

Zpráva o městském parkovacím systému za 2. 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	21
Závěrem	23

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 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 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). Statisticky se monitoruje také dohled, zejména jde o výkonnost při provádění dohledu a typy řešení přestupků proti parkovacímu pořádku.

Respektovanost Parkovacího řádu

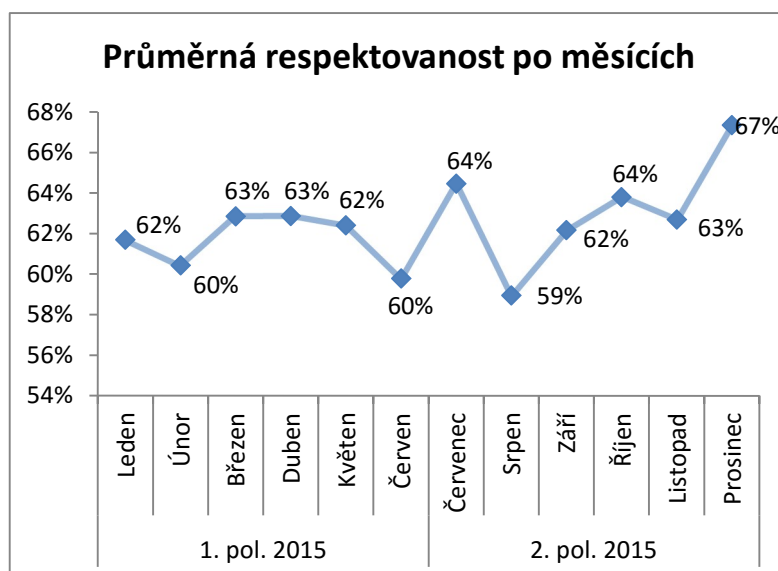
Kvalifikovaný odhad dodržování místní úpravy dopravních předpisů v MěPS, resp. zachycování respektovanosti parkovacího pořádku, se provádí prostřednictvím terénních průzkumů. Ty jsou realizovány za pomoci pozorovatelů, kteří sledují a zaznamenávají denní chování řidičů. Sběr dat se provádí v osmi časových 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.

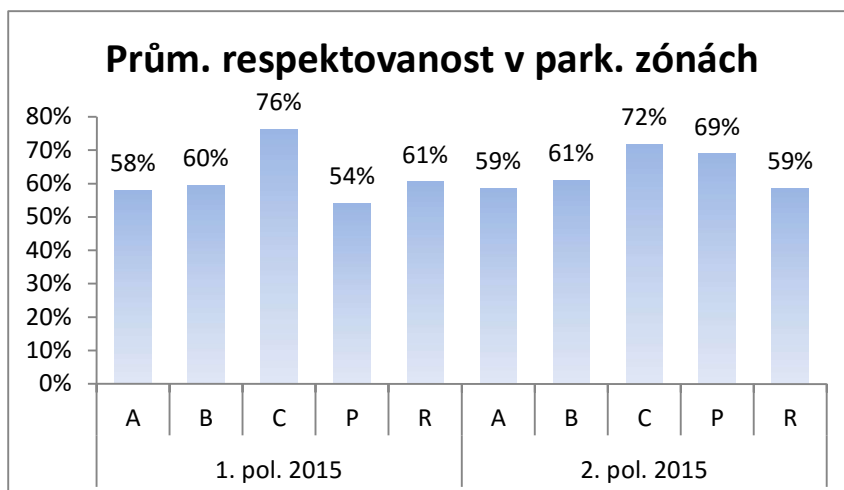
Tab. 1: Respektovanost zachycená do konce roku 2015

Měsíc	Ukáznění	Neukáznění	Respektovanost v %
1. pol. 2015			
Leden	3108	1641	62%
Únor	2954	1596	60%
Březen	3850	1936	63%
Duben	3451	1792	63%
Květen	3840	1939	62%
Červen	3504	1923	60%
2. pol. 2015			
Červenec	2828	1381	64%
Srpen	3237	1924	59%
Září	3301	1708	62%
Říjen	4180	2219	64%
Listopad	3342	1651	63%
Prosinec	4425	1964	67%

V tabulce a grafu je zobrazena respektovanost po měsících do konce roku 2015. Její souhrnná hodnota za 2. pololetí činí **63 %**. **Oproti předchozí zprávě se jedná o procentní přírůstek.** O týž přírůstek jde i ve srovnání se stejným obdobím roku 2014.

V roce 2015 Parking takto statisticky zachytil 63,7 tisíc parkujících vozidel. Ze zpracování tohoto vzorku je patrné, že se zastavil pokles ochoty řidičů platit za parkování. Nicméně obrat klesajícího trendu, který započal již zhruba ke konci roku 2013, v rostoucí nelze v současné době předpovídat, protože zde neočekávaně zapůsobil faktor zlevnění parkovacích karet (podrobnější komentář viz dále).

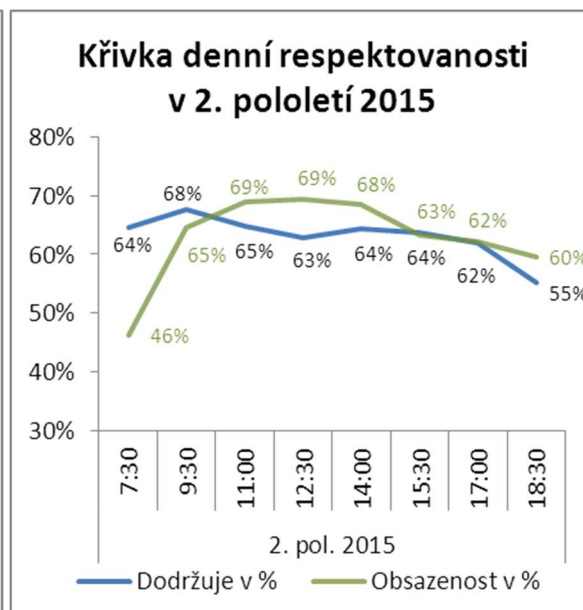
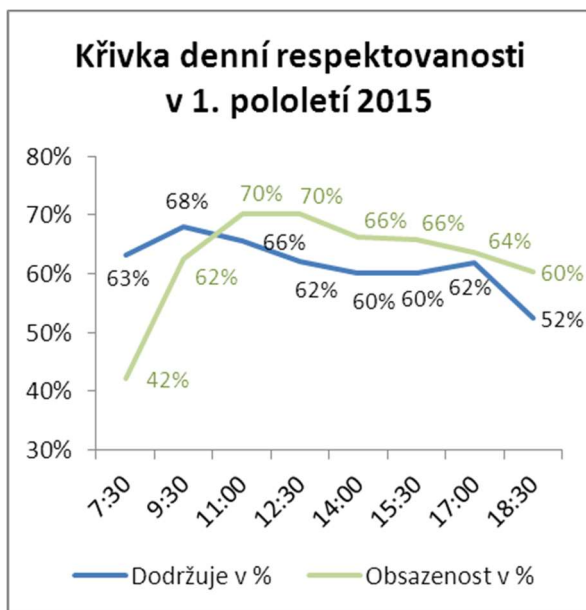




Grafické ztvárnění zleva zobrazuje rozložení respektovanosti v MěPS na jednotlivé parkovací zóny. Na grafech níže se bude vykreslovat, jak se respektovanost pohybuje během průměrného pracovního dne.

