Zpráva o městském parkovacím systému za 1. pololetí 2015

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

Parkovací dům Nové Divadlo 17

Controlling a výnosy 19

Výhled MěPS 20

Závěrem 22

Úvodem

Městský parkovací systém (MěPS) je v Plzni na základě Generelu dopravy v klidu spravován od roku 2010 organizátorem statické dopravy, společností Parking Plzeň, s. r. o. (dále jen „Parking“). Působnost a kompetence společnosti, jejímž jediným vlastníkem je město, jsou založeny 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, Dodatku č. 3 ke dni 1. ledna 2012 a Dodatku č. 4 ze dne 28. srpna 2014 (dále jen „Smlouva“). Tato pololetní zpráva o MěPS vznikla a předkládá se v souladu s tímto smluvním vztahem a novou zakladatelskou listinou společnosti platnou od 1. 7. 2014.

Systém je nastaven tak, že na základě nařízení města Plzně o Parkovacím řádu lze některé místní komunikace užívat za sjednanou cenu k placenému parkování. Konkrétní ceny parkovného pak město stanoví ve svém rozhodnutí na návrh Parkingu. Organizátor statické dopravy zajišťuje výběr parkovného, které přímo vstupuje na příjmové straně do rozpočtu města Plzně. Díky takto nastavenému systému je příjem z větší části osvobozený od DPH. Za tímto účelem slouží tzv. controllingový objekt, který nemá postavení závazného ukazatele rozpočtu, jeho prostřednictvím jsou za pomoci informačního systému SAP sledovány výnosy z MěPS. Vzájemnou kontrolu nad těmito příjmy vykonává 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 majetek města.

Parking v souladu se Smlouvou sleduje MěPS z různých hledisek, jde například o sledování respektovanosti, obsazenosti, dále pak statistiky výnosů z parkovacích automatů, z prodeje parkovacích karet a z parkovného na placených terénních parkovištích a z parkovacího domu Rychtářka (PD Rychtářka).

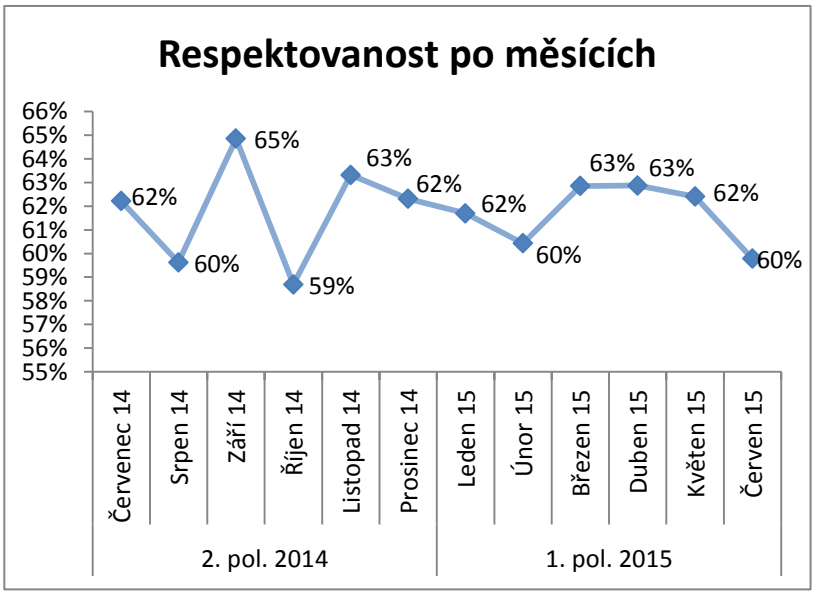
Uvedené poznatky se vyhodnocují a upravuje se soustředěný dohled v určených částech MěPS, který se následně statisticky monitoruje – zejména jde o výkonnost při provádění dohledu a typy řešení přestupků proti parkovacímu pořádku. Sleduje se také využívání pracovní doby posádek na úseku TPZOV.

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.

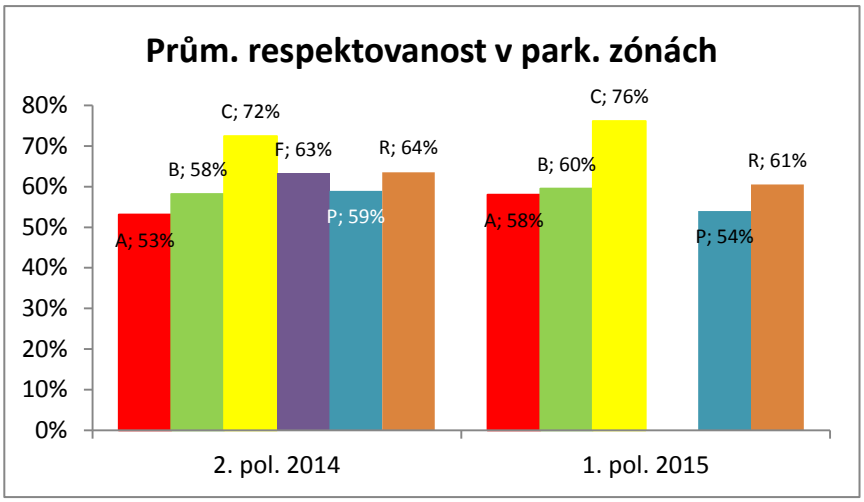
Tab. 1: Respektovanost zachycená do konce 1. pol. 2015

Měsíc	Dodržuje	Nedodržuje	Respektovanost v %
2. pol. 2014			
Červenec 14	**2875**	**1453**	**62%**
Srpen 14	**2325**	**1231**	**60%**
Září 14	**3955**	**1854**	**65%**
Říjen 14	**2547**	**1417**	**59%**
Listopad 14	**3566**	**1823**	**63%**
Prosinec 14	**3186**	**1576**	**62%**
1. pol. 2015			
Leden 15	**3108**	**1641**	**62%**
Únor 15	**2954**	**1596**	**60%**
Březen 15	**3850**	**1936**	**63%**
Duben 15	**3451**	**1792**	**63%**
Květen 15	**3840**	**1939**	**62%**
Červen 15	**3504**	**1923**	**60%**



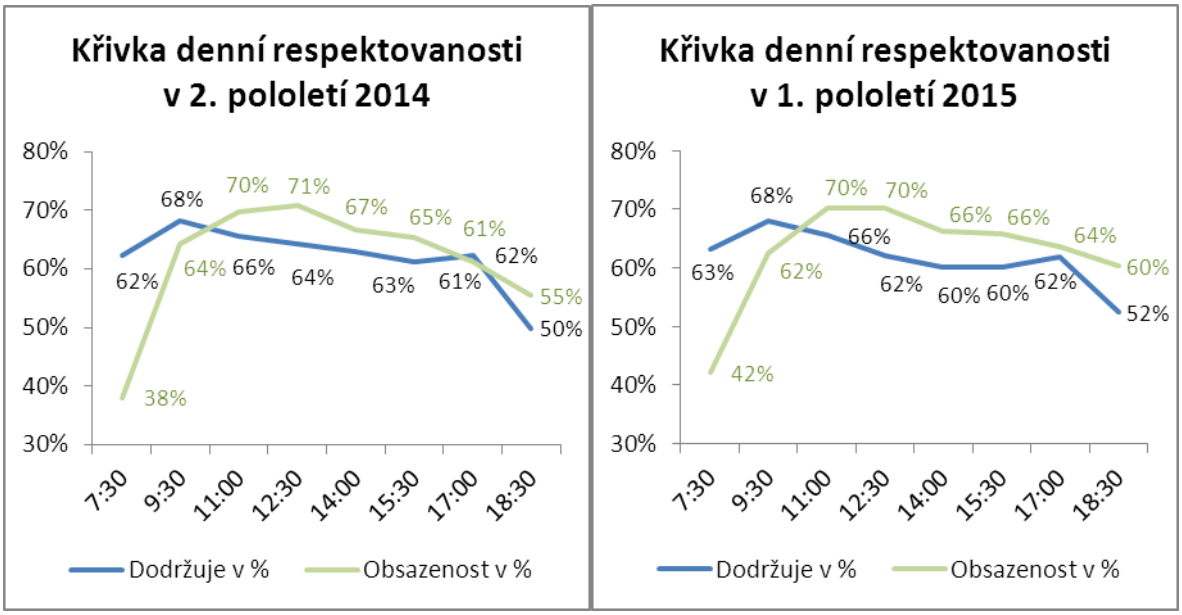
V tabulce a grafu je zobrazena respektovanost po měsících do konce 1. poloviny roku 2015. Její souhrnná hodnota za 1. pololetí činí **62 %**. **Oproti předchozí zprávě se jedná o setrvalý stav**. Ovšem první půle roku 2015 oproti stejnému období 2014 pokleskla o 2 % body.

V tomto období se zastavil pokles ochoty řidičů platit za parkování vozidel. Nicméně obrat klesajícího trendu, který započal už zhruba ke konci roku 2013, v rostoucí trend nelze v současné době predikovat. Nyní tedy z 31,5 tisíce statisticky zachycených vozidel v 1. půli roku 2015 dodrželo dopravní předpisy v MěPS zhruba 20,7 tisíce.



Barevný graf zleva zobrazuje rozložení respektovanosti v MěPS na jednotlivé parkovací zóny. Na grafech níže se bude vykreslovat, jak se respektovanost pohybuje během průměrného pracovního dne.

Stejně jako v předchozí zprávě je zapotřebí konstatovat, že časové rozložení využití MěPS se posouvá dále do večera, zatímco po 7. hodině ranní bývají komunikace MěPS vcelku uvolněné (viz grafy níže). Platí-li, že se doprava v klidu organizuje pro veřejnost, lze si představit přizpůsobování provozní doby parkovacích automatů přirozeným změnám ve využívání komunikací individuální automobilovou dopravou, a to třeba pásmovým posunem o hodinu (tj. 8:00 – 20:00 hod.).



