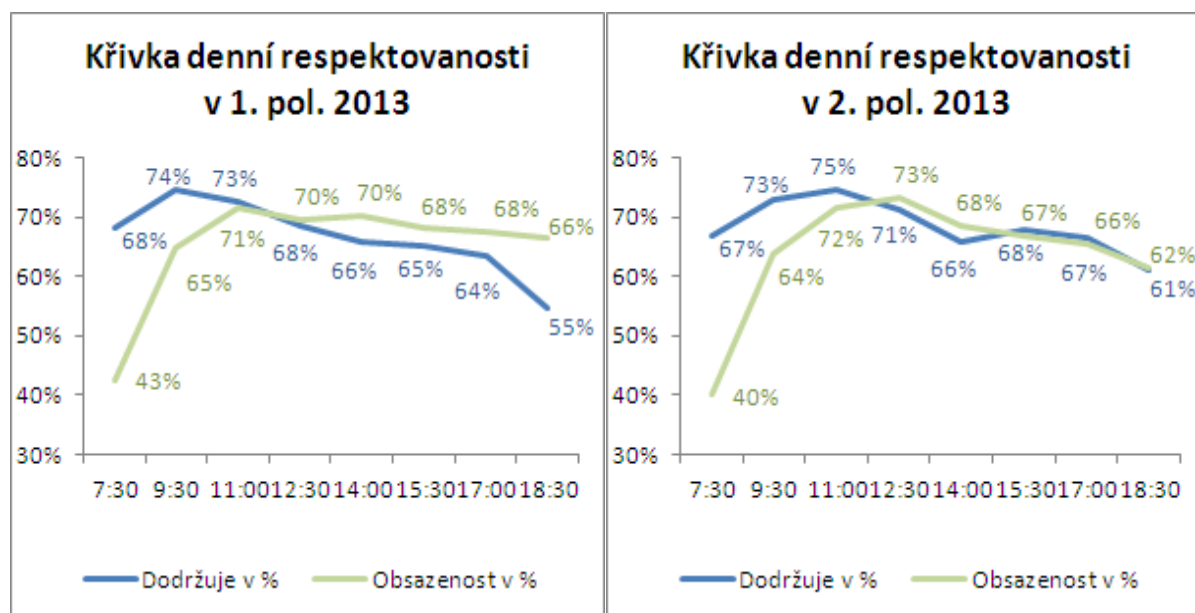
### Stav dodržování dopravních předpisů



Koláčový graf zleva zobrazuje, jak se k sobě mělo legální a nelegální parkování v loňském roce. Na grafech níže se bude vykreslovat, jak se respektovanost pohybuje během průměrného pracovního dne.

To je důležité zejména tehdy, má-li respektovanost dále růst. V takovém případě je zapotřebí vyvinout na straně MP úsilí v těch částech směn, kdy respektovanost přes den slábne

(viz graf níže) bez toho, aby toto vedlo ke snížení kvality dohledu v době s již dosaženou lepší hodnotou. Kromě křivky respektovanosti je zajímavá i křivka obsazenosti. Ukazuje se, že se parkovací systém v čase odsouvá od provozní doby 7:00 – 19:00 h na pozdější dobu. Parkování v ulicích se využívá i ve večerní době. **Pravděpodobně nazrál čas pro posun provozní doby o hodinu, tj. od 8:00 h do 20:00 h**, což potvrdí i další kapitola. Takto by se musela posunout i pracovní doba příslušného útvaru MP.



Odpolední doba přináší do centra města určitou výměnu 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 ze zaměstnání také držitelé parkovacích karet, kteří křivce brání klesat výraznějším tempem. Na další stránce pro informaci tabulkové srovnání chování řidičů v čase (tab. 2, tab. 3).

**Tab. 2: 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%
<b>Celá doba</b>	<b>41,5%</b>	<b>10,5%</b>	<b>25,0%</b>	<b>0,6%</b>	<b>20,9%</b>	<b>1,1%</b>

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

**Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 2. pol. 2013**

Čas	Kategorie chování					
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	26,98%	1,06%	39,80%	1,08%	29,04%	1,06%
9:30	47,63%	5,25%	25,32%	0,94%	19,44%	1,42%
11:00	51,91%	7,36%	22,64%	0,50%	16,09%	1,50%
12:30	49,54%	10,36%	21,74%	0,65%	16,33%	1,38%
14:00	44,52%	11,47%	21,43%	1,23%	20,13%	1,22%
15:30	45,46%	12,04%	22,44%	1,02%	17,57%	1,47%
17:00	42,35%	12,20%	24,23%	1,30%	18,71%	1,20%
18:30	35,13%	12,70%	26,01%	0,92%	23,15%	1,09%
<b>Celá doba</b>	<b>42,94%</b>	<b>9,06%</b>	<b>25,45%</b>	<b>0,95%</b>	<b>20,06%</b>	<b>1,29%</b>

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

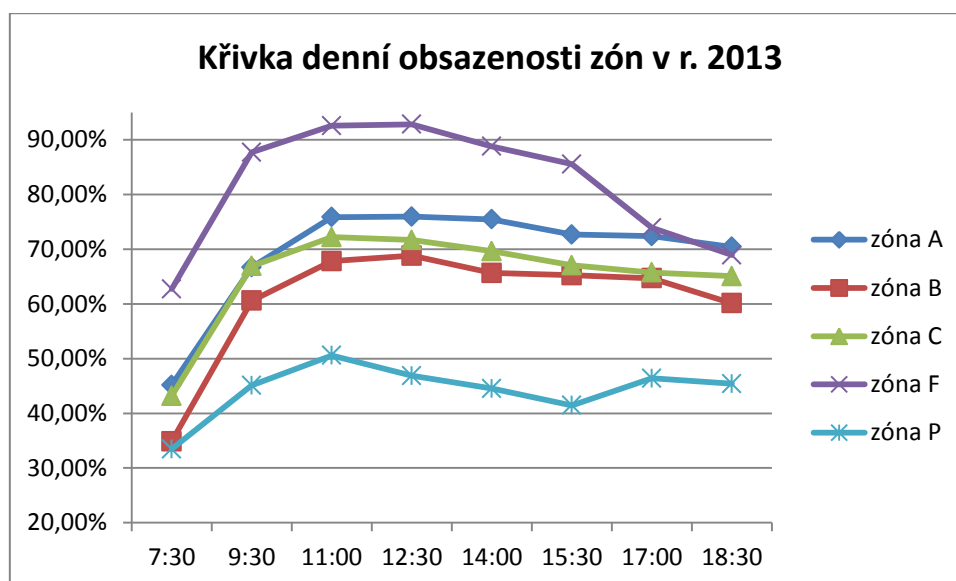
Zajímavostí v chování řidičů je **odpolední nárůst kategorie „Neplatný lístek“**, což také signalizuje jisté rezervy v dohledu nad dodržováním dopravních předpisů během odpoledne. Tito lidé si totiž nejprve zaplatí a po překročení času vymezeného na parkovacím lístku už nejsou ochotni si doplatit a zkouší další prostor tzv. risknout.

## 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 třetinovému. Nicméně sleduje se nejen celkový stav ale i poměry v jednotlivých zónách. Tab. 4 s grafem ukazují zaplněnost ve sledovaných časových polohách v jednotlivých zónách.