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 například pásmovým posunem o hodinu (tj. 8:00 – 20:00 hod.).



V předchozích zprávách se opakovaně zdůrazňoval rozdíl mezi dopolední a odpolední částí respektovanosti. Nyní ve 2. polovině roku 2015 lze v odpoledních časových polohách (14:00 a 15:30 h) vysledovat jisté zlepšení o 4 % body oproti předchozímu období. Znamená to, že se zlepšila ochota platit za stání. Domníváme se, že to lze přičíst k dobru zlevnění parkovacích karet v rámci sjednocení jejich cen pro rezidenty (srov. kategorii Platná karta v tab. 2 a 3 na další stránce). Jelikož se ale MěPS územně rozrůstá, bude do budoucna pro zachování kvality dohledu zapotřebí posílit o jednu posádku, tj. ze stálých tří na čtyři. Bude to zapotřebí pro udržení kvality nabídky placeného parkování v Plzni.

Odpolední část dne je třeba vnímat také jako dobu výměny uživatelů parkovišť. Například se vrací ze zaměstnání držitelé parkovacích karet, kteří patří k osobám dlouhodobě respektujícím parkovací pořádek. Jejich podíl lehce stoupl. Níže pro informaci srovnání chování řidičů v čase (tab. 2, tab. 3).

Tab. 2: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 1. pol. 2015

Čas	Kategorie chování					
	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.

Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 2. pol. 2015

Čas	Kategorie chování					
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zás./ZTP
7:30	27,42%	2,02%	36,61%	0,76%	31,81%	0,91%
9:30	40,24%	6,52%	27,04%	0,87%	23,67%	1,21%
11:00	38,22%	9,83%	26,16%	0,93%	23,21%	1,19%
12:30	37,74%	12,02%	25,18%	0,93%	23,27%	0,86%
14:00	38,78%	11,77%	25,56%	0,86%	21,81%	1,22%
15:30	36,62%	12,00%	26,60%	1,23%	21,93%	1,17%
17:00	34,25%	11,62%	27,82%	0,77%	24,05%	1,05%
18:30	25,95%	13,55%	28,43%	0,65%	29,98%	0,53%
Celk. průměr	34,90%	9,92%	27,93%	0,88%	24,97%	1,02%

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

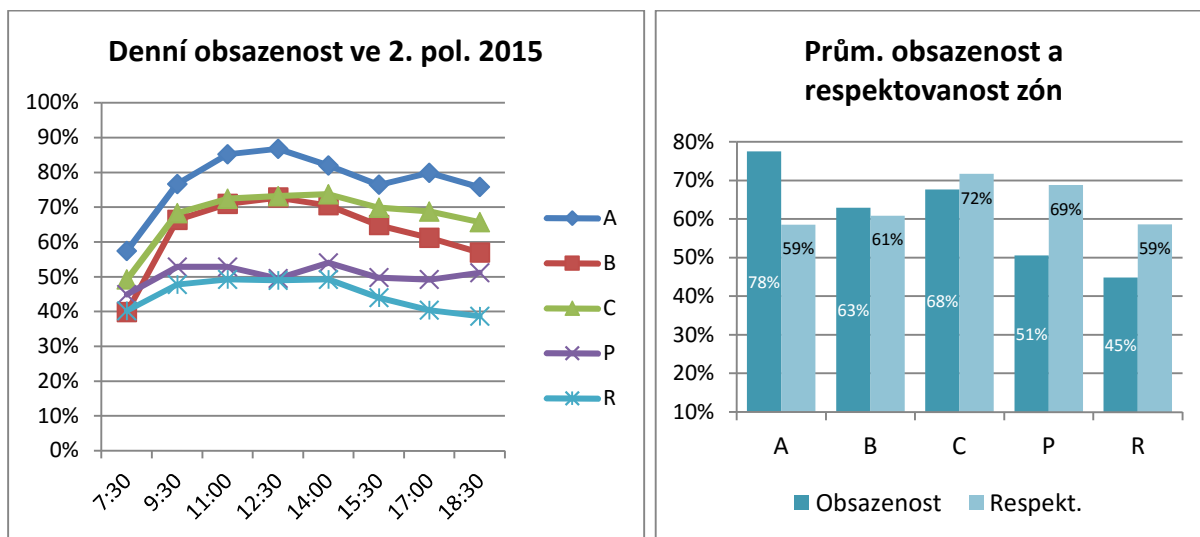
Oproti předchozímu období se podařilo snížit podíl **kategorie „Neplatný lístek“** o 1,5 % bodu. A to je pozitivní. Její stavy signalizují pozitivní či negativní vývoj v dohledu nad dodržováním dopravních předpisů. Řidiči v této kategorii si totiž zpočátku zaplatí s tím, že po překročení času vymezeného na parkovacím lístku už jsou ochotni riskovat. Neplatný lístek ponechávají za předním sklem vozidla a sází na shovívavost či nedůslednost orgánu, který pořádek vymáhá.

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 2. polovině r. 2015

Časová poloha	Obsazenost v zóně					Průměr
	A	B	C	P	R	
7:30	57,46%	39,88%	49,22%	44,92%	40,23%	46,33%
9:30	76,70%	66,38%	68,31%	52,86%	47,78%	64,59%
11:00	85,25%	70,97%	72,46%	52,85%	49,27%	68,90%
12:30	86,78%	72,79%	73,18%	49,52%	49,00%	69,41%
14:00	82,02%	70,58%	73,74%	54,05%	49,28%	68,45%
15:30	76,44%	64,86%	69,87%	49,78%	44,00%	63,37%
17:00	79,90%	61,24%	68,79%	49,22%	40,41%	62,27%
18:30	75,83%	56,99%	65,75%	51,20%	38,68%	59,54%



Tab. 4 představuje detailní strukturu obsazenosti MěPS. Nejvyšších maxim se dosahuje na komunikacích v historickém jádru, zároveň tato oblast vykazuje spolu s Roudnou nejnižší úroveň respektovanosti. U ostatních zón ukázněnost roste se snižující se sazbou parkovného.

Není zřejmé, proč se v uplynulém roce téměř ihned po poměrně dlouhé době uzavírek v historickém jádru zvýšil dopravní tlak na ně, že se obsazenost ve špičce přibližuje k 90 %. 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.

I tady lze nalézt důvod k posílení dohledové činnosti ze tří pravidelných posádek na čtyři. Je to právě rozevírání nůžek mezi respektovaností (snižuje se) a obsazeností (zvyšuje se)

v historickém jádru města. Kromě posílení represe by pomohla též úprava výše sankce s ohledem na atraktivitu dohlíženého území.

Jisté rezervy vykazují zóny Petrohrad a Roudná. Zde však bude na správci komunikace vypořádat se s unikovými místy. Především na Roudné se nacházejí na třech ze čtyř světových stran. Jsou to například opuštěné plochy pod mostem Gen. Pattona, pololegální parkování za hranicí zónového zákazu stání v ulicích Pod Všemi Svatými, Na Roudné či Luční. Městský pozemek u Bělohorské 18 či Keřová ulice zůstávají bez regulace i v tomto období. Situace je zaviněna zčásti také tzv. „od stolu“ narýsovanou hranicí zóny placeného stání, která je v těchto místech závazným prvkem Generelu a situaci lze stěží řešit překročením tohoto limitu. Pravděpodobně bude nutná iniciace úpravy těchto koncepčních limitů.