Tak jako jako v předchozí zprávě, i nyní zůstává rozdíl mezi dopolední a odpolední částí respektovanosti parkovacího pořádku. To je patrně důvod, proč souhrnná respektovanost neroste. A nebude-li vůle na straně dohledových orgánů zaměřit se na slabší části dne, aniž by utrpěla kvalita výkonu dohledu v dopoledním čase, neporoste. Odpolední část dne přináší do centra města určitou výměnu uživatelů parkovišť. Vrací se ze zaměstnání také držitelé parkovacích karet, kteří patří k osobám dlouhodobě respektujícím parkovací pořádek. 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 2. pol. 2014

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	22,10%	1,22%	40,12%	0,63%	31,95%	1,43%
9:30	41,76%	6,29%	26,41%	0,69%	23,00%	1,34%
11:00	42,65%	10,28%	22,94%	0,67%	22,13%	1,33%
12:30	41,66%	13,91%	22,64%	0,52%	20,06%	1,21%
14:00	39,24%	12,12%	23,72%	0,89%	22,24%	1,79%
15:30	38,46%	13,86%	22,81%	0,39%	23,03%	1,46%
17:00	36,93%	13,14%	25,34%	0,41%	22,58%	1,09%
18:30	26,82%	18,17%	22,97%	0,26%	29,19%	1,06%
Celk. průměr	36,20%	11,12%	25,87%	0,56%	24,27%	1,34%

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 1. pol. 2015

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	24,81%	0,79%	38,30%	0,71%	33,27%	1,66%
9:30	42,64%	5,80%	25,34%	0,21%	23,53%	2,48%
11:00	43,01%	11,18%	22,63%	0,51%	20,19%	2,48%
12:30	39,22%	14,27%	22,83%	0,33%	20,98%	1,92%
14:00	37,46%	13,75%	22,71%	0,45%	23,62%	2,01%
15:30	36,90%	13,36%	23,22%	0,50%	23,05%	2,05%
17:00	37,18%	13,78%	24,74%	0,43%	22,49%	1,38%
18:30	28,76%	18,45%	23,64%	0,22%	27,38%	1,09%
Celk. průměr	36,25%	11,42%	25,43%	0,42%	24,31%	1,89%

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

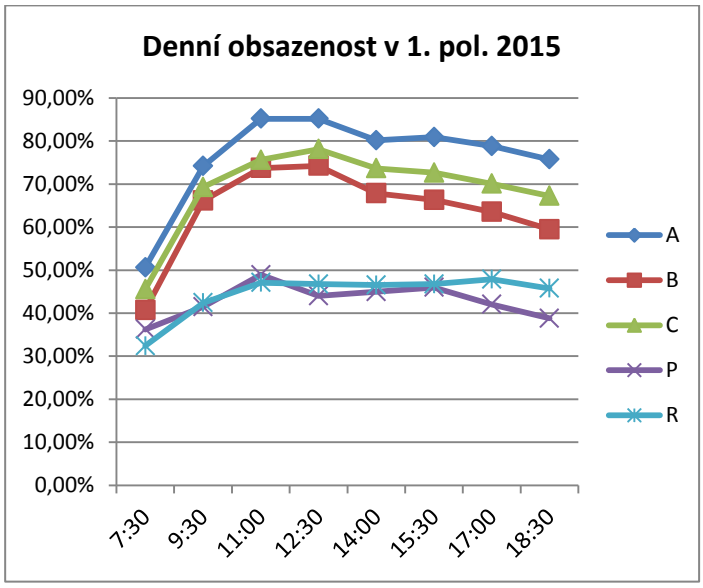
Poměrně nepříznivé je zjištění **odpoledního nárůstu kategorie „Neplatný lístek“**, což zjevně **signalizuje rezervy v dohledu** nad dodržováním dopravních předpisů v průběhu dne. Dokonce jde o rostoucí trend od I. poloviny roku 2014, kdy se souhrnná hodnota kategorie přehoupla nad 10 %. Tito řidiči si totiž zpočátku zaplatí s tím, že po překročení času vymezeného na parkovacím lístku už jsou ochotni riskovat. Neplatný lístek ponechávají za předním sklem vozidla a sází na shovívavost či nedůslednost orgánu policie.

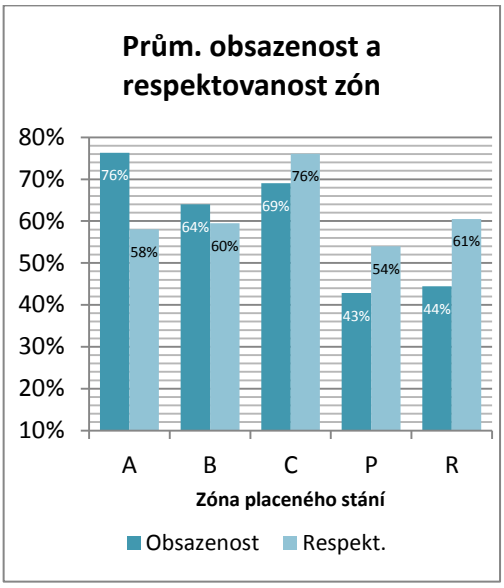
Zaplněnost MěPS

Získávání dat z respektovanosti doprovází též sledování zaplněnosti MěPS. Data se sbírají v průzkumech zmíněných v předchozí kapitole. Tab. 4 s grafem ukazují zaplněnost ve sledovaných časových polohách v jednotlivých zónách.

Tab. 4: Struktura zaplněnosti MěPS v 1. polovině r. 2015

Časová poloha	Obsazenost v zóně					
	A	B	C	P	R	Průměr
7:30	50,61%	40,71%	45,58%	36,21%	32,41%	42,07%
9:30	74,15%	66,14%	69,30%	41,48%	42,38%	62,48%
11:00	85,16%	73,72%	75,62%	48,90%	47,10%	70,16%
12:30	85,17%	74,22%	78,11%	43,98%	46,74%	70,23%
14:00	80,15%	67,85%	73,62%	44,98%	46,54%	66,13%
15:30	80,89%	66,33%	72,64%	45,98%	46,74%	65,70%
17:00	78,80%	63,52%	70,07%	42,04%	47,88%	63,56%
18:30	75,71%	59,45%	67,26%	38,80%	45,74%	60,30%





Tab. 4 představuje detailní strukturu obsazenosti MěPS. Nejvyšších maxim se dosahuje na komunikacích v historickém jádru, zároveň tato oblast vykazuje druhou nejnižší úroveň respektovanosti. Podíl řidičů, kteří nedodržují parkovací pořádek, je tedy v zóně A druhý nejvyšší (po Petrohradu). Stěží vysvětlit, proč se tak děje v podstatě ihned po poměrně dlouhé době uzavírek. Ke zklidnění dopravy v celé této oblasti je nutný soustředěný dohled orgánů policie. Lhostejná by tato situace neměla být i pěším hlídkám, jejichž koncentrace je zde vyšší.

Ve sledovaném období se stav v zónách B i C jeví ve špičce (barevně zvýrazněno) jako tzv. efektivní hotelová obsazenost. S výjimkou nedotvořeného Petrohradu lze říci, že s nižší sazbou roste i respektovanost. V zóně A naopak (po jejím znovuzpřístupnění po investičních akcích města) dochází k rozevírání nůžek mezi respektovanosti (snižuje se) a obsazeností (zvyšuje se). Z tohoto důvodu bude nutné přikročit ke zvýšení represe, upravit výši sankce na straně MP, případně zvážit změnu v cenovém regulativu (např. progresivní tarif).

Jisté rezervy vykazují zóny Petrohrad a Roudná. Zde však bude na správci komunikace vypořádat se s únikovými místy. Od 1. července 2015 je parkování regulováno na územně scelené části Petrohradu, kde lze věřit ve zlepšení situace, protože řada ulic zde dosud působila jako úniková místa, což ztrpčovalo život hlavně rezidentům. Avšak na Roudné je jich stále identifikováno několik (opuštěné plochy pod mostem Gen. Pattona, pololegální parkování za hranicí zónového zákazu stání v ulicích Pod Všemi Svatými, Na Roudné či Luční). Bez regulace zůstává Keřová ul., ačkoli je schválená a oceněná sazebníkem. Zanedbanost ul. Na Poříčí problematizuje jakýkoli dohled. Totéž platí o městském pozemku u Bělohorské 18.

Filozofie organizátora chápe parkovací místo jako omezený statek, který není možné produkovat v množství odpovídajícímu poptávce. Město se proto v předchozím období snažilo ulehčit dopravní situaci svým občanům - rezidentům, pro které vytvořilo v nynějších parkovacích zónách vyhrazená stání. [1] Níže v tab. 5 je přehled jejich obsazenosti.

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

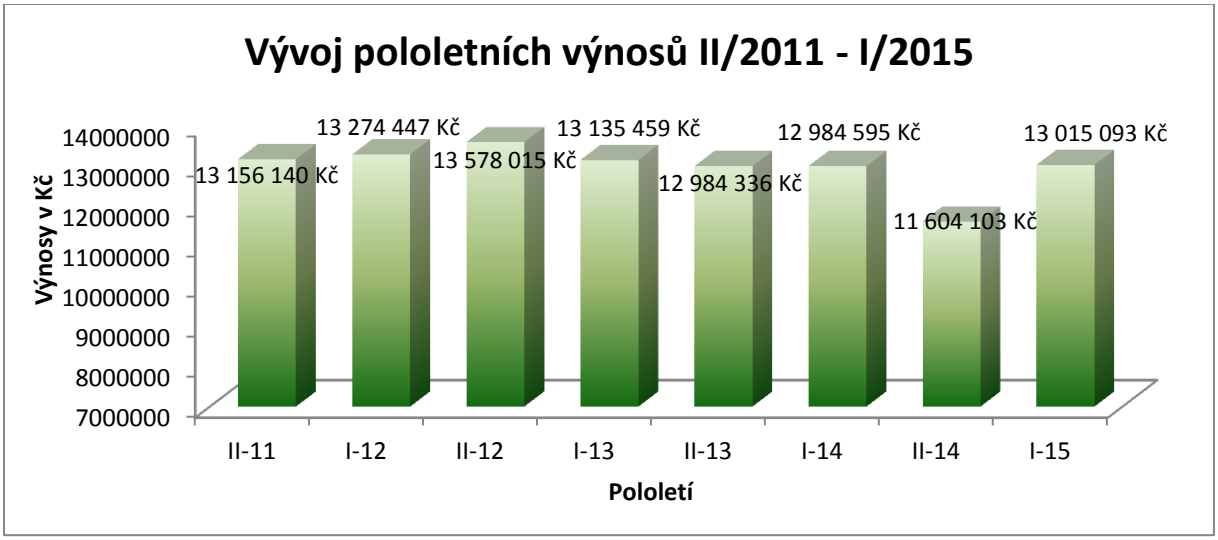
	Zóna A		Zóna B		Zóna P (Sladkovského)		Zóna Roudná	
Čas	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**
7:30	**51%**	**93%**	**68%**	**81%**	**56%**	**70%**	**55%**	**77%**
9:30	**69%**	**80%**	**52%**	**78%**	**69%**	**65%**	**45%**	**70%**
11:00	**61%**	**88%**	**54%**	**85%**	**63%**	**60%**	**44%**	**67%**
12:30	**73%**	**81%**	**53%**	**79%**	**56%**	**80%**	**48%**	**73%**
14:00	**81%**	**77%**	**46%**	**81%**	**56%**	**68%**	**59%**	**61%**
15:30	**76%**	**76%**	**55%**	**83%**	**63%**	**80%**	**56%**	**68%**
17:00	**61%**	**91%**	**68%**	**73%**	**75%**	**61%**	**61%**	**74%**
18:30	**72%**	**88%**	**51%**	**83%**	**69%**	**66%**	**59%**	**74%**
Celodenně	**68%**	**84%**	**56%**	**80%**	**63%**	**69%**	**53%**	**70%**