**Tab. 4: Struktura zaplněnosti MěPS v roce 2013**

Časová poloha	Obsazenost v zóně					Průměr
	A	B	C	F	P	
7:30	45,18%	34,87%	43,19%	62,72%	33,45%	41,29%
9:30	66,72%	60,59%	66,92%	87,72%	45,11%	64,34%
11:00	75,86%	67,84%	72,23%	92,59%	50,57%	71,45%
12:30	75,95%	68,82%	71,67%	92,85%	46,87%	71,45%
14:00	75,46%	65,64%	69,65%	88,82%	44,54%	69,36%
15:30	72,69%	65,24%	67,07%	85,57%	41,44%	67,40%
17:00	72,39%	64,69%	65,74%	73,90%	46,39%	66,56%
18:30	70,43%	60,11%	65,06%	68,95%	45,42%	63,93%



Tab. 4 představuje detailní strukturu obsazenosti MěPS. Nejvyšších maxim se dosahuje na komunikacích označených jako zóna F (Husova ul. u ČNB a sady Pětatřicátníků mezi Pobřežní a Palackého nám.). Jedná se o trvalý stav, na který poukazují souhrnné zprávy opakovaně. Řešením by bylo dotvoření okruhu B okolo jádrové zóny A a zároveň zavedení parkovací regulace v ulicích západně od Klatovské tř.

Obsazenost jádrové zóny A v průměru meziročně poklesla o 3 % body, totožný pokles vykázala i zóna C, naopak parkovací oblasti B a Petrohrad nepatrně posílily v průměru o 1 procentní bod. Ovšem Petrohrad zůstává nejméně atraktivní zónou vůbec.

Zóna B, která vykazuje nižší průměrnou obsazenost než zóna C, je v současnosti zasažena trvalými i přechodnými negativními vlivy. Jednak se sem zřejmě promítá zánik obchodních a kulturních příležitostí v souvislosti se zánikem Domu kultury, což se zdá být trvalé, jednak zde uzavírka Wilsonova mostu vytvořila určitou bariéru pro cíle, které by běžně statickou dopravu přiváděly do oblasti Americké a Pařížské ulice. Dosud se i přes naše urgency nepodařilo udržet formou přechodného dopravního značení placené parkování na Denisově nábř. směrem k PMDP.

Ukazuje se, že někteří motoristé parkovací systém na ulici opouštějí, v případě jádrové zóny A pak část řidičů volí levnější stání v parkovacím domě Rychtářka. Jiní motoristé placené parkování využívají po omezenou dobu v důsledku intenzivnějšího dohledu nad parkovacím pořádkem, což uvolňuje prostor pro další návštěvníky města. Pro ostatní, kteří zůstávají, platí, že musejí být neustále vedeni k respektu parkovací regulace. 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 odpovídajícímu poptávce. Město se proto v uplynulém roce snažilo ulehčit v dopravní situaci zejména občanům s trvalým pobytem, pro které vytvořilo v rámci existujících parkovacích zón vyhrazená stání jen pro držitele parkovacích karet.<sup>1</sup> Níže v tab. 5 je přehled jejich obsazenosti.

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

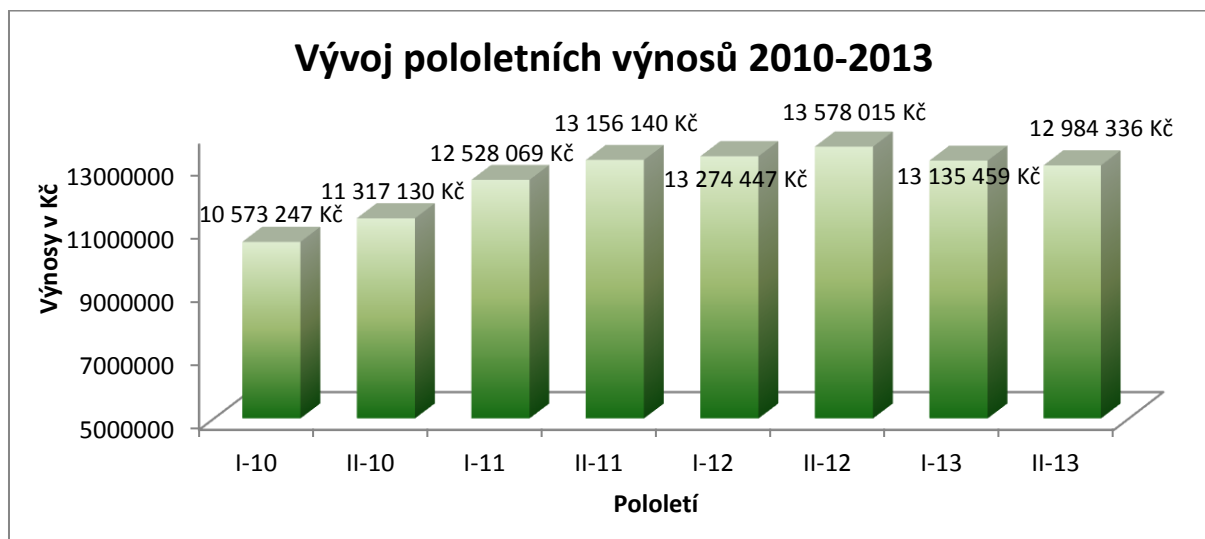
Čas	Zóna A		Zóna F		Zóna Roudná	
	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje
7:30	49%	73%	63%	89%	40%	84%
9:30	51%	70%	87%	80%	44%	77%
11:00	57%	65%	90%	81%	50%	79%
12:30	60%	58%	80%	78%	53%	72%
14:00	55%	70%	87%	81%	49%	76%
15:30	48%	68%	83%	80%	50%	76%
17:00	53%	66%	80%	87%	48%	81%
18:30	50%	72%	70%	88%	53%	78%
<b>Celodenně</b>	<b>53%</b>	<b>68%</b>	<b>80%</b>	<b>83%</b>	<b>49%</b>	<b>78%</b>

<sup>1</sup> 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. Místa se někdy označují jako „modrá zóna“, což je převzaté z parkovacího pořádku Hl. m. Prahy, kde jsou tato rezervovaná stání vymezena též vodorovným značením modré barvy.



## Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parkovací automaty za 2. pololetí tohoto roku realizovaly oproti stejnému období vloni nižší výnosy z parkovného o cca 4 % body, oproti zprávě z 1. poloviny roku 2013 přinesly PA do rozpočtu města o 1 % bod méně.



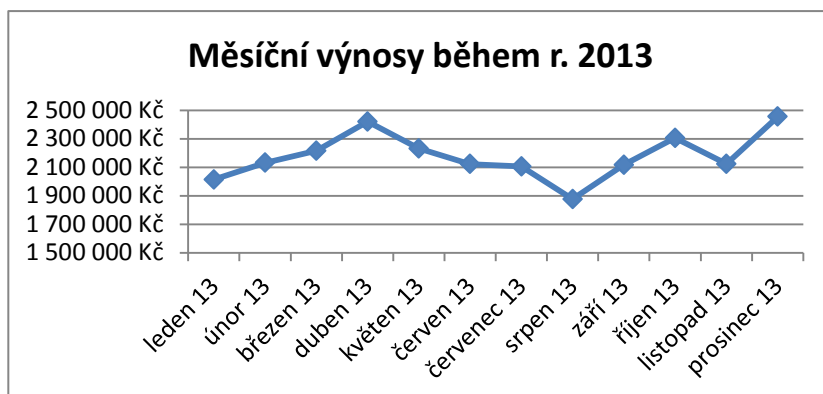
Jak již bylo uváděno v předchozí zprávě, rok 2013 představoval období plné dopravních opatření, která se především odrážela v MěPS. Snížení výnosů je třeba přičíst na vrub přechodného ubývání placených míst v důsledku vyblokování a četným uzavírkám v placených zónách. **Nejen v první ale i ve druhé půli roku bylo v zónách A, B a C různou intenzitou zasaženo dopravními opatřeními cca 500 míst (téměř 20 automatů).** Různé letní uzavírky přesahovaly běžně až do měsíce září. Další příčinou je vytvoření zón pro držitele parkovacích karet (v historickém jádru představuje 50 míst). Pro porovnání uvádíme cenu jednoho park. místa v zóně A ve výši zhruba 66 tis. Kč, zatímco průměrná cena parkovací karty (R+P) činila v r. 2013 3,1 tis. Kč, což činí ztrátu odhadem 3.100 tis. Kč.