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 uniková místa, což ztrpčovalo život hlavně rezidentům. Tímto se řidiči například přestali vyhýbat Mikulášskému náměstí, kde zrenovovaná stání dříve zela prázdnotou. Řád se naopak vnesl do ulice U Ježíška, kde je část vyhrazená rezidentům a část u mostu Milénia v režimu automatu.

Filozofie organizátora chápe parkovací místo jako omezený statek, který není možné produkovat v množství odpovídajícímu poptávce. Město se proto v předchozích 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

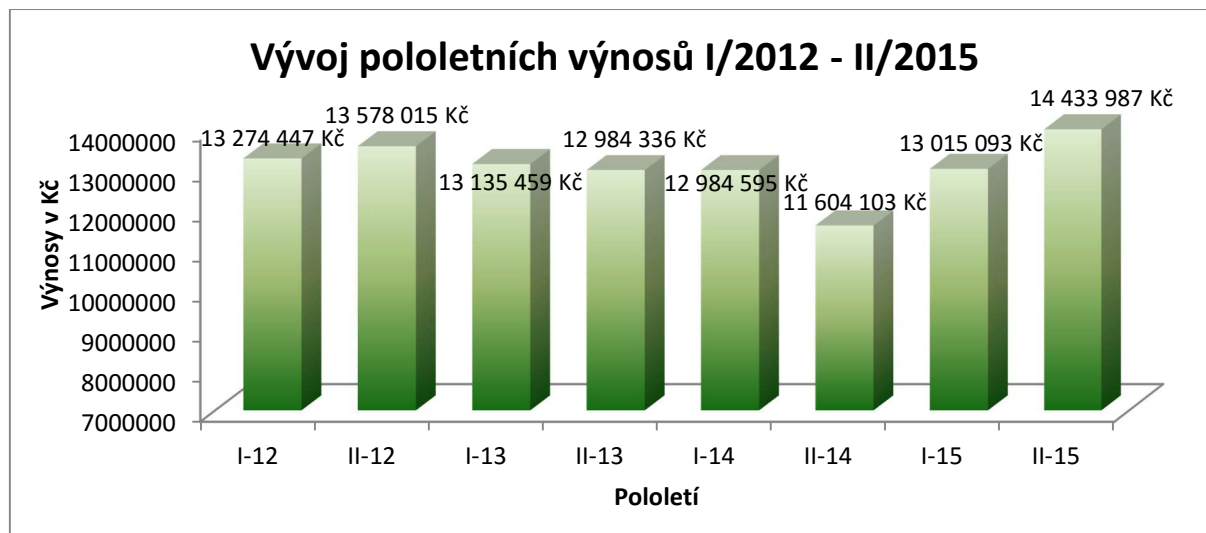
Čas	Zóna A		Zóna B		Petrohrad		Roudná	
	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje
7:30	53%	88%	66%	77%	52%	81%	58%	81%
9:30	68%	83%	55%	73%	57%	79%	50%	74%
11:00	76%	83%	53%	72%	55%	76%	47%	69%
12:30	74%	82%	57%	69%	55%	82%	49%	77%
14:00	71%	84%	46%	69%	55%	80%	59%	68%
15:30	67%	78%	55%	67%	63%	82%	58%	71%
17:00	64%	88%	63%	65%	73%	79%	63%	76%
18:30	69%	89%	52%	71%	65%	80%	61%	76%
Průměr	68%	84%	56%	71%	59%	80%	56%	74%

Z důvodu nízkého využívání rezidentských stání v oblasti Roudné došlo ke konci léta 2015 k redukci vyhrazených míst a k jejich převedení do režimu smíšeného parkování. Vyhrazená stání zůstala na třech místech – v Lipové, Křížkově ul. a u křižovatky O. Beníškové/Na Roudné.

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 místa vymezit též vodorovným značením modré barvy.

Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parkovací automaty za 2. pololetí 2015 realizovaly oproti stejnému období v roce 2014 výnosy v objemu vyšším téměř o čtvrtinu. Oproti předcházející zprávě z 1. půle roku 2015 se jedná o nárůst vyšší o 11 % bodů.



Na poměrně znatelném růstu příjmů z parkomatů se odráží znovuzpřístupnění historického centra dopravě a jeho zátěž (viz předchozí kapitola), ke zvýšeným příjmům také přispívají nově regulovaná území, tj. vylepšené seskupení ulic na Petrohradě, které vytvořilo určitý územní celek, a zvýšení počtu smíšeného parkování na Roudné na úkor vyhrazeného (dříve předimenzovaného). Zmizelo také jedno z posledních únikových míst v centrální oblasti, a to bezplatné parkování na Anglickém nábřeží mezi zastávkou MHD a křižovatkou s Pražskou ulicí.

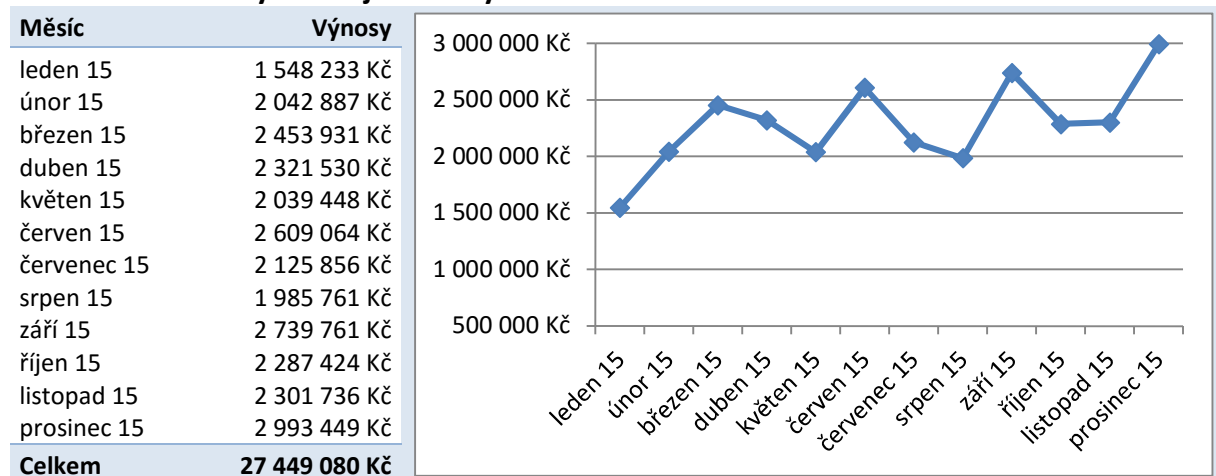
Z hlediska systému jako celku se ve sledovaném období část komunikací spíše vracela do standardního užívání, část komunikací si novou regulaci osvojuje. Z tohoto hlediska lze říci, že návrh na posílení dohledu o 1 posádku parkovacímu pořádku prospěje, neboť si v dalším období režim parkovací regulace budou osvojovat řidiči v celé nové parkovací oblasti, ozn. jako zóna D (pracovně Hamburk).