Z důvodu nízkého využívání rezidentských stání v oblasti Roudné dojde v nejbližší době k redukci vyhrazených míst a k jejich převedení do režimu smíšeného parkování, což zcela pokryjí stávající parkomaty.

[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 držiteli rezidentské či předplatitelské parkovací karty. Pro ostatní zde platí zákaz stání a mohou být odsud odtaženi. Místa se někdy označují laicky „modrá zóna“, neboť lze tato rezervovaná stání vymezit též vodorovným značením modré barvy.

Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parkovací automaty za 1. pololetí tohoto roku realizovaly oproti stejnému období vloni výnosy ve srovnatelném objemu. Ovšem oproti předcházejícímu období, které zasáhly rekonstrukce v historickém jádru Plzně, nyní parkomaty přidávají o 12 % bodů vyšší výnos.



Odráží se tak znovuzpřístupnění centra dopravě. Z hlediska systému jako celku se ve sledovaném období komunikace spíše vracely do standardního užívání, relativně nová opatření s uzavírkami (Hlavní nádraží, Pařížská a část Denisova nábř.) se jeví jako marginální.

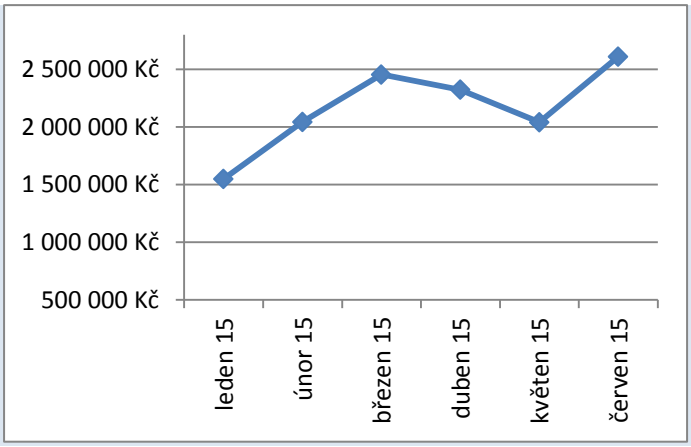
Zároveň je vhodné podotknout, že tento pololetní výsledek je realizován již v rámci trvalých změn v systému, které představují zejména zrušení parkování v točce U Zvonu (přes 50 míst), totéž v Riegrově ulici (cca 20 míst) a částečně sadech Pětatřicátníků pod divadelními terasami (cca 7 stání převedeno do režimu vyhrazeného držitelům parkovacích karet).

I přes překonání objektivního negativního vlivu dopravních opatření v minulých obdobích máme za to, že dalšího růstu výnosů z parkovacích automatů nelze dosahovat bez teritoriálního rozšíření parkovacího pořádku do oblastí, kde tíživá dopravní situace dle Generelu regulaci vyžaduje. Ve prospěch dalšího rozvoje systému svědčí i fakt, že na stávajícím regulovaném území i nejnověji na Roudné motoristé parkovací pořádek akceptovali, pravda, na základě výchovného efektu represivního dohledu. Ten při dalším rozvoji systému by neměl zůstat zanedbán.

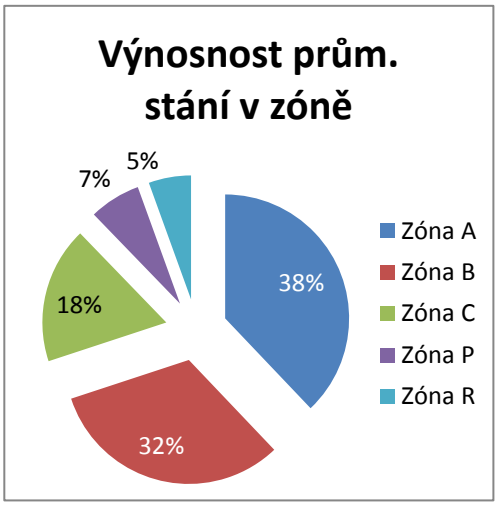
Některé negativní jevy, jako je živelné parkování, však úplně nevymizely. Např. na Roudné se z ulic přesunulo na nevyužívané plochy pod mostem generála Pattona či do ulice Luční a Pod Všemi svatými hned za tzv. linii Generelu. Je třeba upozornit zpracovatele Generelu a správce komunikací, aby při realizaci zóny placeného stání řešili nová území citlivěji a snažili se předcházet riziku dopravních úniků tak, jak je pozorujeme na Roudné. Nicméně obecně pro MěPS platí, že řidiči regulaci rozumějí a veřejnosti je tento instrument známý.

Tab. 6: Struktura výnosů v jednotlivých měsících v 1. pololetí 2015

Měsíc	Výnosy
leden 15	1 548 233 Kč
únor 15	2 042 887 Kč
březen 15	2 453 931 Kč
duben 15	2 321 530 Kč
květen 15	2 039 448 Kč
červen 15	2 609 064 Kč
Celkem	**13 015 093 Kč**



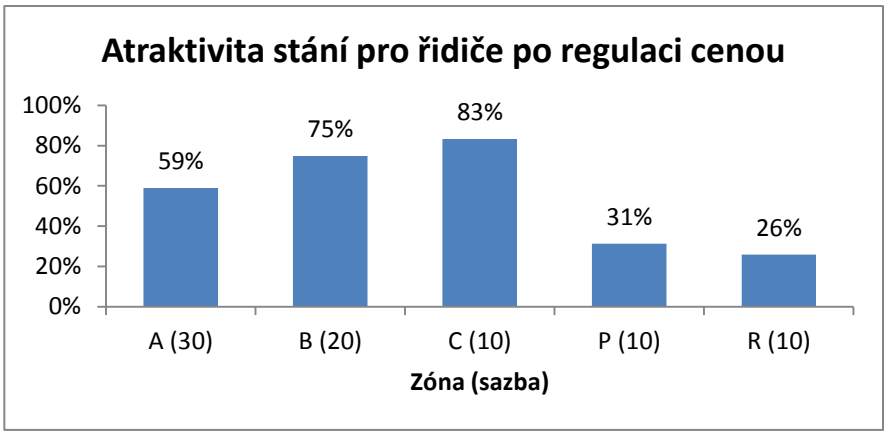
Tab. 6 a graf představují pohled na uplynulé období po měsících. Tentokrát je nejslabším měsícem v souladu s očekáváním leden. Nejsilnějším měsícem byl červen zejména proto, že se jednalo o období bez státních svátků a s provozem bez výkyvů v dopravních opatřeních.



Graf zleva ukazuje výnosnost jednoho průměrného stání zóny v rámci povrchového parkování. Za určitého stavu obsazenosti a respektovanosti zaujímá jedno průměrné stání za zónu podíl v rámci výnosů z PA - jedná se o zobrazení atraktivity zóny pro příjemce parkovného, tj. město.

Otázka nezvykle atraktivní zóny F byla na podzim 2014 vy řešena jejím přeřazením do zóny B. Účinnost cenového regulativu zóny B 20,- Kč/h představuje 54 % celodenní průměrné obsazenosti na komunikacích bývalého F. Dříve se zde kapacita ve špičkách zcela vyčerpávala.

To podporuje předpoklady o atraktivitě oblasti západně od Klatovské tř. a sadů Pětatřicátníků a o potřebnosti parkovací regulace, s níž počítá i Generel (viz mapka v příloze č. 1).



Atraktivitu placeného stání u řidičů sráží zejména možnost již dříve zmíněných dopravních úniků, kterých se v zónách A, B a C samozřejmě tolik nedostává.

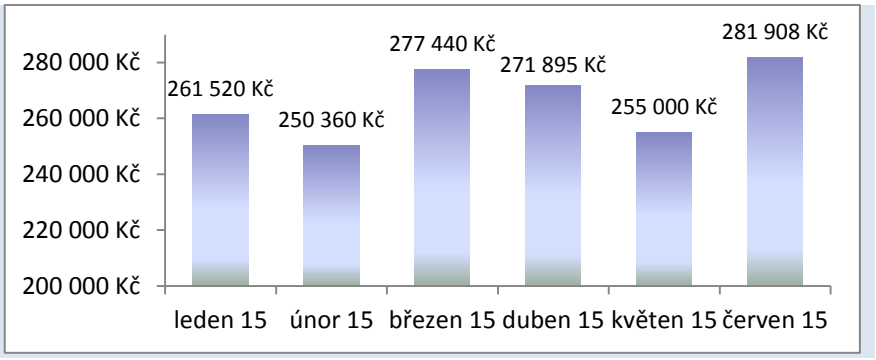
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

Parkoviště v sadech Pětatřicátníků je jedním ze tří Park & Go objektů v těsné blízkosti historického jádra Plzně. Zároveň je posledním, které si zachovává charakter čistě povrchového parkoviště, ovšem o to více je mezi řidiči atraktivní.