I přes negativní vlivy máme za to, že dalšího růstu výnosů z parkovacích automatů nelze dosahovat bez teritoriálního rozšíření parkovacího pořádku, a to do oblastí, kde tíživá dopravní situace dle Generelu regulaci vyžaduje. Ve prospěch dalšího rozvoje systému svědčí i fakt, že na stávajícím regulovaném území motoristé parkovací pořádek akceptovali. Rezidenti i předplatitelé regulaci rozumějí.

**Tab. 6: Struktura výnosů v jednotlivých měsících v r. 2013**

1. pol.	Výnosy	2. pol.	Výnosy
leden 13	2 012 964,50 Kč	červenec 13	2 106 199,00 Kč
únor 13	2 131 879,00 Kč	srpen 13	1 876 544,00 Kč
březen 13	2 215 879,00 Kč	září 13	2 116 846,50 Kč
duben 13	2 420 941,00 Kč	říjen 13	2 305 359,50 Kč
květen 13	2 231 225,00 Kč	listopad 13	2 124 140,00 Kč
červen 13	2 122 570,00 Kč	prosinec 13	2 455 246,67 Kč
<b>Celkem</b>	<b>13 135 458,50 Kč</b>	<b>Celkem</b>	<b>12 984 335,67 Kč</b>

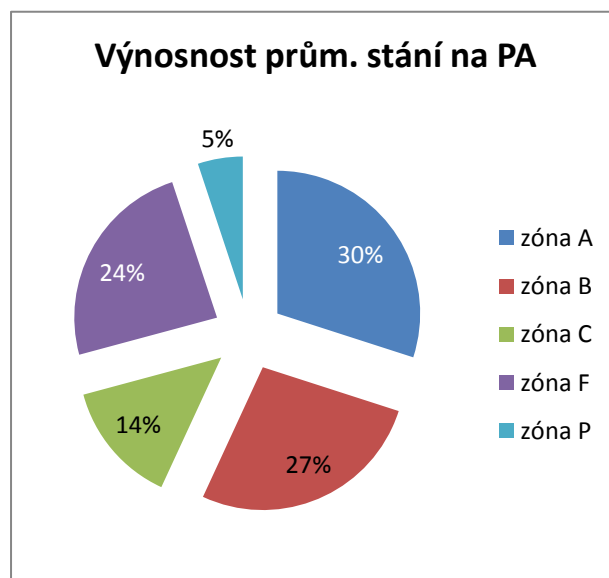
**Úhrnem za rok 2013: 26 119 794,17 Kč**



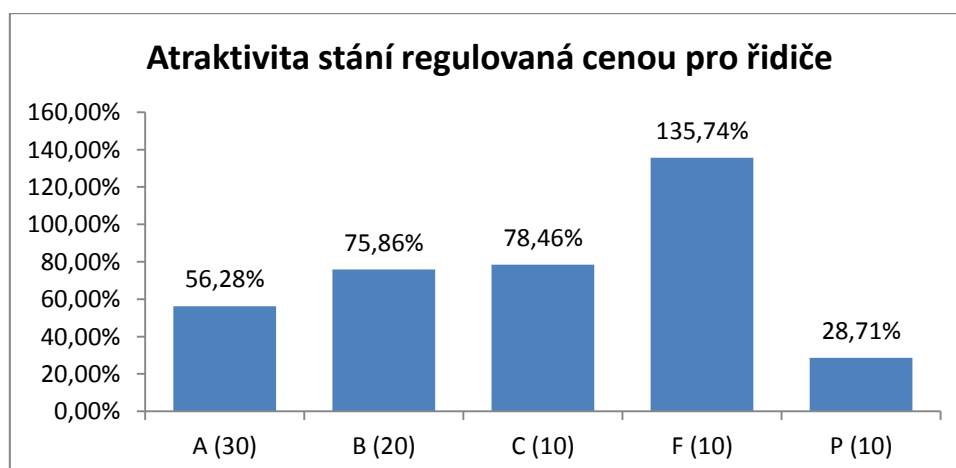
Tab. 6 a graf z leva představuje měsíční pohled na uplynulý rok 2013. Nejslabším měsícem byl tentokrát neobvykle srpen (nejslabší bývají leden a červenec), a to z důvodu letních uzavírek již zmiňovaných výše.

Graf zleva ukazuje výnosnost jednoho průměrného stání zóny v rámci povrchového parkování. Za určitého stavu obsazenosti a respektovanosti generuje jedno průměrné stání za zónu určitý podíl v rámci výnosů z PA (jedná se o zobrazení finanční atraktivity pro příjemce parkovného).

Je zřejmé, že nezvykle atraktivní je zóna F, a to, bohužel, za cenu téměř nulové účinnosti cenového regulativu a úplného vyčerpávání kapacity parkovacích míst. Atraktivita F dle grafu zdola není zdravá. Znamená to, že parkování na komunikacích v Husově ul. a v sadech Pětatřicátníků u Pekla by mělo být oceněno vyšším tarifem (přezónování do B).



Obecně lze říci, že oblast západně od Klatovské je parkováním nadužívána a přetěžována, což signalizuje i loňský 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, a to pro vysokou hustotu zdrojů a cílů dopravy.

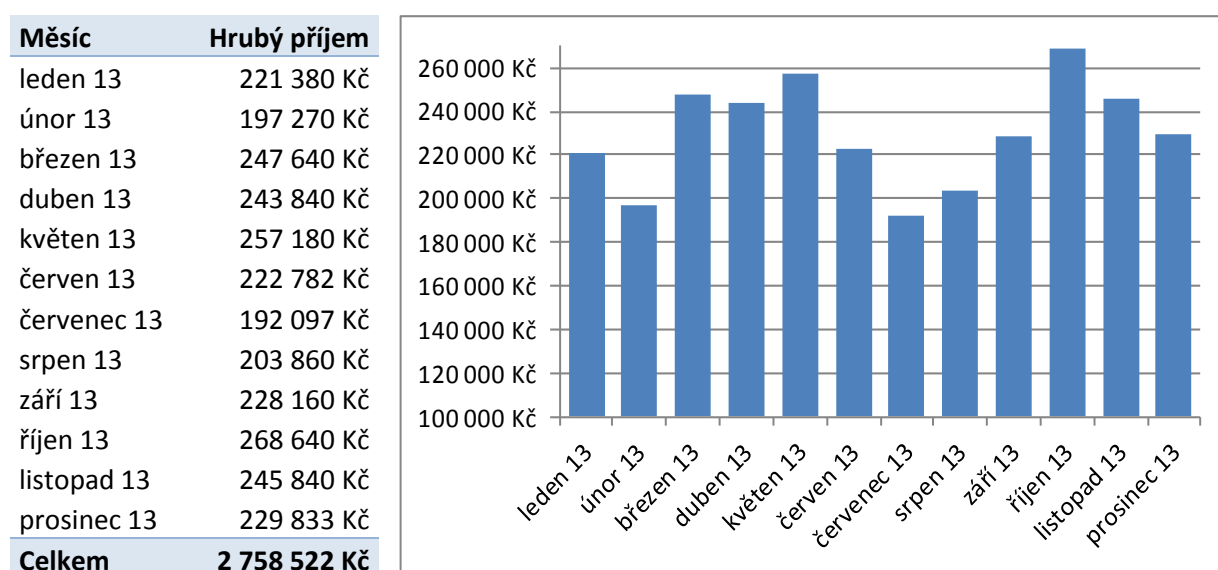


## Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

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 0,49 % celkových hrubých příjmů z parkoviště.