Zároveň je vhodné podotknout, že tento pololetní výsledek je realizován již v rámci trvalých změn v systému, které představovaly někde úbytek, někde zase nárůst množství smíšených parkovacích stání. Přestože byly překonány vlivy dopravních opatření v minulých obdobích, máme za to, že dalšího růstu výnosů z parkovacích automatů se bude dosahovat spolu s teritoriálním rozšířením parkovacího pořádku do oblastí, kde tíživá dopravní situace dle Generelu regulaci vyžaduje. Ve prospěch dalšího rozvoje systému včetně úměrného posílení dohledu svědčí i fakt, že na stávajícím regulovaném území a nejnověji na rozšířeném Petrohradě motoristé parkovací pořádek akceptovali, a to také díky výchovnému efektu dohledu městské policie. Ten by proto při dalším rozvoji systému neměl zůstat zanedbán.

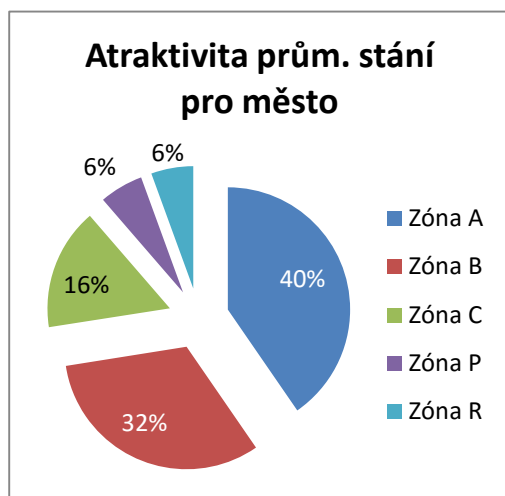
Některé negativní jevy, jako je živelné parkování, však úplně nevymizely. Např. na Roudné se z ulic přesunulo na nevyužívané plochy pod mostem generála Pattona či do ulice Luční a Pod Všemi svatými hned za tzv. linií Generelu. Je třeba upozornit zpracovatele Generelu, aby při realizaci zóny

placeného stání řešili nová území citlivěji a snažili se předcházet riziku dopravních úniků tak, jak je pozorujeme na Roudné.

Tab. 6: Struktura výnosů v jednotlivých měsících v roce 2015



Tab. 6 a graf představují pohled na uplynulé období po měsících. Tentokrát je nejslabším měsícem v souladu s očekáváním leden. Nejsilnějším měsícem byl prosinec zejména proto, že se jednalo o období předvánoční.

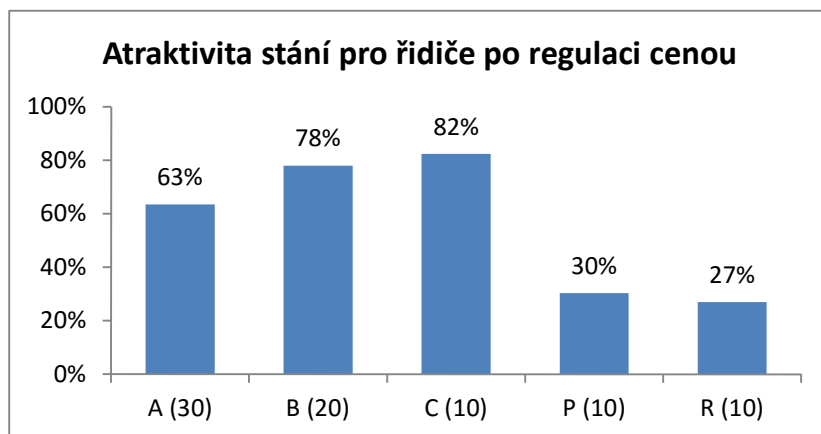


Graf zleva ukazuje výnosnost jednoho průměrného stání parkovací zóny. Za určitého stavu obsazenosti a respektovanosti zaujímá jedno průměrné stání za zónu podíl v rámci výnosů z PA - jedná se o zobrazení atraktivity zóny pro příjemce parkovného, tj. město.

Parkovací místo v zóně A je nejen vydatně obsazované, je také atraktivní. Pokud by se na něm zvýšila respektovanost, mohlo by městu ještě posílit příjmy.

Atraktivitu placeného stání u řidičů sráží zpoplatnění a pak také zejména možnost již dříve zmíněných dopravních úniků, kterých se v zónách A, B a C

samozřejmě tolik nedostává. Proto je takový rozdíl mezi původními zónami a Roudnou s Petrohradem.

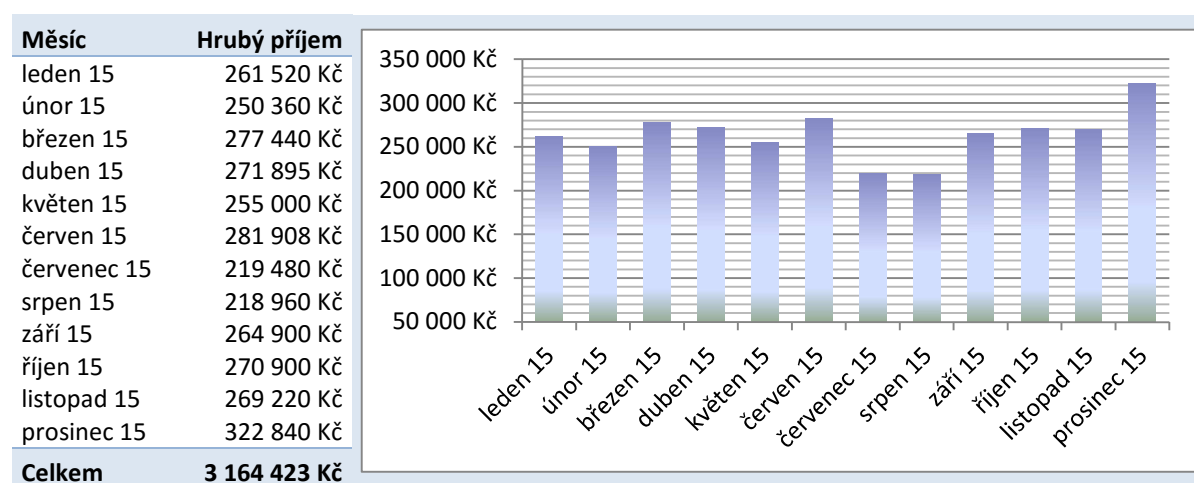


Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

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 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 roce 2015 (v 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 0,47 % vykázaných příjmů.

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

Čas	Vozidla	Obsazenost	Čas	Vozidla	Obsazenost
7:30	6	6%	16:30	68	76%
8:30	25	28%	17:30	63	70%
9:30	48	54%	18:30	59	65%
10:30	64	71%	19:30	63	70%
11:30	68	76%	20:30	62	68%
12:30	71	79%	21:30	53	59%
13:30	72	80%	22:30	48	53%
14:30	67	74%	23:30	46	51%
15:30	66	73%	0:00	54	60%

Sady Pětatřicátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní plocha. Prodloužená provozní doba do půlnoci se osvědčila. Zlepšil se výběr parkovného a omezily se spekulace na zavírací dobu. I tak je zajímavé, že se před půlnocí ještě obsazenost navýší o necelých 10 %.