Hodinová sazba zde činí 20,- Kč po celou provozní dobu parkoviště (Po – Pá 7 – 24 hodin) bez jakéhokoli zvýhodnění. Parkovné se v sadech Pětatřicátníků vybírá včetně DPH. Veřejnost může hradit parkovné i prostřednictvím Plzeňské karty. Tyto transakce nicméně tvoří půl procenta hrubých příjmů z parkoviště.

Tab. 7: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětatřicátníků v 1. pololetí 2015 (v Kč)

Měsíc	Hrubý příjem
leden 15	261 520 Kč
únor 15	250 360 Kč
březen 15	277 440 Kč
duben 15	271 895 Kč
květen 15	255 000 Kč
červen 15	281 908 Kč
Celkem	**1 598 123 Kč**



Parkoviště bylo ve sledovaném období v zisku, náklady na provoz P+G činily cca 49 tis. Kč/měs. Strukturu zaznamenaných příjmů přináší výše tab. 7 a graf. Transakce Plzeňské karty představují 0,53 % vykázaných příjmů.

Tab. 8: Průměrná obsazenost P+G v 2. pololetí 2015

Čas	Vozidla	Obsazenost	Čas	Vozidla	Obsazenost
7:30	6	7%	16:30	64	71%
8:30	29	32%	17:30	57	64%
9:30	53	58%	18:30	54	60%
10:30	66	74%	19:30	57	63%
11:30	71	79%	20:30	54	60%
12:30	70	78%	21:30	48	54%
13:30	69	77%	22:30	43	48%
14:30	66	74%	23:30	41	46%
15:30	66	73%	0:00	49	54%

Sady Pětatřicátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní plocha. Prodloužení provozní doby do půlnoci se osvědčilo. Zlepšil se jednak výběr parkovného, jednak parkoviště opustila část motoristů spekulujících na zavírací dobu. Špičková obsazenost nepřekračuje 80 % a lze říci, že se již předchází situacím, kdy pro úplné zaplnění se parkoviště uzavřelo. Parkoviště v sousedství jádrové zóny A plní v podstatě funkci okružní zóny B, čemuž odpovídá i tarif. Zachytává však i dopravu pro cíle v oblasti západně od sadů Pětatřicátníků, která sice není zpoplatněná, dopravní situace je tady však tíživá.

Parkovací karty

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

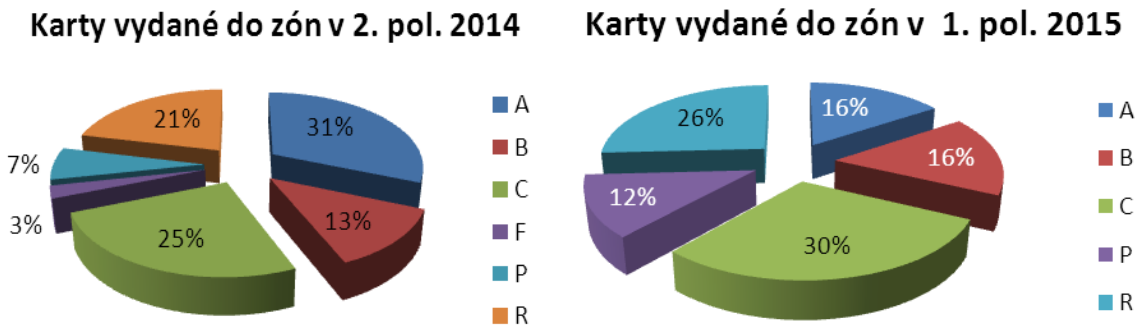
Ve sledovaném období bylo vydáno 673 karet, což činí 59 % loňského úhrnu výdejů. Oproti loňské první půli roku se jedná o nárůst prodeje o 34 kusy. Až na jedinou výjimku (U Ježíška) se v uplynulém období parkovací regulace nerozšířila. Níže vizte tabulky segmentace prodaných karet, jak se prodávaly do jednotlivých zón a jaký podíl měly na celkovém výnosu z prodeje.

Tab. 8: Segmentace prodaných karet v 1. polovině 2015 (v ks)

Množství	A	B	C	Petrohrad	Roudná	Celkem
Celkem v ks	137	82	173	114	167	673
P (v ks)	2	6	34	9	25	76
P (v %)	1,5%	7,3%	19,7%	7,9%	15,0%	**11,3%**
R (v ks)	135	76	139	105	142	597
R (v %)	98,5%	92,7%	80,3%	92,1%	85,0%	**88,7%**

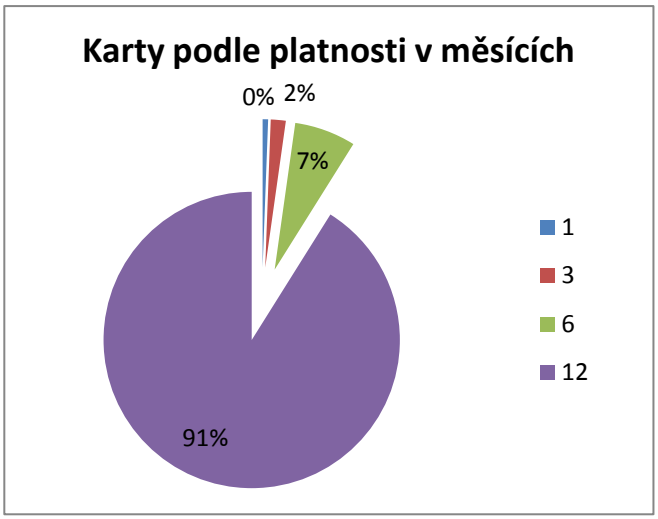
Tab. 9: Podíl typů karet na výnosech v 1. polovině 2015 (v Kč)

Objem	A	B	C	Petrohrad	Roudná	Celkem
Celkem v Kč	164 000 Kč	171 760 Kč	310 540 Kč	131 060 Kč	270 760 Kč	1 048 120 Kč
P (v Kč)	53 000 Kč	120 000 Kč	221 800 Kč	63 000 Kč	175 000 Kč	632 800 Kč
P (v %)	32,3%	69,9%	71,4%	48,1%	64,6%	**60,4%**
R (v Kč)	111 000 Kč	51 760 Kč	88 740 Kč	68 060 Kč	95 760 Kč	415 320 Kč
R (v %)	67,7%	30,1%	28,6%	51,9%	35,4%	**39,6%**



Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Ovšem podíl na objemu prodejů v Kč výrazně poklesl u rezidenčních karet, jak ukazuje tabulka č. 9. Tento stav zapříčiňuje cenová politika města, kdy cena rezidenčních karet zón A a B výrazně poklesla a tím se sjednotila ve všech zónách. Strukturu prodejů parkovacích karet v předmětném a předchozím půlroce vizte výše v grafech. Je zde např. výraznější podíl karet na Roudné, protože právě na jaře 2014 se v oblasti začala uplatňovat plnohodnotná regulace a lidé si tu karty obnovují.

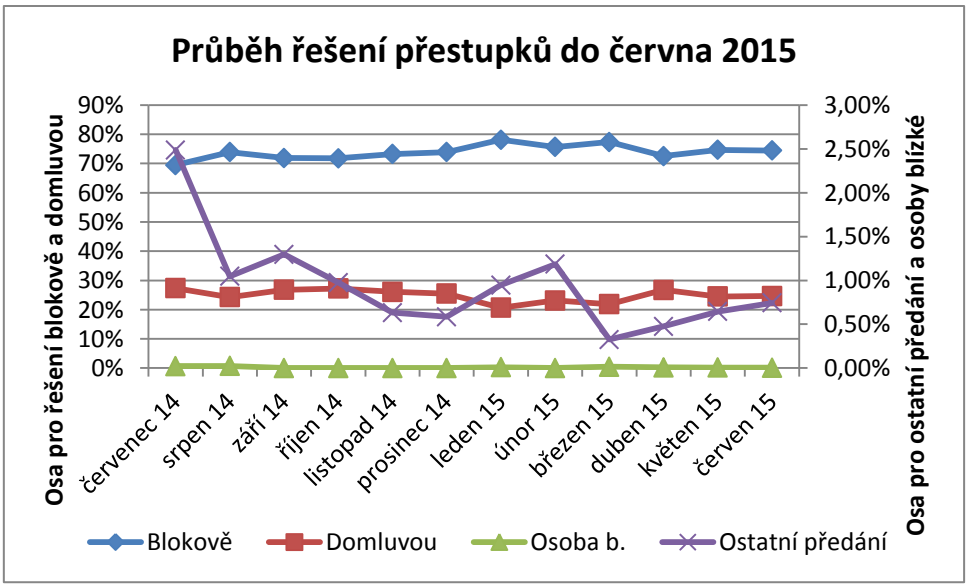
[2] § 23 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.



Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v uplynulém pololetí, vztaženou k délce jejich platnosti, tj. na počet měsíců dle sazebníku. Kvůli zlevnění rezidenčních karet v zónách A a B od ledna tohoto roku došlo k dominanci prodejů karet celoročních. Ostatní netvoří dohromady ani 10 % prodejů.