**Tab. 7: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětatřicátníků v r. 2013 (v Kč)**



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

Sady Pětatřicátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní plocha. **Parkoviště v sousedství jádrové zóny A plní v podstatě funkci okružní zóny B**, čemuž odpovídá i tarif. 1 parkovací místo zde vyneslo průměrně 2.052,- Kč/měs. Přesto do jisté míry tuto plochu mohou připravovat 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. Poté by došlo k vyhodnocení, zdali by byl takto nastavený 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).<sup>2</sup>

V první polovině roku 2013 bylo vydáno 481 ks karet, ve druhé pak 388. Meziročně prodej parkovacích karet nepatrně vzrostl o 9 ks na 869. Níže tabulky segmentace prodaných karet, jak se prodávaly do jednotlivých zón a jaký podíl měly na celkovém výnosu z prodeje.

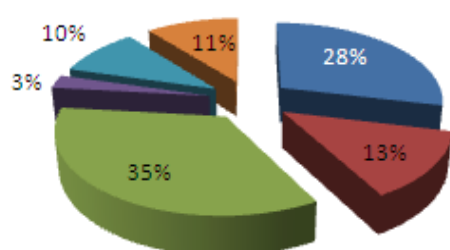
**Tab. 8: Segmentace prodaných karet v roce 2013**

Zóna:	A	B	C	F	P	R	Celkem
Souhrn v ks:	266	120	289	41	85	68	<b>869</b>
Předplat.	13	9	42	22	11	11	<b>108</b>
Předplat. (%)	4,9%	7,5%	14,5%	53,7%	12,9%	16,2%	<b>12,4%</b>
Rezid.	253	111	247	19	74	57	<b>761</b>
Rezid. (%)	95,1%	92,5%	85,5%	46,3%	87,1%	83,8%	<b>87,6%</b>

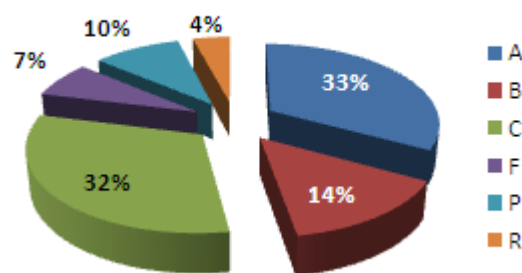
**Tab. 9: Podíl typů karet na výnosech v roce 2013**

Zóna:	A	B	C	F	P	R	Celkem
Celkem v Kč:	824300	347050	416140	54540	109080	101840	<b>1 852 950,00 Kč</b>
Předplat.	267000	170500	261500	43000	60800	63700	<b>866 500,00 Kč</b>
Předplat. (%)	32,4%	49,1%	62,8%	78,8%	55,7%	62,5%	<b>46,8%</b>
Rezid.	557300	176550	154640	11540	48280	38140	<b>986 450,00 Kč</b>
Rezid. (%)	67,6%	50,9%	37,2%	21,2%	44,3%	37,5%	<b>53,2%</b>

**Karty vydané do zón v 1. pol. 2013**



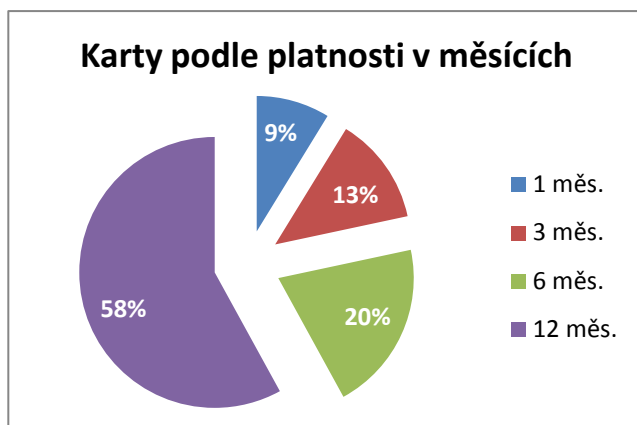
**Karty vydané do zón v 2. pol. 2013**



Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Ovšem podíl na výnosu ve prospěch rezidenčních karet je jen mírně většinový, jak dokládá tabulka č. 9. Tento stav je zapříčiňuje cenová politika města. Karty „P“ mají o řád vyšší cenu.

Výše uvedené grafy zachycují strukturu prodejů parkovacích karet v předmětném a předchozím půlroce. Novinkou v loňském roce byl výdej karet pro oblast Roudná. Zpočátku se tam dokonce prodávalo více karet než na Petrohrad. Nicméně prodeje karet se tam ustálí až se zavedením plnohodnotné parkovací zóny.

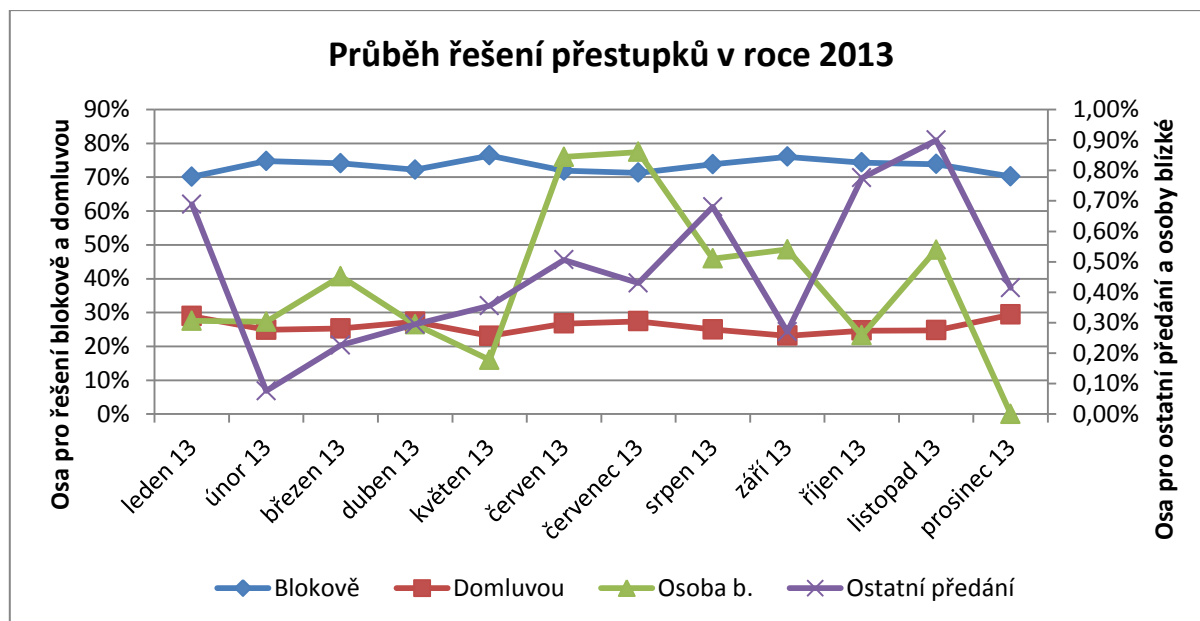
<sup>2</sup> § 23 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.



Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v uplynulém roce vztahenou k délce jejich platnosti, tj. počet měsíců dle sazebníku. Celoroční karty svůj podíl meziročně snížily o 5 % bodů.

### 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 až čtyři strážníky.** Parking monitoruje činnost posádek TPZOV, které dohlížejí na dodržování dopravních předpisů v systému.

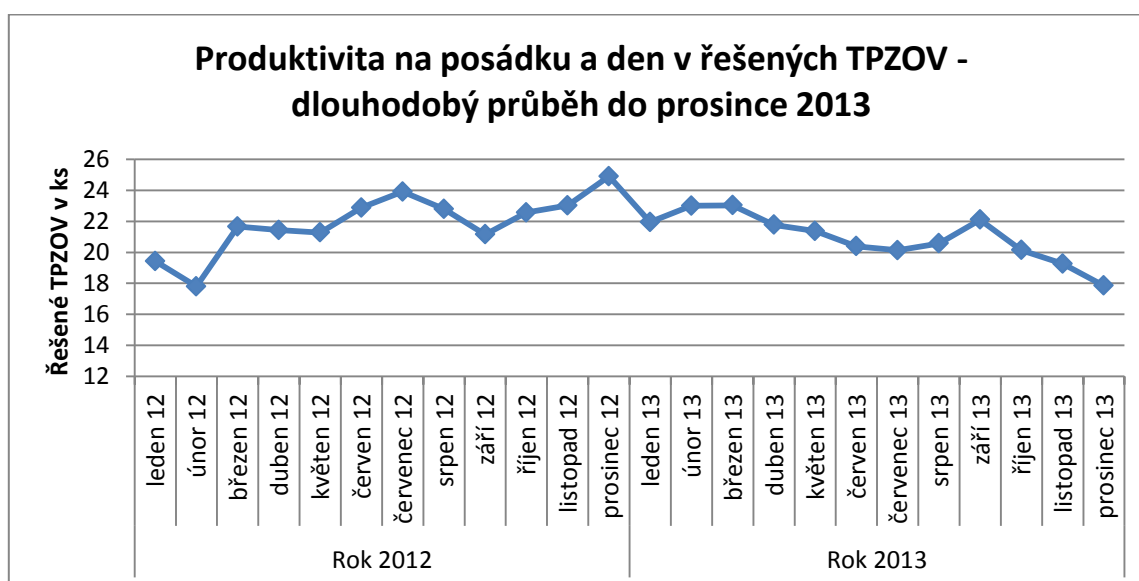


Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh roku 2013. V tomto roce asistoval organizátor statické dopravy u řešení více než 13 tis. přestupků v parkovacím pořádku. Aktuálně je 73 % z nich řešeno blokově, 26 % domluvou, osoby blízké tvoří 0,4 % a ostatní předání 0,5 %. MP vykazuje ve statické dopravě souhrnnou průměrnou pokutu 261,- Kč/rok (253,- Kč/2. pol.), když to činilo:

- ve **statické dopravě na placených stáních** 168,- Kč/rok (177,- Kč/2. pol.)
- v ostatních případech statické dopravy 283,- Kč/rok (262,- Kč/2. pol.).

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

Se změnou legislativy pokleslo množství výmluv na osobu blízkou. V těchto případech se odpovědnost za přestupek přenáší na majitele vozidla. V minulosti bylo obecně známo, že administrativně náročnější úřední předávání případů je nepopulární pracovní postup, který někdy bývá nahrazován tzv. nepravou domluvou. Spol. Parking neumí určit případnou chybovost v pracovních postupech, nemá ale závažnějšího důvodu pochybovat o tom, že kategorie přestupků předávaných na MMP by reálně měly význam větší než malý (zachycený v ročním sledování výše). Je potěšitelné, že se daří plnit předpoklad z předchozí zprávy, že by se domluvy mělo dařit držet trvale pod 30 procenty, snad na čtvrtině.



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 tabulka shrnující využití pracovní doby posádkami TPZOV.

**Tab. 10: Využití pracovní doby 7 – 19 h posádkami v roce 2013**

Měsíc	První přiložení	Poslední přiložení	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
červenec	8:37	16:48	18:21
srpen	8:29	17:06	18:38
září	8:32	17:08	18:28
říjen	9:05	17:29	18:30
listopad	9:04	17:12	18:18
prosinec	8:56	17:19	18:13
<b>Souhrn</b>	<b>8:44</b>	<b>17:11</b>	<b>18:30</b>

Smíšené posádky jsou činné v rámci provozní doby ZPS podle tab. 10. Je zde patrná rezerva v dohledu v podvečerním čase necelé 2 hodiny, v ranním čase zase více než 1,5 hodiny. Jedná se o dobu, kdy nedochází k aktivnímu vyhledávání dopravních prohrěšků. 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 organizační opatření. A to spíše na straně MP, jelikož lidské a technické prostředky společnosti Parking jsou jí k dispozici po celou provozní dobu parkovacích automatů.

Výše uvedené nedostatky tedy mohou být řešeny organizačně, metodicky, případně i 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.

**Jak již bylo uvedeno v kapitole o respektovanosti, pravděpodobně nazrál čas blokově posunout celou provozní dobu parkovacích automatů a tím i dopravní skupiny o 60 minut dále, tj. na pracovní dobu 8:00 – 20:00 hodin.**

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

Z motivačního hlediska by bylo vhodné implementovat model výkonnostních odměn 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 náročnějším úseku.

## Parkovací dům Rychtářka

PD Rychtářka se provozuje na základě mandátní smlouvy zmiňované v úvodu této zprávy, a to převážně jako parkoviště typu Park & Go. Jak ukazuje tab. 11 za rok byly Rychtářkou realizovány hrubé příjmy necelých 4,2 mil. korun, což představuje skoro 19 % meziroční nárůst.

**Tab. 11: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v roce 2013**

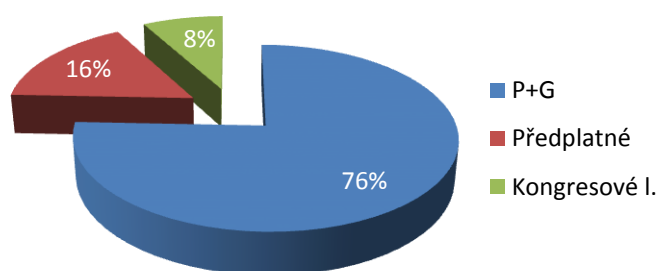
Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	P+G celkem	Předplatné	Kongresové I.
leden 13	203175	6710	209885	56600	8750
únor 13	196110	7200	203310	45000	13550
březen 13	262010	8510	270520	22800	17680
duben 13	258365	10745	269110	80900	9350
květen 13	297015	10125	307140	54000	8050
červen 13	223630	9960	233590	22800	80200
červenec 13	252855	9550	262405	62700	8600
srpen 13	268555	10285	278840	43000	15525
září 13	236920	11545	248465	50600	54050
říjen 13	318375	12640	331015	64200	64150
listopad 13	252860	11895	264755	33800	8200
prosinec 13	268895	12895	281790	146300	47000
<b>Celkem</b>	<b>3038765</b>	<b>122060</b>	<b>3160825</b>	<b>682700</b>	<b>335105</b>

Úhrnný hrubý příjem v r. 2013: 4 178 630 Kč

Zprava uvedený graf segmentuje zákazníky podle typu realizovaných hrubých příjmů. Nejvíce je Rychtářka využívána jako parkoviště P+G, tj. je cílem návštěvníků centra. Následují předplatitelé, z nichž drtivou většinu tvoří ti denní (89 %), dále ti s nonstop rezervací (7 %), noční (4 %).