Špičková obsazenost dosahuje 80 % a lze říci, že se již předchází situacím, kdy pro úplné zaplnění se parkoviště uzavřelo.

P+G 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 v ní ale 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

V roce 2015 bylo vydáno 1.138 karet. Oproti předchozímu roku se jedná o setrvalý stav (o pouhé tři 3 kusy méně). Poptávka se udržuje na stejné úrovni, lze očekávat její nárůst úměrný územnímu rozšíření parkovacího systému (rozšíření zóny Petrohrad, spuštění zóny D – Hamburk v dalším roce). Níže vizte tabulky segmentace prodaných karet, jak se prodávaly do jednotlivých zón a jaký podíl měly na celkovém výnosu z prodeje.

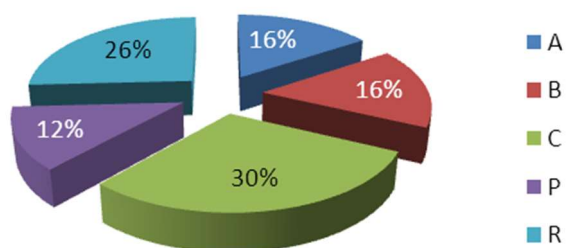
Tab. 8: Segmentace prodaných karet v roce 2015 (v ks)

Množství	A	B	C	P	R	Celkem
Celkem (ks)	220	124	296	267	231	1138
P (v ks)	4	7	45	22	31	109
P (v %)	1,8%	5,6%	15,2%	8,2%	13,4%	9,6%
R (v ks)	216	117	251	245	200	1029
R (v %)	98,2%	94,4%	84,8%	91,8%	86,6%	90,4%

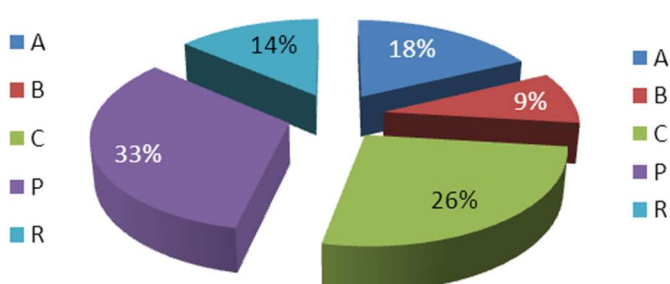
Tab. 9: Podíl typů karet na výnosech v roce 2015 (v Kč)

Objem	A	B	C	P	R	Celkem
Celkem (Kč)	255 260 Kč	218 700 Kč	444 300 Kč	301 580 Kč	344 840 Kč	1 564 680 Kč
P (v Kč)	89 000 Kč	140 000 Kč	287 200 Kč	147 400 Kč	212 000 Kč	875 600 Kč
P (v %)	34,9%	64,0%	64,6%	48,9%	61,5%	56,0%
R (v Kč)	166 260 Kč	78 700 Kč	157 100 Kč	154 180 Kč	132 840 Kč	689 080 Kč
R (v %)	65,1%	36,0%	35,4%	51,1%	38,5%	44,0%

Karty vydané do zón v 1. pol. 2015

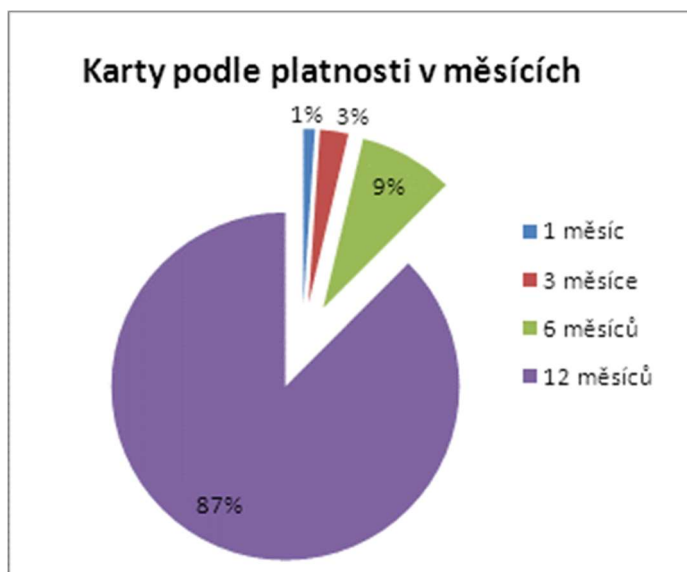


Karty vydané do zón v 2. pol. 2015



Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Ovšem podíl na objemu prodeje v Kč je u rezidenčních karet nižší, 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. Cena předplatitelských karet naopak zůstává na stejné úrovni. Strukturu prodeje parkovacích karet v předmětném a předchozím půlroce vizte výše v grafech. Např. je patrný nárůst podílu prodeje karet na Petrohradě z 12 % na 33 %. Naopak u Roudné poklesl.

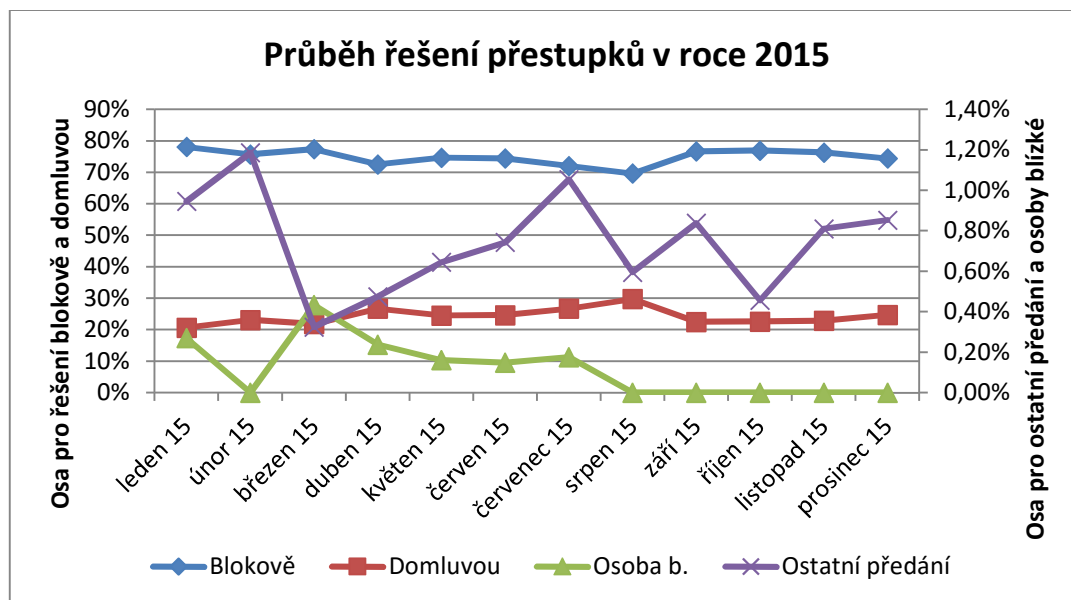
² § 23 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.



Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v uplynulém roce, vztaženou k délce jejich platnosti, tj. na počet měsíců dle sazebníku. Jednoznačně dominují prodeje ročních karet, ostatní tvoří dohromady 13 % podíl.

Činnost na úseku TPZOV

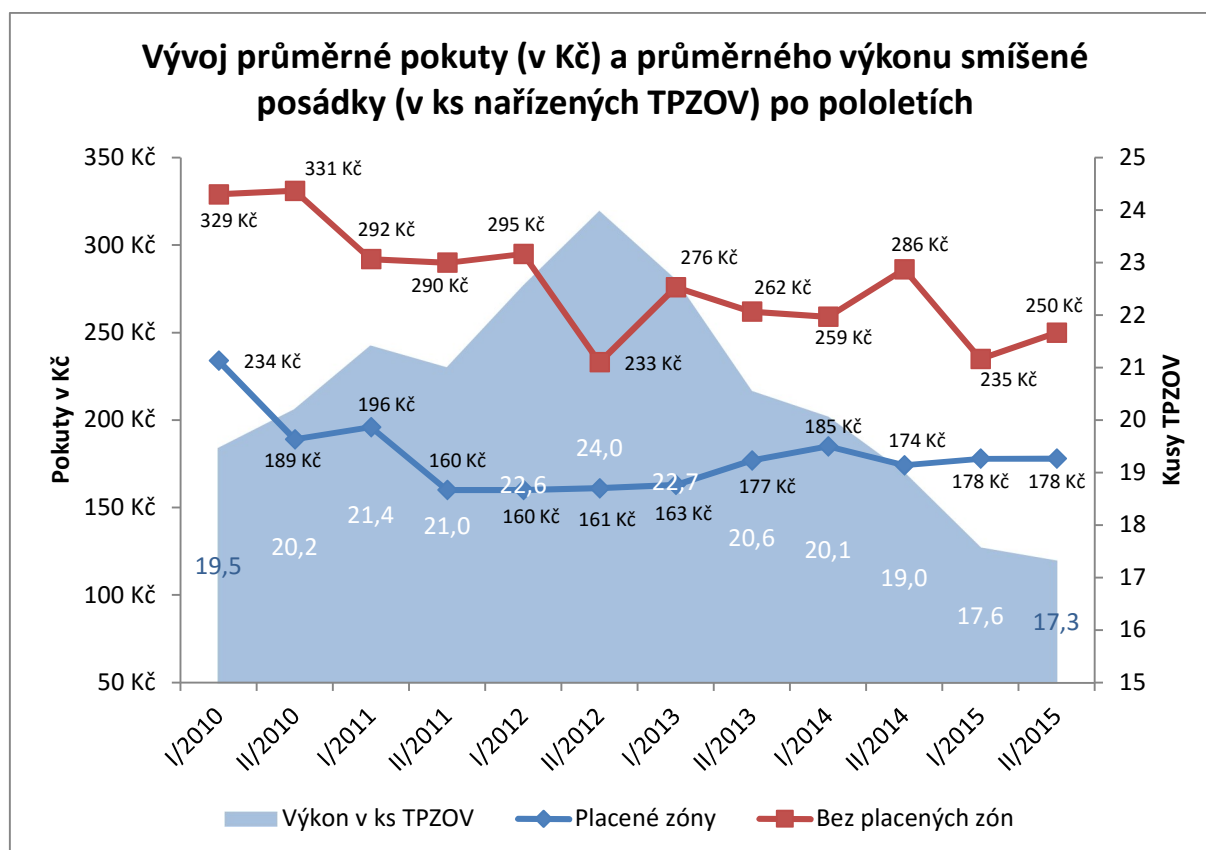
Parking na úseku dohledu nad dodržováním režimu zón placeného stání vkládá do terénní činnosti technické a lidské zdroje. Tím šetří prostředky městské policie (MP) při řešení neukázněných řidičů. Pro MěPS je čerpán denně z kapacity MP lidský zdroj představující průměrně tři strážníky. Činnost posádek se statisticky monitoruje.



Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh v roce 2015. Organizátor statické dopravy v roce 2015 asistoval u řešení 9 158 přestupků v parkovacím pořádku. Z toho 75 % je řešeno blokově a 24 % domluvou. Ostatní předání spolu s mizivým množstvím osob blízkých 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. MP dále vykazuje ve statické dopravě souhrnnou průměrnou pokutu 232,- Kč, z toho:

- ve statické dopravě na placených stáních 178,- Kč
- v ostatních případech statické dopravy 250,- Kč.



Složený graf výše zachycuje dlouhodobý vývoj průměrné pokuty ve statické dopravě a výkon průměrné posádky na úseku dohledu nad dodržováním dopravních předpisů, a to za směnu a den v množství nařízených TPZOV. Průběh křivek lze chápat i jako trend v dané kategorii.

Bohužel nepříznivě působí dlouhodobý pokles výkonnosti, tj. menšící se ochota odhalovat přestupky proti parkovacímu pořádku. Údaj za 2. pololetí 2015 je také zachyceným minimem. 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. Její procentní přírůstek však nelze chápat jako jistotu obratu ve dříve klesajícím vývoji do budoucna.

Pracovní doba smíšených posádek odpovídá provozní době zón placeného stání. V tab. 10 na další stránce vizte statistiku vybraných pracovních úkonů s TPZOV v průměrné směně. Nasazení TPZOV představuje zjištění dopravního přestupku, sejmутí 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 řídicí složky městské policie.

Tab. 10: Využití pracovní doby 7 – 19 h posádkami v 2. 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
červenec 15	8:54	15:35	16:28
srpen 15	8:54	16:37	17:18
září 15	8:40	16:13	17:09
říjen 15	8:48	16:41	17:36
listopad 15	8:50	16:38	17:21
prosinec 15	8:51	17:05	17:48
Průměr	8:49	16:23	17:10

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 povrchového 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 roce 2015 byly realizovány hrubé příjmy přesahující 5,6 mil. korun a jejich výše přesáhla výsledek z předchozího roku o 38 %.

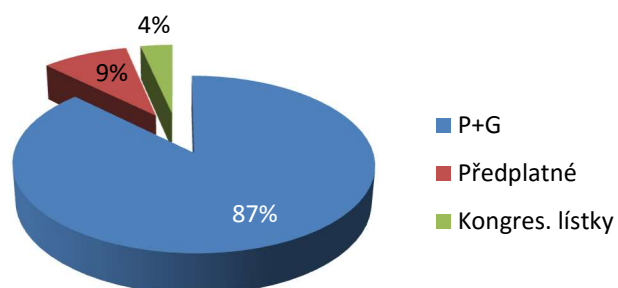
Tab. 11: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v r. 2015

Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	Předplatné	Kongres. 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
červenec 15	379 440 Kč	19 455 Kč	30 700 Kč	16 700 Kč
srpen 15	481 895 Kč	21 980 Kč	24 800 Kč	35 300 Kč
září 15	405 555 Kč	21 065 Kč	70 900 Kč	17 700 Kč
říjen 15	457 095 Kč	22 465 Kč	43 500 Kč	19 750 Kč
listopad 15	397 010 Kč	20 975 Kč	29 500 Kč	46 550 Kč
prosinec 15	480 680 Kč	27 375 Kč	24 800 Kč	11 325 Kč
Celkem	4 672 800 Kč	260 760 Kč	519 600 Kč	192 090 Kč

Úhrnný hrubý příjem v r. 2015: 5 645 250 Kč

K takto mimořádně dobrému výsledku přispěly nejspíš dva hlavní faktory, jedním je pozitivní vliv bezprecedentní slevy z parkovného, kdy po tři čtvrtě roku mohli krátkodobě parkující objekt využívat za symbolickou cenu, druhým faktorem je zjevně přítomnost pobočky internetového obchodu Alza.cz. Ta z podstaty svého fungování podporuje poptávku po krátkodobém parkování každý den zhruba srovnatelnou intenzitou.