Činnost na úseku TPZOV

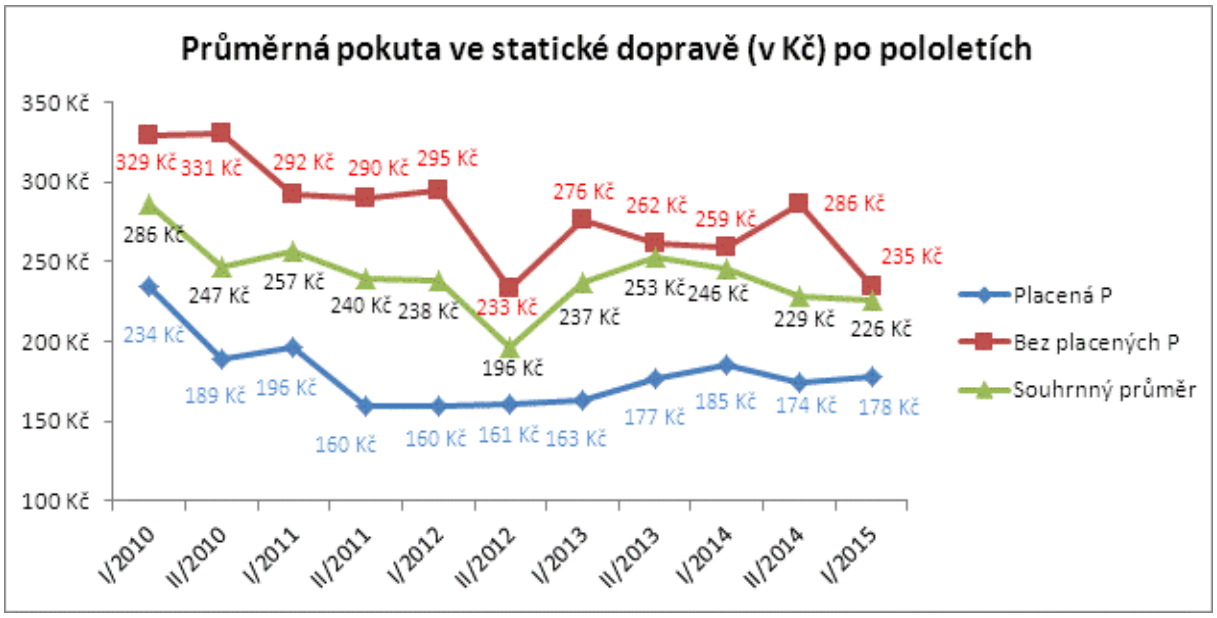
Parking na úseku aplikace technických prostředků pro zabránění odjezdu vozidel (TPZOV) vkládá do terénní činnosti technické a lidské zdroje. Tím šetří prostředky MP při výkonu dohledu. **Pro MěPS je čerpán denně z kapacity MP lidský zdroj představující tři až čtyři strážníky.** Činnost posádek se statisticky monitoruje.

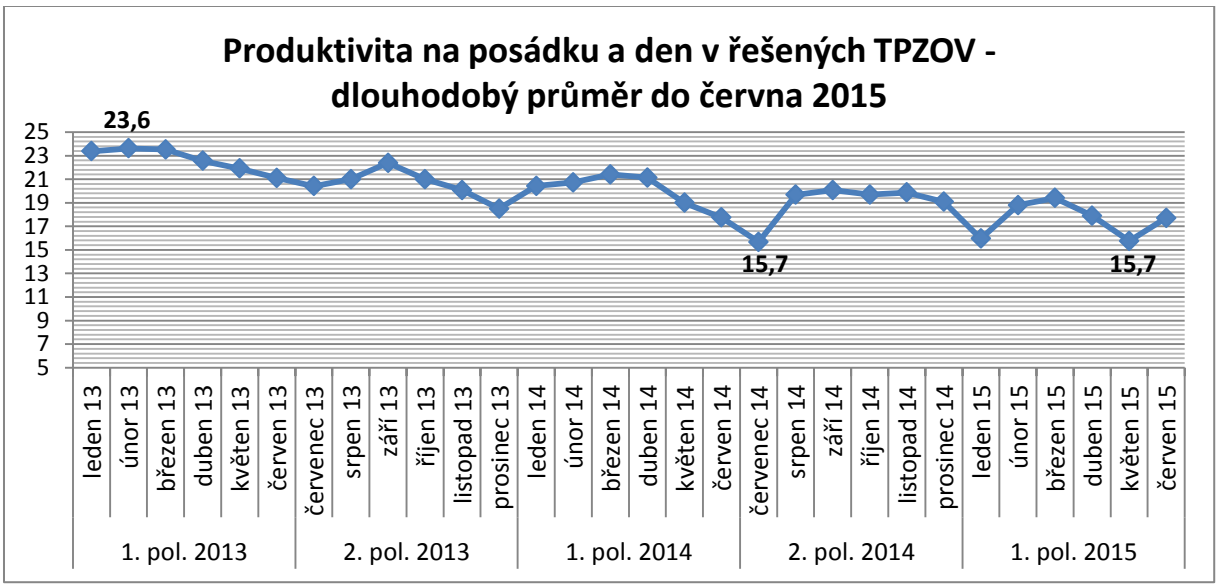


Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh do konce června 2015. V první polovině roku 2015 asistoval organizátor statické dopravy u řešení 4.642 přestupků v parkovacím pořádku. Z toho 76 % je řešeno blokově, 24 % domluvou, ostatní předání tvoří pouhé jedno procento případů. Výskyt osob blízkých téměř vymizel, což souvisí s dřívější legislativní změnou,

kdy se v těchto případech odpovědnost za přestupek přenáší na provozovatele vozidla. Patrná je dlouhodobá vzájemná závislost blokového řešení a domluv. Ubývá-li jedné kategorie, přibývá druhé, ostatní jsou zanedbatelné. MP dále vykazuje ve statické dopravě souhrnnou průměrnou pokutu 226,- Kč, z toho:

- ve statické dopravě na placených stáních 178,- Kč
- v ostatních případech statické dopravy 235,- Kč.





První graf shora zachycuje dlouhodobý vývoj průměrné pokuty ve statické dopravě. Druhý sleduje dlouhodobě výkon průměrné posádky na úseku dohledu nad dodržováním dopravních předpisů, a to za směnu a den v množství TPZOV. Průběh křivek znázorňuje trend v dané kategorii.

Bohužel nepříznivě působí dlouhodobý pokles výkonnosti, tj. menšící se ochota odhalovat přestupky proti parkovacímu pořádku. V rámci křivky produktivity se dvě nejzazší minima vyskytla v 1. pololetí 2015. Bez této ochoty nepůjde zajistit vyšší úroveň respektovanosti, jak již bylo zmiňováno v kapitole

věnované právě respektovanosti. Pokles produktivity by byl legitimní v případě rostoucí respektovanosti. Ta však setrvala na úrovni loňského roku, jenž byl o 6 % bodů slabší než předchozí období.

Tab. 10: Využití pracovní doby 7 – 19 h posádkami v 1. pololetí 2015

Měsíc	První nasazení	Poslední nasazení	Poslední sejmutí
leden 15	8:52	16:35	17:25
únor 15	8:46	16:40	17:21
březen 15	8:42	16:29	17:14
duben 15	8:51	16:15	17:08
květen 15	8:43	15:28	16:10
červen 15	9:02	16:24	17:08
Průměr	**8:49**	**16:18**	**17:04**

Pracovní doba smíšených posádek odpovídá provozní době zón placeného stání. V tab. 10 vizte statistiku vybraných pracovních úkonů s TPZOV v průměrné směně. Nasazení TPZOV představuje zjištění dopravního přestupku, sejmutí TPZOV vyřešení případu.

Lidské a technické prostředky organizátora jsou městské policii k dispozici po celou provozní dobu placených parkovišť. Řešení nedostatků v dohledové činnosti není v pravomoci organizátora a v této otázce je zapotřebí obracet se na řídící složky městské policie.

Z organizačního hlediska je vhodné do budoucna doporučit dvojsměnný provoz dopravní skupiny MP, jestliže má dle koncepčních podkladů města (Generel) dojít také k dalšímu územnímu rozvoji parkovacího systému.

Parkovací dům Rychtářka

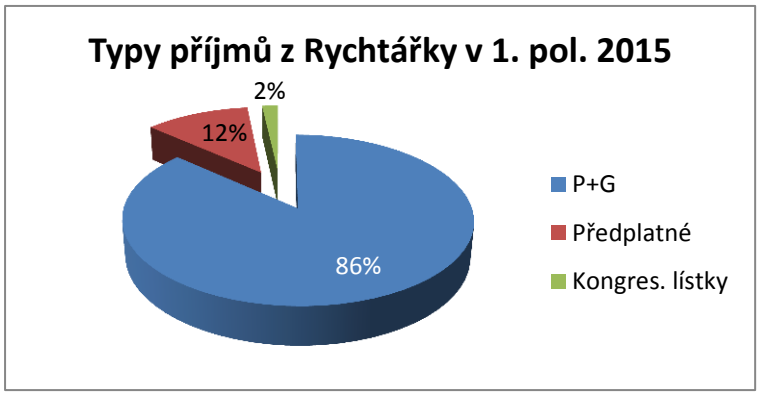
PD Rychtářka se provozuje na základě mandátní smlouvy zmiňované v úvodu této zprávy, a to převážně jako parkoviště typu Park & Go. Jak ukazuje tab. 11, v polovině roku 2015 byly realizovány hrubé příjmy přesahující 2,5 mil. korun a jejich objem již činí 62 % loňského celoročního příjmu.

Tab. 11: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v 1. polovině 2015

Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	Předplatné	Kongresové lístky
leden 15	259 965 Kč	16 185 Kč	41 600 Kč	3 000 Kč
únor 15	241 500 Kč	16 445 Kč	29 600 Kč	1 300 Kč
březen 15	274 825 Kč	17 880 Kč	55 100 Kč	3 850 Kč
duben 15	287 900 Kč	17 310 Kč	32 300 Kč	9 100 Kč
květen 15	565 605 Kč	31 735 Kč	84 500 Kč	18 675 Kč
červen 15	441 330 Kč	27 890 Kč	52 300 Kč	8 840 Kč
Celkem	**2 071 125 Kč**	**127 445 Kč**	**295 400 Kč**	**44 765 Kč**

Úhrnný hrubý příjem v 1. pololetí 2015: 2 538 735 Kč.

Oproti stejnému období vloni utržila Rychtářka na parkovném o 21 % více. Hrubé příjmy výrazně poskočily v měsíci květnu a červnu poté, co přestal v parkovacím domě platit bonus na první tři hodiny parkování za 5,- Kč, který sloužil jako kompenzace za rozsáhlé uzavírky v historickém jádru.