Příležitostně je Rychtářka využívána při pořádání sportovních či společenských akcí prostřednictvím tzv. kongresových lístků kongresovými hosty. Objem jejich prodeje stoupl trojnásobně, což je dáno hlavně mezinárodním angažmá fotbalového klubu.

**Typy příjmů z Rychtářky v roce 2013**



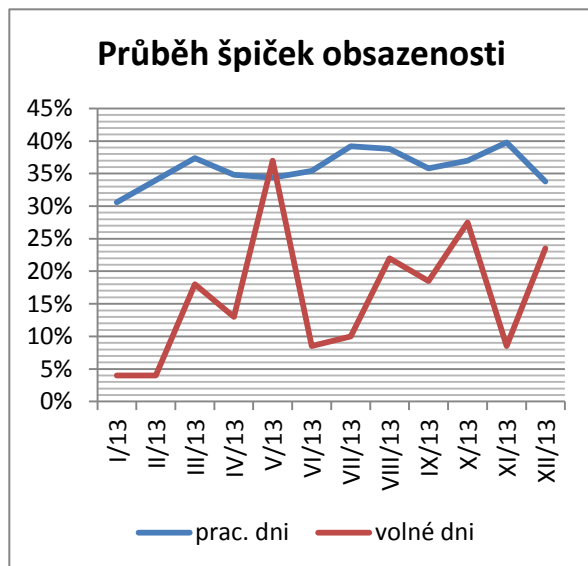
**Tab. 12a: Souhrn denních maxim obsazenosti v roce 2013 v pracovním týdnu**

Měsíc:	I/13	II/13	III/13	IV/13	V/13	VI/13	VII/13	VIII/13	IX/13	X/13	XI/13	XII/13
pondělí	32%	33%	37%	30%	38%	36%	36%	35%	35%	32%	37%	37%
úterý	26%	33%	35%	35%	34%	36%	47%	47%	42%	37%	44%	34%
středa	32%	32%	35%	36%	25%	35%	35%	48%	36%	41%	40%	33%
čtvrtek	31%	41%	46%	35%	35%	36%	35%	34%	33%	40%	38%	33%
pátek	32%	31%	34%	38%	40%	34%	43%	30%	33%	35%	40%	32%
<b>Souhrn:</b>	<b>31%</b>	<b>34%</b>	<b>37%</b>	<b>35%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>	<b>39%</b>	<b>39%</b>	<b>36%</b>	<b>37%</b>	<b>40%</b>	<b>34%</b>



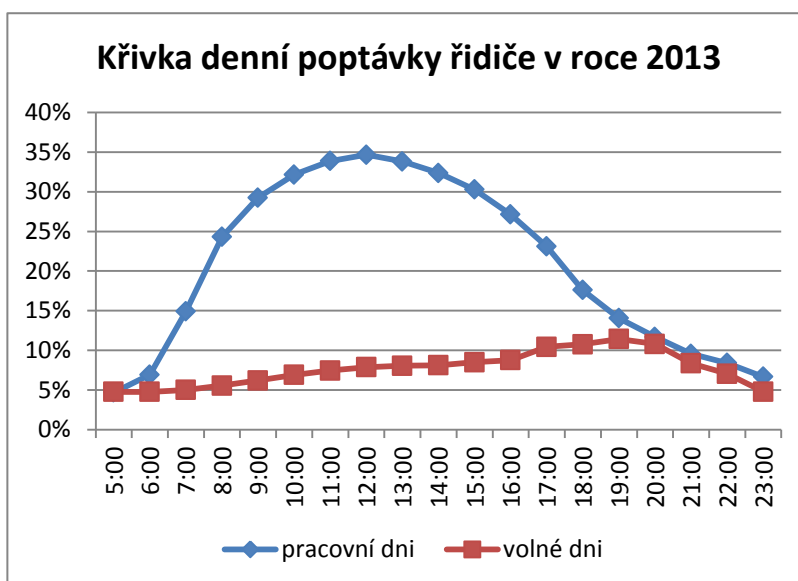
Tab. 12b: Souhrn denních maxim obsazenosti v roce 2013 ve volných dnech

Měsíc:	I/13	II/13	III/13	IV/13	V/13	VI/13	VII/13	VIII/13	IX/13	X/13	XI/13	XII/13
neděle	3%	3%	24%	17%	37%	6%	9%	7%	17%	11%	5%	30%
sobota	5%	5%	12%	9%	37%	11%	11%	37%	20%	44%	12%	17%
<b>Souhrn:</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>18%</b>	<b>13%</b>	<b>37%</b>	<b>9%</b>	<b>10%</b>	<b>22%</b>	<b>19%</b>	<b>28%</b>	<b>9%</b>	<b>24%</b>



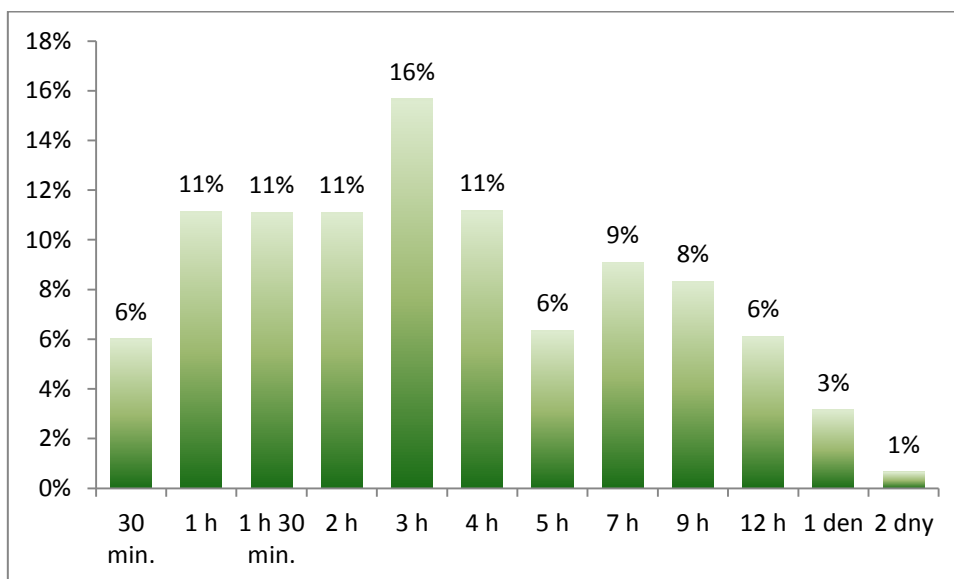
Tab. 12a,b uvádí špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících, průběh těchto maxim do konce roku 2013 pak zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dny a pro volné dny.

Zprava uvedený graf přináší souhrn poptávky řidičů po parkování v Rychtářce v průběhu dne v uplynulém roce, a to v členění na pracovní a volné dny.