Typy příjmů z Rychtářky v roce 2015



Podíl P+G stoupl oproti předchozí zprávě ještě o 1 % bod, předplatné oslabuje o 3 % body a o 2 % body posílil podíl kongresových a hodnotových lístků, které představují doplňkový prodej.

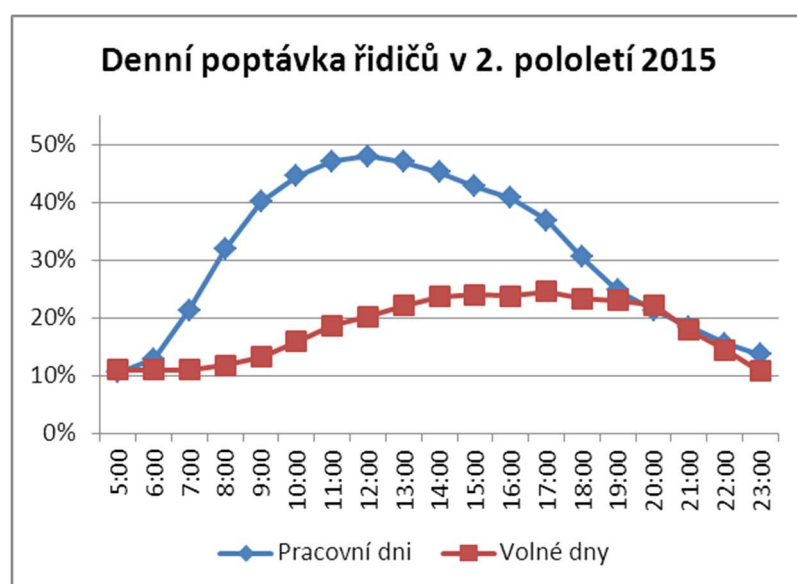
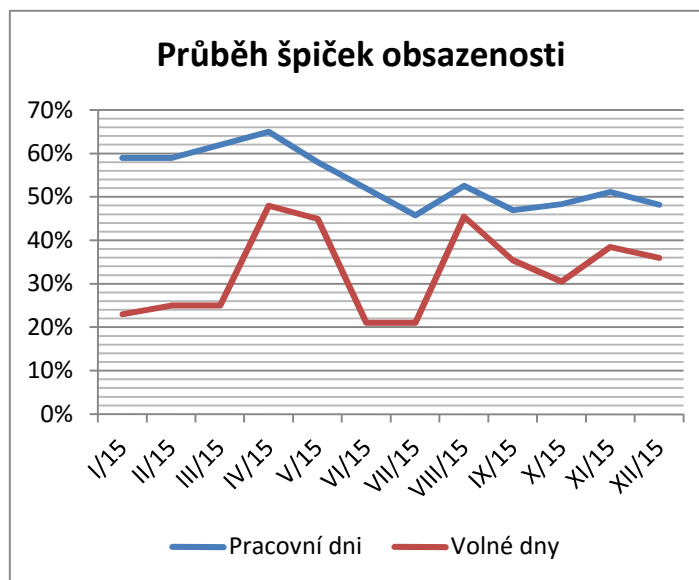
Tab. 12a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovním týdnu do června 2015

Měsíc:	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15
pondělí	59%	57%	60%	52%	67%	50%	36%	47%	41%	46%	54%	50%
úterý	61%	58%	62%	64%	57%	59%	47%	49%	47%	48%	41%	53%
středa	59%	63%	66%	76%	56%	50%	47%	56%	49%	47%	51%	50%
čtvrtek	59%	59%	63%	68%	59%	52%	47%	57%	53%	52%	59%	47%
pátek	55%	56%	57%	66%	53%	51%	52%	54%	45%	49%	51%	41%
Souhrn:	59%	59%	62%	65%	58%	52%	46%	53%	47%	48%	51%	48%

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

Měsíc:	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15
neděle	16%	13%	27%	47%	34%	16%	13%	55%	15%	14%	43%	36%
sobota	30%	36%	23%	49%	56%	25%	29%	36%	56%	47%	34%	36%
Souhrn:	23%	25%	25%	48%	45%	21%	21%	46%	36%	31%	39%	36%

Tabulka 12a,b uvádí špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících, průběh těchto maxim do konce roku 2015 potom zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dny a pro volné dny. Nejvyššího loňského maxima dosáhla obsazenost v měsíci dubnu, tedy v posledním měsíci platnosti dříve zmíněné slevy. Po zbytek roku se již parkuje v rámci standardního denního tarifu 10,- Kč/h, max. 60,- Kč/provozní den.



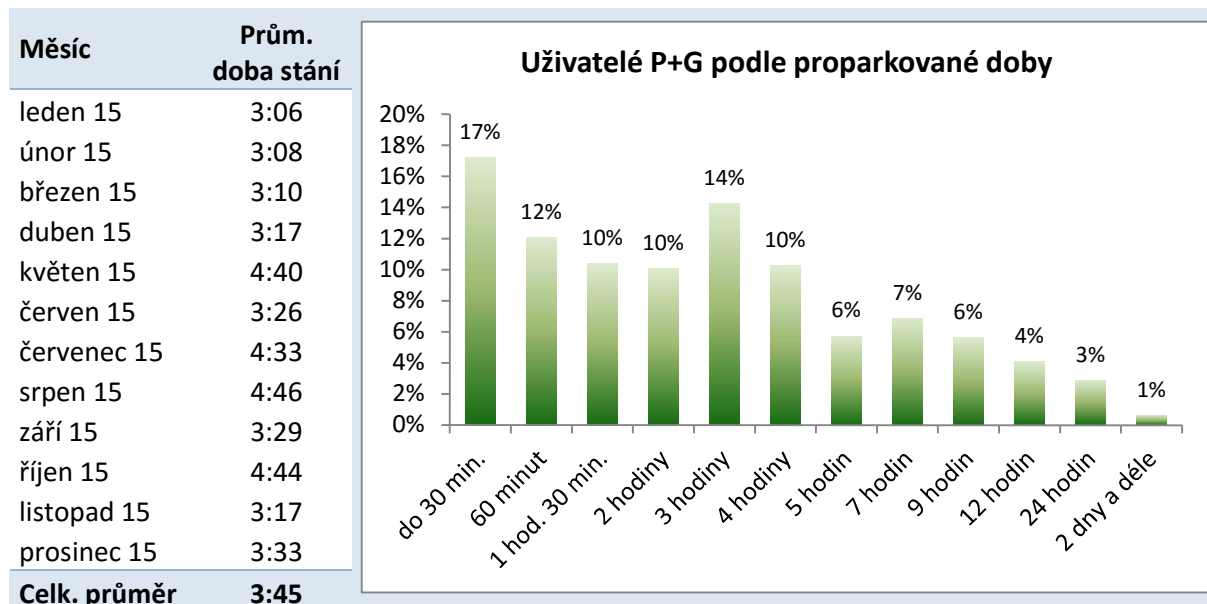
Zleva uvedený graf zobrazuje poptávku řidičů po parkování v parkovacím domě v průběhu dne ve 2. polovině roku 2015, a to opět v členění na pracovní a volné dny.