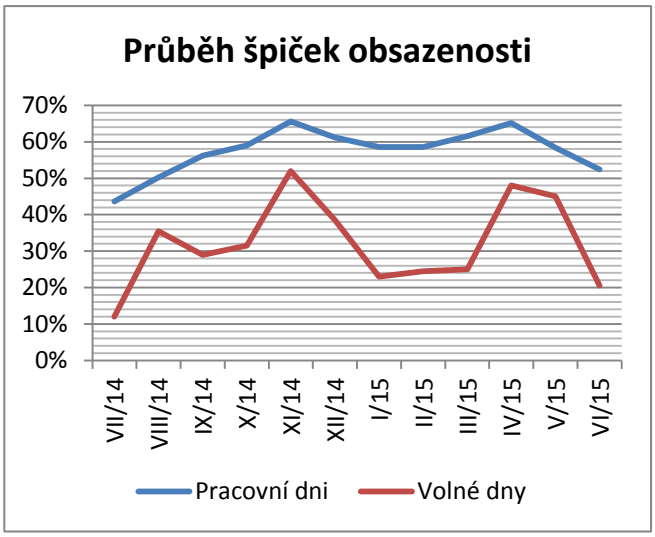
Podíl P+G stoupl oproti předchozí zprávě o 7 % bodů, předplatné ztrácí 5 % bodů a o 2 % body oslabil podíl kongresových a hodnotových lístků, které představují pouze doplňkový prodej.

Tab. 12a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovním týdnu do června 2015

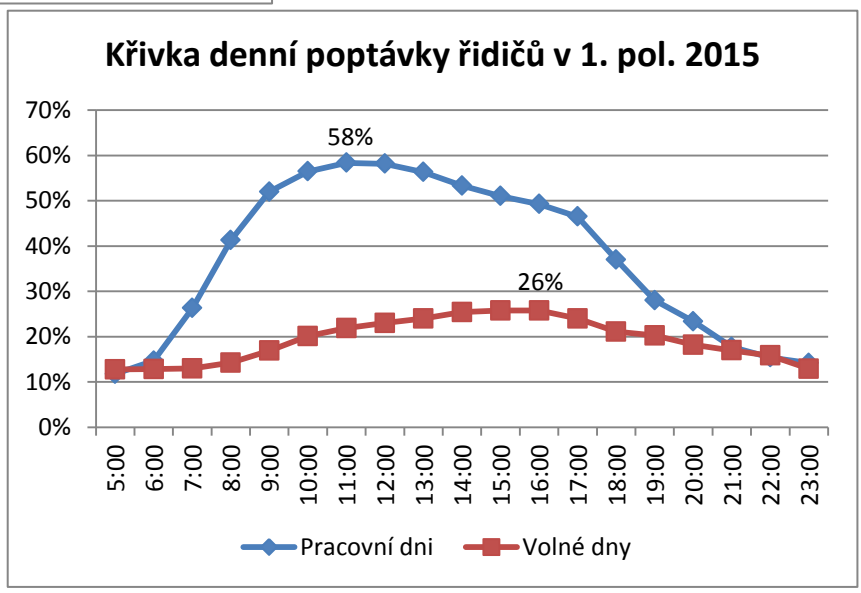
Měsíc:	VII/14	VIII/14	IX/14	X/14	XI/14	XII/14	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15
pondělí	47%	49%	54%	53%	60%	68%	59%	57%	60%	52%	67%	50%
úterý	42%	47%	55%	63%	62%	66%	61%	58%	62%	64%	57%	59%
středa	43%	52%	55%	60%	74%	55%	59%	63%	66%	76%	56%	50%
čtvrtek	45%	58%	55%	60%	68%	62%	59%	59%	63%	68%	59%	52%
pátek	41%	45%	62%	59%	64%	55%	55%	56%	57%	66%	53%	51%
Souhrn:	44%	50%	56%	59%	66%	61%	59%	59%	62%	65%	58%	52%

Tab. 12b: Souhrn denních maxim obsazenosti ve volných dnech do června 2015

Měsíc:	VII/14	VIII/14	IX/14	X/14	XI/14	XII/14	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15
neděle	10%	53%	35%	31%	55%	36%	16%	13%	27%	47%	34%	16%
sobota	14%	18%	23%	32%	49%	41%	30%	36%	23%	49%	56%	25%
Souhrn:	12%	36%	29%	32%	52%	39%	23%	25%	25%	48%	45%	21%



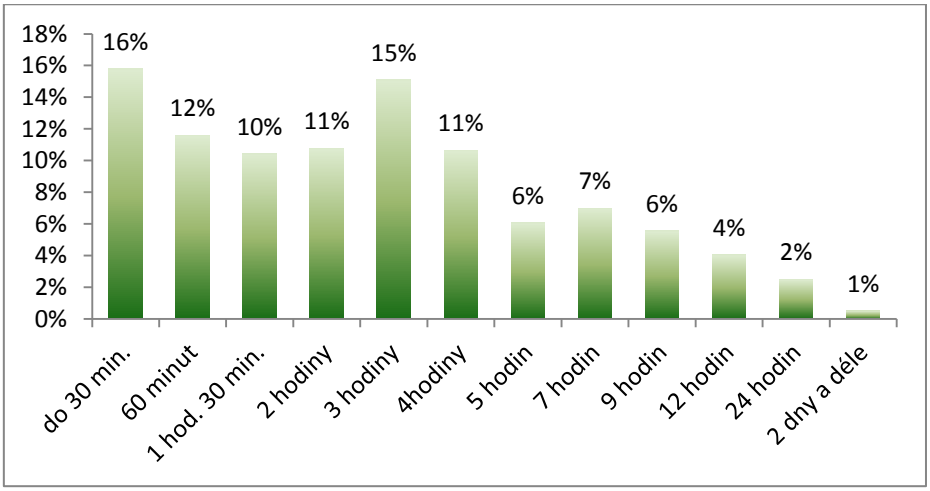
Tabulka 12a,b uvádí špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících, průběh těchto maxim do konce června 2015 potom zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dny a pro volné dny. Do konce dubna 2015 v podmínkách už dříve zmíněného bonusu v podobě prvních tří hodin stání za 5,- Kč.



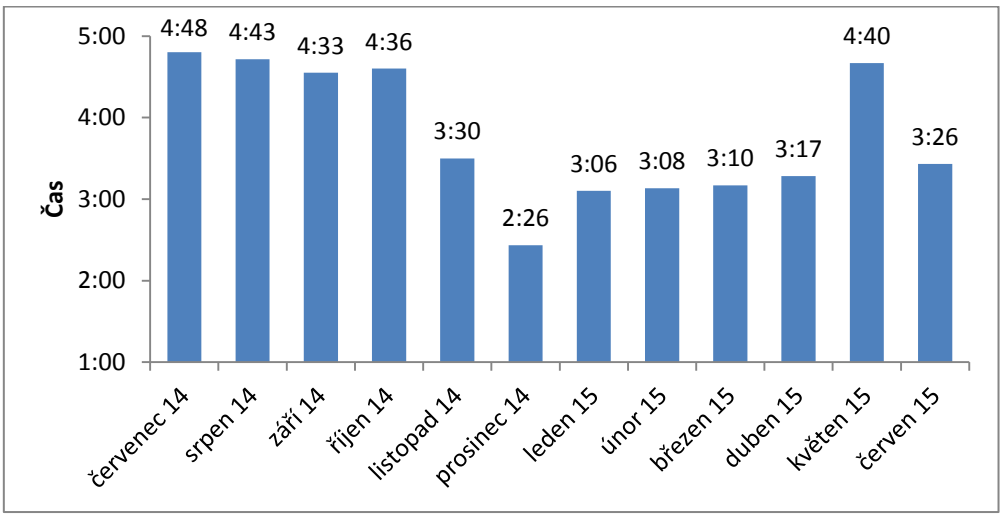
Zprava uvedený graf zobrazuje poptávku řidičů po parkování v parkovacím domě v průběhu dne v 1. polovině roku 2015, a to v členění na pracovní a volné dny.

I v této zprávě se potvrzuje předpoklad dřívější studie k provozu Rychtářky, že se zde bude většinou parkovat po dobu delší než dvě hodiny. Nicméně nemalou část klientely tvoří i řidiči, jak je známe z parkování u automatů, kteří krátkodobě pobývají v centru města. Výrazně sem přispívá provozovna e-shopu Alza. V průběhu 2. poloviny tohoto roku by organizátor rád v této provozovně spustil parkovací rabatovací jednotku pro klienty s cílem omezit parkování „na černo“ různě po okolí této provozovny. Parkovné by za tyto své zákazníky odvedla Alza.

Preferovaná denní délka stání návštěvníky v 1. pol. 2015



Průběh průměrné délky stání v P+G zachycená do června 2015



Parkovací dům Nové divadlo

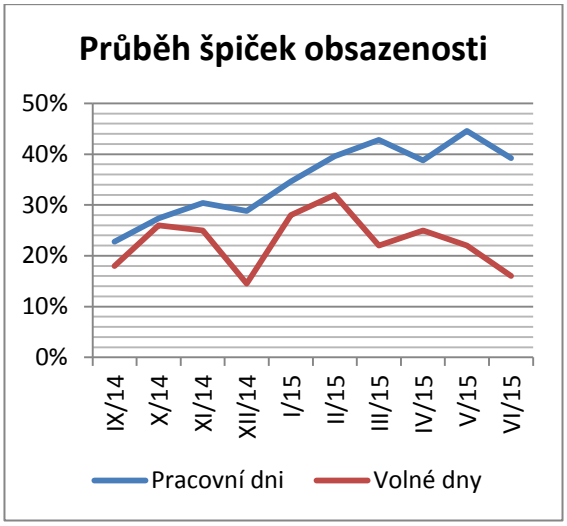
Parkovací dům Nové divadlo je od září 2014 novou parkovací kapacitou v centru Plzně. S MěPS jej spojuje pouze technologická provázanost, provozován je nezávisle spol. Obytná zóna Sylván, a. s., pro kterou spol. Parking zajišťuje provozní činnosti. Podzemní objekt pojme 166 vozidel.