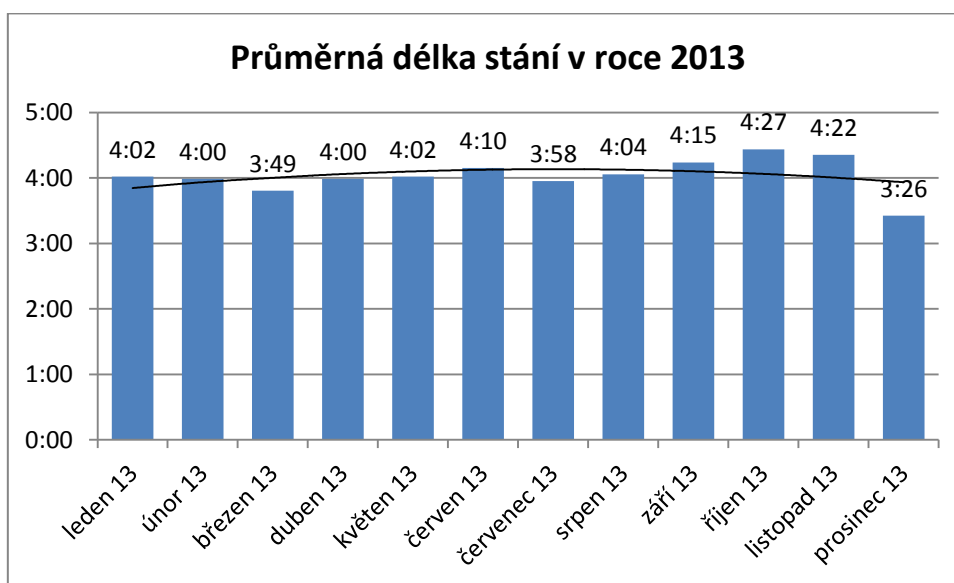


I v této zprávě se potvrzuje předpoklad dřívější studie k provozu Rychtářky, že se zde bude většinou parkovat po dobu delší než dvě hodiny. Do Rychtářky míří různé skupiny klientů. Část z nich parkuje v parkovacím domě z důvodů, které vyžadují délku pobytu jednak delší než ony dvě hodiny, jednak kratší, než je pracovní doba. Preferovanou dobu stání je pro přehlednost graficky znázorněna na další stránce. Zaměstnanci v Rychtářce nejsou většinou skupinou parkujících, hrubým odhadem mohou v pracovních dnech představovat cca 20 % parkujících. Také lze vyčíst, že nemalou část klientely tvoří i ti řidiči, jak je známe z parkování u automatů, kteří krátkodobě pobývají v centru města. Mohou tvořit cca čtvrtinu parkujících.

### **Preferovaná denní délka stání návštěvníky v roce 2013**



### **Průměrná délka stání v P+G zachycená do června 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 příjmové 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

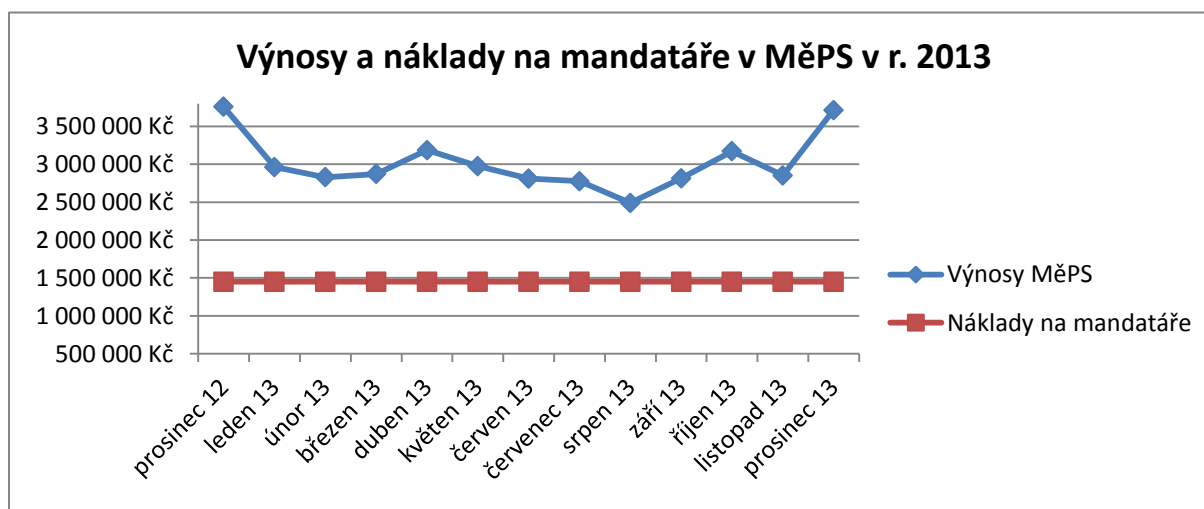
- provádění plateb výnosů z parkovacích objektů do controllingového objektu;
- výkaznictví ve vztahu k identifikaci pohybů na controllingovém objektu MěPS;

- 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.

**Tab. 12: Příjmy z parkovného a výdaje na mandátáře v roce 2013 (v Kč)**

Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Park. karty	Předpl. Sady	Předpl. Rychtářka	Kongres. lístky	Výnosy MěPS	Náklady na mandátáře
leden	2 012 964,50	221 380,00	209 885,00	451 860,00	0,00	56 600,00	8 750,00	2 961 439,50	1 450 000
únor	2 131 879,00	197 270,00	203 310,00	177 370,00	60 000,00	45 000,00	13 550,00	2 828 379,00	1 450 000
březen	2 215 879,00	247 640,00	270 520,00	95 680,00	0,00	22 800,00	17 680,00	2 870 199,00	1 450 000
duben	2 420 941,00	243 840,00	269 110,00	161 260,00	20 000,00	80 900,00	9 350,00	3 205 401,00	1 450 000
květen	2 231 225,00	257 180,00	307 140,00	118 020,00	0,00	54 000,00	8 050,00	2 975 615,00	1 450 000
červen	2 122 570,00	222 782,00	233 590,00	127 440,00	0,00	22 800,00	80 200,00	2 809 382,00	1 450 000
červenec	2 106 199,00	192 097,00	262 405,00	144 600,00	0,00	62 700,00	8 600,00	2 776 601,00	1 450 000
srpen	1 876 544,00	203 860,00	278 840,00	50 630,00	20 000,00	43 000,00	15 525,00	2 488 399,00	1 450 000
září	2 116 846,50	228 160,00	248 465,00	77 900,00	40 000,00	50 600,00	54 050,00	2 816 021,50	1 450 000
říjen	2 305 359,50	268 640,00	331 015,00	138 490,00	0,00	64 200,00	64 150,00	3 171 854,50	1 450 000
listopad	2 124 140,00	245 840,00	264 755,00	95 660,00	80 000,00	33 800,00	8 200,00	2 852 395,00	1 450 000
prosinec	2 455 246,67	229 833,00	281 790,00	214 040,00	340 000,00	146 300,00	47 000,00	3 714 209,67	1 450 000
<b>Celkem</b>	<b>26 119 794,17</b>	<b>2 758 522,00</b>	<b>3 160 825,00</b>	<b>1 852 950,00</b>	<b>560 000,00</b>	<b>682 700,00</b>	<b>335 105,00</b>	<b>35 469 896,17</b>	<b>17 400 000</b>



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.

Do controllingového objektu odešlo cca 35,5 mil. Kč, viz tabulka výše. Nadto SVSmP skládala na tento účet též prostředky vybrané jako náhradu ušlého výnosu za tzv. vyblokování placeného parkoviště na základě žádostí třetích stran. Tyto náhrady jsou v r. 2013 vyměřeny ve výši 634.651,- Kč. **Městu má tedy systém úhrnně vynést přes 36,1 mil. Kč.**

## **Výhled MěPS**

V předmětném období dostal parkovací systém několik rozvojových impulsů. Předně se podařilo dokončit výběrové řízení na nové parkovací automaty, uzavřít s dodavatelem smlouvu a převzít od něho první dodávku přístrojů a obratem je nasadit do terénu. Nové přístroje jsou alfou a omegou dalšího rozvoje regulace parkování na místních komunikacích ve městě Plzni.