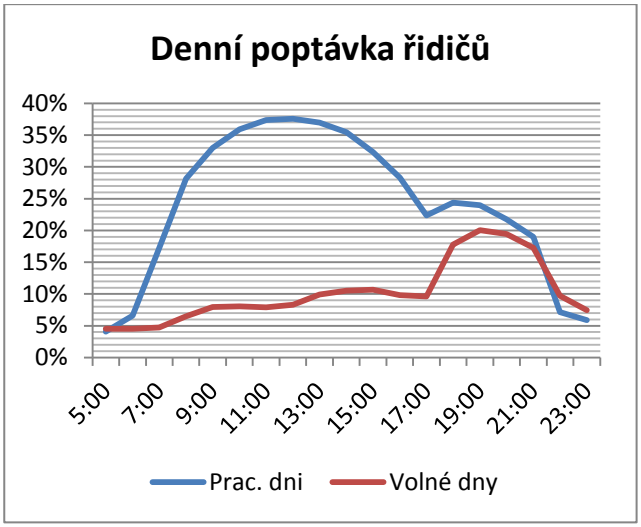
Tab. 13a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovním týdnu do června 2015

Měsíc:	IX/14	X/14	XI/14	XII/14	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15
pondělí	18%	20%	26%	25%	36%	46%	42%	34%	46%	42%
úterý	24%	32%	40%	25%	33%	38%	40%	41%	49%	41%
středa	22%	28%	27%	25%	36%	39%	40%	42%	51%	40%
čtvrtek	23%	30%	28%	43%	31%	39%	41%	39%	46%	38%
pátek	27%	27%	31%	26%	37%	36%	51%	38%	31%	35%
Souhrn:	23%	27%	30%	29%	35%	40%	43%	39%	45%	39%

Tab. 13b: Souhrn denních maxim obsazenosti ve volných dnech do června 2015

Měsíc:	IX/14	X/14	XI/14	XII/14	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15
neděle	14%	25%	17%	13%	17%	33%	25%	23%	17%	13%
sobota	22%	27%	33%	16%	39%	31%	19%	27%	27%	19%
Souhrn:	18%	26%	25%	15%	28%	32%	22%	25%	22%	16%



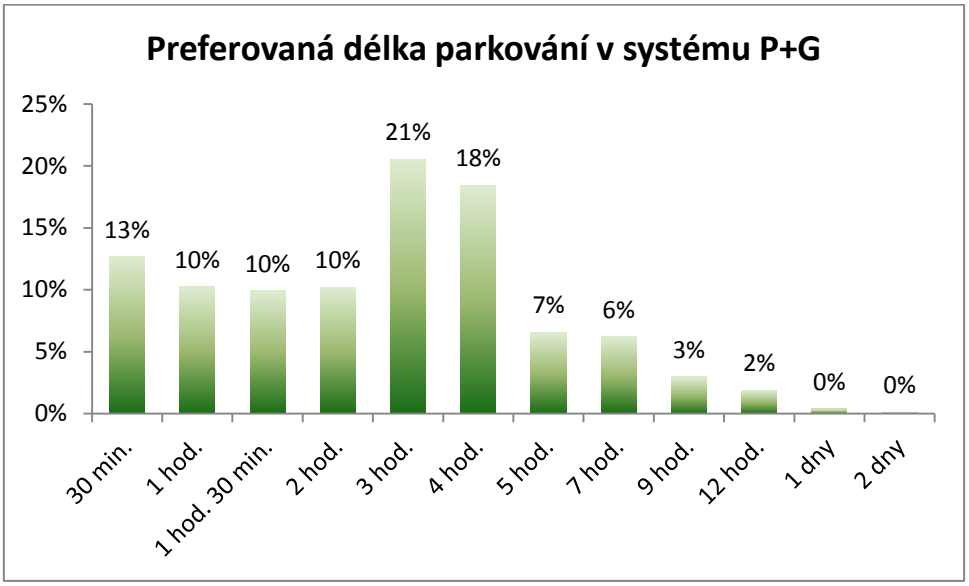


V tabulkách a grafech shora jsou k dispozici různé pohledy na obsazenost nového parkovacího objektu. Zajímavostí je, že v pracovních dnech tento objekt vykazuje dvě denní špičky, ve volných dnech je už pouze jedna.

V parkovacím domě se za 1. pololetí 2015 realizovaly hrubé příjmy:

- v systému P+G 467.760,- Kč (z toho podíl Plzeňské karty činí 5,3 %)
- z předplatného 152.700,- Kč
- celkem tedy 620.460,- Kč.

Průměrná doba parkování v PD Nové divadlo činí 3 hodiny a 43 minuty. Níže v grafu vizte preferovanou délku stání.



Controlling a výnosy

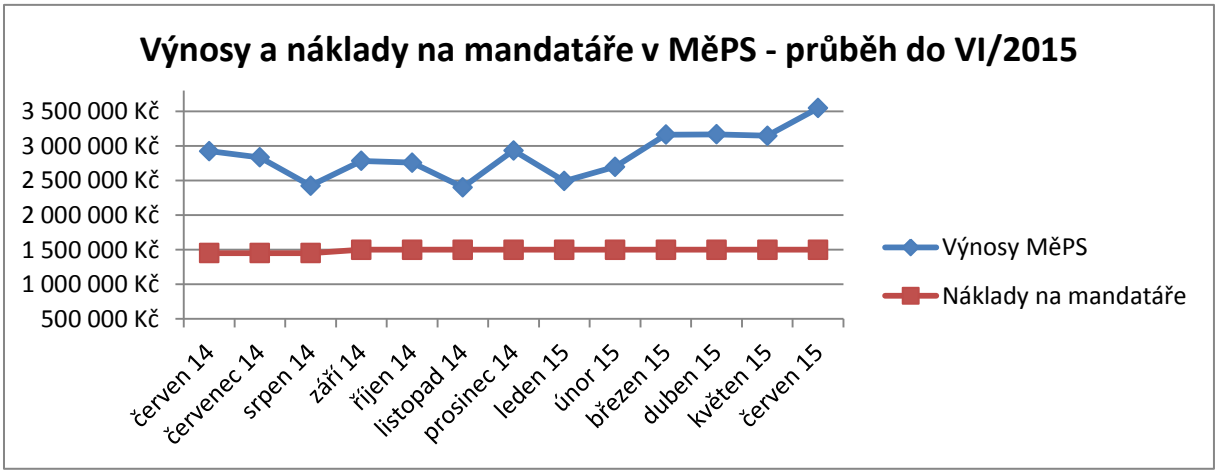
Městský parkovací systém (MěPS) má v rámci rozpočtu města zřízený controllingový objekt, do kterého přicházejí prostředky z regulovaného parkování na povrchu a ze závorových systémů (P+G) včetně Rychtářky. Jedná se o jednotné příjmové místo parkovného, kdy každý transfer je označen controllingovým identifikátorem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

- 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.

Controllingově jsou sledovány všechny typy příjmů směřujících do rozpočtu města Plzně. Správce rozpočtu, odvání 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. 14: Příjmy z parkovného a výdaje na mandatáře v 1. pololetí 2015 (v Kč)

Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Parkovací karty	Předplatné Sady "35"	Předplatné Rychtářka	Kongresové lístky	Výnosy MěPS	Náklady na mandatáře
leden	1 548 232,57	261 520,00	276 150,00	361 740,00	0,00	41 600,00	3 000,00	2 492 242,57	1 500 416,0
únor	2 042 887,00	250 360,00	257 945,00	96 820,00	20 000,00	29 600,00	1 300,00	2 698 912,00	1 500 416,0
březen	2 453 931,00	277 440,00	292 705,00	81 500,00	0,00	55 100,00	3 850,00	3 164 526,00	1 500 416,0
duben	2 321 530,00	271 895,00	305 210,00	229 240,00	0,00	32 300,00	9 100,00	3 169 275,00	1 500 416,0
květen	2 039 448,00	255 000,00	597 340,00	152 160,00	0,00	84 500,00	18 675,00	3 147 123,00	1 500 416,0
červen	2 609 064,00	281 908,00	469 220,00	126 660,00	0,00	52 300,00	8 840,00	3 547 992,00	1 500 416,0
Celkem	13 015 092,57	1 598 123,00	2 198 570,00	1 048 120,00	20 000,00	295 400,00	44 765,00	**18 220 070,57**	**9 002 496,0**



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

Do controllingového objektu odešlo více než 18 milionů korun, 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 do poloviny tohoto roku vyměřeny ve výši 36.361,- Kč. **Městu má tedy systém v tomto období úhrnně přinést necelých 18,3 mil. Kč.**

Výhled MěPS

Nové nebo repasované přístroje jsou zásadním faktorem dalšího rozvoje regulace parkování na komunikacích v centru Plzně. Správce komunikací odebírá dle vysoutěžené zakázky do roku 2017 nové parkovací automaty. Letošní dodávka bude celá spadat do 2. pololetí 2015 na zprovoznění zóny placeného stání D v oblasti zvané Hamburk. Repasované přístroje obslouží řidiče na nově zpoplatněných komunikacích na Petrohradě od července tohoto roku.

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.

Očekáváme, že v okruhu historického jádra zmizí jedny z posledních únikových prostor, které statická doprava zatěžovala. Zaprvé se ve smíšené parkoviště s parkovacím automatem promění parkovací plocha mezi pivovarskými branami v ul. U Prazdroje, byť to vyžaduje též novelizaci Parkovacího řádu. Dále se držitelům parkovacích karet vyhradí místa na Anglickém nábřeží mezi zastávkou MHD a křižovatkou s Pražskou ulicí. Parkovací pořádek se uplatní také v bývalé konečné MHD U Zvonu.

Některé změny čekají v krátkodobém i střednědobém horizontu novější zónu placeného stání Roudná. Ukazuje se, že při zpracování Generelu nebylo dostatečně pamatováno na zátah dopravy dále do pokračujících spojek v ulicích Na Roudné, Luční a Pod Všemi svatými. Statická doprava se na Roudné přelévá za hranici ZPS, Parking proto městu doporučuje ve střednědobém horizontu přijmout v tomto ohledu odpovídající doplnění Generelu a linii hranice ZPS posunout především více na sever. Na zpracovatele Generelu apelujeme, aby při realizaci zóny placeného stání řešil nová území citlivěji a snažil se předcházet riziku zatahování dopravy do míst, kde není žádoucí, jak je pozorujeme v této oblasti, neboť výkonné organizace (SVSmP a Parking Plzeň) považují prvky Generelu za závazné. Dále v závislosti na rekonstrukci mostu Gen. Pattona doporučujeme zvolit P+G řešení pro doposud neupravené, neregulované, avšak kapacitní plochy pod ním – jsou ve vlastnictví města.

V blízké době dojde na Roudné k redukci tzv. modrých zón. Zůstanou jen ty, u kterých bylo dopravními průzkumy prokázáno dostatečné využití – tedy v Křížkově ulici, na rohu ulic Otýlie Beníškové a Na Roudné a v Lipové ulici (v úseku Bělohorská – Na Roudné). Dále je pro celou oblast navržen denní cenový strop na parkomatech ve výši 60,- Kč za provozní dobu.