Pokud jde o územní rozšíření regulace, v této otázce se navazuje na studii Rozšíření zóny placeného parkování (ÚKRmP, 3/2011) přijatou usn. RMP č. 97 ze dne 26. 1. 2012, jestliže konkrétní kroky RMP stanovila dne 19. 12. 2013 v usn. č. 1359. Jeho obsahem je uložení strategických kroků v MěPS do roku 2017.

Ještě během 1. poloviny roku 2014 bude realizována plnohodnotná zóna placeného stání Roudná. Regulace obsáhne celé Generelu vymezené území. Dále se parkovací regulace rozšíří na Petrohradě v oblasti vymezené ulicemi Slovanská, Sladkovského, Koterovská, U Trati, U Ježíška. V neposlední řadě bude zavedena zcela nová zóna placeného stání v oblasti tzv. Hamburku.

Rada dále schválila zřízení parkoviště Kotkova pro cca 238 parkovacích stání, jakmile se plocha uvolní po současném nájemci. Toto parkoviště bude bezplatné a bude sloužit jako záchytné pro oblasti č. 8, 9 a 10 dle Generelu dopravy v klidu (oblast západně od Klatovské a sadů Pětatřicátníků). Také má dojít k úpravě parkoviště na nám. Emila Škody na záchytné v režimu P+R s kapacitou cca 177 stání s celodenní sazbou, která bude zahrnovat též jízdenku na MHD.

Od rozvoje v zónách placeného stání se očekává jednak úleva od dopravního přetlaku ve výše jmenovaných lokalitách širšího centra, přičemž tento efekt by měl být doprovázen i zvýšenými příjmy. Podle důvodové zprávy k výše uvedenému usnesení lze předpokládat, že se celý MěPS dostane do vyrovnané bilance, jestliže by systém i s přírůstkem nových zón mohl přinášet do rozpočtu města 47 mil. korun. Celkové náklady na MěPS přitom budou činit cca 46 mil. Kč.

Od roku 2014 bude v platnosti nový Parkovací řád, který vzešel 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 literě nařízení se stavem v Generelu. Nová úprava, která ale pro řidiče reálně žádný dopad nemá, byla schválena v listopadu 2013 RMP usn. RMP č. 1305.

S ohledem na situaci v MěPS analyzovanou v této zprávě se v oblasti provozu ZPS a činnosti TPZOV doporučuje městu a jeho městské policii:

- a) Pásmový posun doby provozu zón placeného stání (a dopravní skupiny) na 8 – 20 h (ze současných 7 – 19 h), čímž bychom se přizpůsobovali měnícímu se chování uživatelů PA.
- 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) Plánovat personální posílení dopravní skupiny MP, zejména delimitaci 1 – 2 nových pracovních míst s ohledem na zamýšlený rozvoj MěPS do dalších lokalit, aby bylo možné pokrýt odpovídajícím dohledem územně rozšířený parkovací pořádek.
- d) Plánovat změnu organizace směn v dopravní skupině MP na dvousměnný provoz s prokladem ranních a odpoledních posádek při špičce v zónách placeného stání.

V následujícím období bude také dokončen parkovací objekt v novém divadelním komplexu. Sloužit bude jako parkoviště P+G s kapacitou cca 160 míst. Probíhají jednání a přípravy na provoz parkoviště, zvažují se možnosti, jak by mohlo divadlo zvýhodnit svým divákům parkování v objektu. Cenové podmínky se předpokládají stejné jako v PD Rychtářka nebo jako na bývalém terénním závorovém parkovišti Peklo.

**V souvislosti s P+G Divadlo je vhodné přecenit okolní parkoviště s parkovacími automaty z desetikorunového na dvacetikorunový tarif** tak, aby bylo využívání krytého objektu výhodnější než povrchové stání. Ostatně, jak už bylo řečeno v některé z předchozích kapitol, stávající regulativ v sadech Pětatřicátníků (k Peklu) se míjí účinkem.

## **Závěrem**

1. Uplynulé období zasáhlo velké množství dopravních opatření a omezení spojených s vyblokováním většího počtu atraktivních parkovacích stání. Stovky stání tedy bylo různou intenzitou zasaženo uzavírkami. Systém přesto zůstává stabilizovaný. Rezidenti i zbývající veřejnost regulaci rozumějí. Placené stání jako princip není chápáno kontroverzně jako dříve.
2. Přetrvává vyšší dopravní tlak na zónu F, kde je parkovací stání nejatraktivnější. Zóna představuje kombinaci malé kapacity a nezdavě 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 vhodné nastavení sazby parkovného odpovídající zóně B.
3. Při pohledu na denní obsazenost zjišťujeme, že se mění chování uživatelů parkovacího systému. Především se časové pásmo používání PA posouvá v čase dále. Doporučujeme proto pásmový posun doby provozu zón placeného stání (a dopravní skupiny) na 8 – 20 h (ze současných 7 – 19 h), čímž bychom se přizpůsobovali měnícímu se chování uživatelů místních komunikací.
4. Podrobnější zkoumání denní obsazenosti a respektovanosti a zároveň i činnosti posádek 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 těchto fázích dne vytrácí, a to dnes už spíše z organizačních důvodů. Řešením může být změna organizace směn v dopravní skupině MP (např. dvousměnný provoz).
5. MP vykazuje ve statické dopravě ve sledovaném období souhrnnou průměrnou pokutu 261,- Kč/rok (253,- Kč/2. pol.) - z toho na placených parkovištích 168,- Kč/rok (177,- Kč/2. pol.) a v ostatních případech 283,- Kč/rok (262,- Kč/2. pol.). Oproti předchozí pololetní zprávě vzrostla celková průměrná pokuta o 24 koruny, v případě placených parkovišť jen o 5 korun. Potěšitelný je pokles domluv k 26 %, což je pravděpodobně ovlivněno změnou legislativy u tzv. výmluv na osobu blízkou, a to znamená naději, že by se tato kategorie mohla na nižší úrovni udržet i do budoucna.
6. Všechny výnosy města Plzně plynoucí z provozu, regulace a organizace MěPS jsou controllingově sledovány a vkládány na jednotné místo na příjmové straně rozpočtu. Výnosy z pokut organizátor nesleduje. Celkový hrubý příjem z MěPS za rok 2013 činí více než 36,1 mil. Kč. Menší části z něj podléhají DPH, kterou odvede správce controllingového objektu (rozpočtu). Dominantní část, tj. veřejnoprávní výběr z parkomatů, DPH nepodléhá.
7. Potenciál dalšího rozvoje regulace statické dopravy je zachycen nejen koncepčně Generelem, ale nyní i konkrétními strategickými kroky do roku 2017, které v prosinci 2013 schválila RMP. Potěšitelné je, že se již podařilo v terénu rozmístit první kusy nových parkovacích automatů. Nové přístroje jsou podmínkou jak pro rozvoj parkovací regulace, tak pro výměnu zastaralých nejproblémovějších kusů.
8. V nadcházejícím období bude zprovozněn parkovací objekt v novém divadelním komplexu. Nové kryté parkoviště by mělo nabízet cenové podmínky obdobné těm v PD Rychtářka.