Městská rada dále schválila zřízení parkoviště Kotkova pro cca 238 parkovacích stání, jakmile se plocha uvolní po současném nájemci. Celý záměr dříve komplikovalo stanovisko hygienické stanice, nyní by mělo být již vypořádané. V případě realizace by toto parkoviště mělo sloužit jako záchytné pro oblasti č. 8, 9 a 10 dle Generelu dopravy v klidu (oblast západně od Klatovské a sadů Pětatřicátníků). Domníváme se však, že pro jeho blízkost k zastávce tramvajové dopravy může být přitažlivé i jako přestupní místo na MHD (tj. P+R). V budoucnu má také dojít k úpravě parkoviště na nám. Emila Školy 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 jako vždy úleva od dopravního přetlaku tak, aby systém pokaždé nabízel určité množství volných míst pro další návštěvníky. Jde o jejich dynamičtější a

hospodárnější využití, v případě parkovacích míst se jedná totiž o snadno vyčerpatelné veřejné zdroje. Tento efekt je pak v nových lokalitách doprovázen i prouděním nových příjmů ze statické dopravy do rozpočtu města. Pro funkčnost regulace je v našich podmínkách zapotřebí udržovat také výchovný efekt prostřednictvím dohledu nad dodržováním dopravních předpisů orgánem městské policie. Ze současných tří až čtyř denních smíšených posádek doporučujeme od roku 2016 zajištění čtyř až pěti, přičemž organizátor statické dopravy do nové smíšené posádky vloží vozidlo, TPZOV a řidiče, městská policie sem delimituje pracovní místo pro strážníka. Na straně Parkingu se jedná o záležitost, která bude muset být pokryta Podnikatelským plánem (a z něho plynoucím navýšením mandátní odměny). Předpokládáme, že i na straně městské policie se bude jednat o otázku rozpočtového dokrytí.

Závěrem

1. Uplynulé období představovalo postupný návrat komunikací v historickém jádru do řádného užívání. Do některých míst se však již parkování nevrátilo (do Riegrovy ul., do točky v Křižíkových sadech). Pod divadelní terasy byl vjezd povolen pouze držitelům karet. Systém se zdá stabilizovaný, od příštího roku bude vhodné posílit dohledovou (represivní) část v souvislosti s územním rozšířením parkovací regulace.

2. Regulativ zóny B na komunikacích bývalé maličké zóny F, kde se kombinovala malá kapacita s příliš vysokou atraktivitou, se jeví jako optimální. Husova ulice a sady Pětatřicátníků (k Peklu) pomohly dotvořit okruh zóny B kolem jádrové zóny A.

3. V otázce průběžné denní obsazenosti se ukazuje, jak se mění chování uživatelů parkovacího systému. Teoreticky s výší sazby roste nelegalita (vizte graf na str. 6). Také se časové pásmo používání PA posouvá v čase dále, nejvýrazněji je to znát v jádrové zóně A, pak také C (též graf na str. 6). Systému by pravděpodobně prospěl pásmový posun doby provozu zón placeného stání 8 – 20 h (ze současných 7 – 19 h). Pokud by však město spolu s tím požadovalo přizpůsobit pracovní dobu dopravní skupiny městské policie, toto by bylo uskutečnitelné až po změně tamní kolektivní smlouvy.

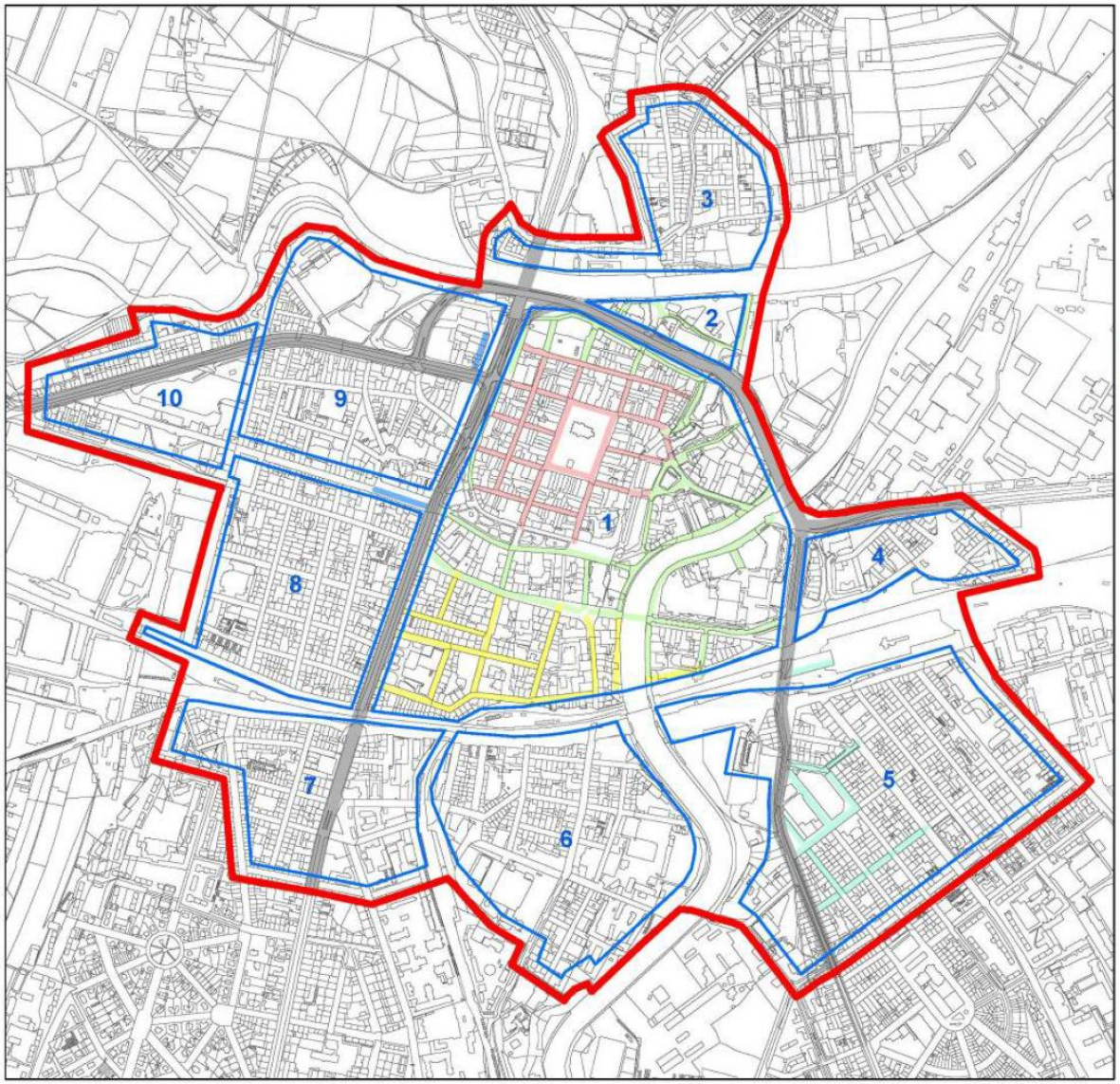
4. Ve střednědobém horizontu (vizte graf na str. 13) se nacházíme ve fázi poklesu produktivity práce na úseku TPZOV, ovšem nikoliv z důvodu nárůstu respektovanosti, ta zůstává na souhrnné hodnotě 62 %, kam poklesla mezi lety 2013-14. Nejedná se tedy o výkyv, ale o výchozí situaci pro sledování dalšího vývoje. Nicméně řešení nedostatků v dohledové činnosti není v pravomoci organizátora a v této otázce je zapotřebí obracet se na řídící složky městské policie.

5. MP vykazuje ve statické dopravě ve sledovaném období souhrnnou průměrnou pokutu 226,- Kč, z toho na parkovištích s parkomaty 178,- Kč a v ostatních případech 235,- Kč. Lépe vypovídající grafické znázornění průměrných pokut v průběhu času vizte na straně 13. Pozitivně lze vnímat pokles domluv pod 25 % u řešení dopravních přestupků (graf vizte na straně 12).

6. Všechny hrubé příjmy města Plzně plynoucí z provozu, regulace a organizace MěPS jsou controllingově sledovány a vkládány na jednotné místo na příjmové straně rozpočtu. Výnosy z pokut Parking nesleduje. Celkový hrubý příjem z MěPS za 1. pololetí 2015 činí něco málo přes 18 mil. Kč, to je 53 % celkového loňského hrubého příjmu. Menší části těchto příjmů podléhají DPH, kterou odvede správce 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. Dodávky nových parkovacích automatů proběhnou ve 2. polovině tohoto roku. Právě probíhá územní scelení parkovací zóny na Petrohradě a očekává se zprovoznění zóny Hamburk.

8. V několika případech bylo zjištěno ne zcela vhodné nastavení hranice ZPS v Generelu. Směrem k Útvaru koncepce a rozvoje budeme apelovat na kosmetické avšak vcelku žádoucí úpravy těchto hranic – zejména na Roudné. Rovněž jsme zpracovali návrh na zahrnutí městského parkoviště mezi pivovarskými branami do parkovací regulace (zóny D - Hamburk).



GENEREL DOPRAVY V KLIDU
AKTUALIZACE 2012

LEGENDA

HRANICE ZÓNY PLACENÉHO PARKOVÁNÍ

DÍLČÍ ČÁSTI ZÓNY UMOŽŇUJÍCÍ ETAPOVOU REALIZACI

1 CENTRUM
2 RYCHTÁŘKA
3 ROUDNÁ
4 HAMBURK
5 PETROHRAD
6 DOUDLEVECKÁ
7 BORY
8 ZA KLATOVSKOU - JIH
9 ZA KLATOVSKOU - SEVER
10 OKOLÍ CAN

STÁVAJÍCÍ ROZSAH ZPOPLATNĚNÍ

ZÓNA A
ZÓNA B
ZÓNA C
ZÓNA F
ZÓNA PETROHRAD

CENTRUM -
ZÓNA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ
03/2012

PŘÍLOHA Č. 2