Oproti situaci se slevou je nyní tato poptávka slabší průměrně o 10 procent. To však nemění nic na situaci, že parkovacímu domu vzrostla dynamika krátkodobého parkování a s ní i příjmy z parkovného.

Nadále však platí, jak potvrdí tabulka č. 13 na další stránce, že

se nemění už dříve nastavený předpoklad ze studie k provozu Rychtářky, že se v objektu bude většinou parkovat po dobu delší než dvě hodiny. Nicméně významnou část parkujících tvoří také krátkodobá klientela, jak potvrzuje graf tamtéž.

Výrazně k tomu přispívá provozovna e-shopu Alza.cz. Z tohoto důvodu existuje představa započítávat jeho zákazníkům parkovné v rámci nákupu. Ačkoli by Parking rád v této provozovně spustil rabatovací parkovací jednotku s cílem omezit parkování „na černo“ různě po okolí této provozovny, nabídka se dosud nesečkala s kladnou odezvou.

Tab. 13: Průměrná délka stání návštěvníků v čase a preferovaná doba parkování v roce 2015

Parkovací dům Nové divadlo

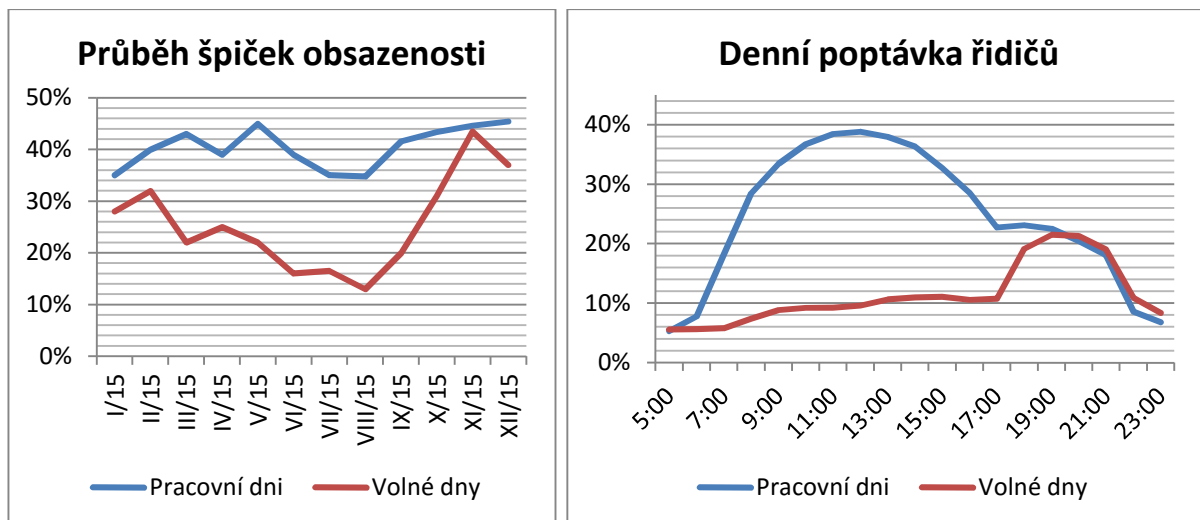
Parkovací dům Nové divadlo je od září 2014 novou parkovací kapacitou v centru Plzně. S MěPS jej spojuje pouze technologická provázanost, provozován je nezávisle spol. Obytná zóna Sylván, a. s., pro kterou spol. Parking zajišťuje provozní činnosti. Podzemní objekt pojme 166 vozidel.

Tab. 14a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovních dnech v roce 2015

Měsíc:	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15
pondělí	36%	46%	42%	34%	46%	42%	33%	37%	36%	46%	44%	45%
úterý	33%	38%	40%	41%	49%	41%	36%	36%	42%	47%	40%	45%
středa	36%	39%	40%	42%	51%	40%	37%	37%	43%	40%	46%	43%
čtvrtek	31%	39%	41%	39%	46%	38%	34%	34%	45%	45%	45%	44%
pátek	37%	36%	51%	38%	31%	35%	35%	30%	42%	39%	48%	50%
Souhrn:	35%	40%	43%	39%	45%	39%	35%	35%	42%	43%	45%	45%

Tab. 14b: Souhrn denních maxim obsazenosti ve volných dnech v roce 2015

Měsíc:	I/15	II/15	III/15	IV/15	V/15	VI/15	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15
neděle	17%	33%	25%	23%	17%	13%	14%	9%	18%	17%	36%	37%
sobota	39%	31%	19%	27%	27%	19%	19%	17%	22%	45%	51%	37%
Souhrn:	28%	32%	22%	25%	22%	16%	17%	13%	20%	31%	44%	37%

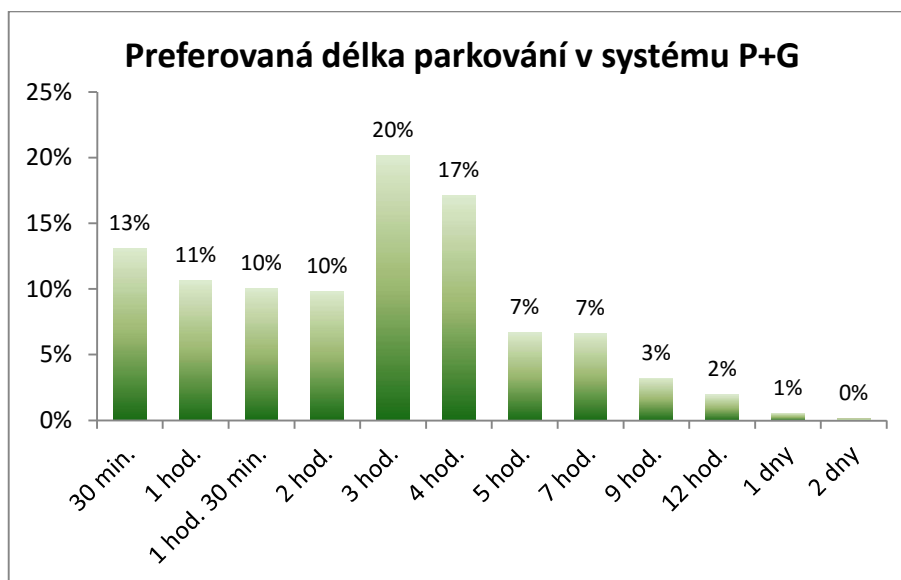


V tabulkách a grafech shora jsou k dispozici různé pohledy na obsazenost parkovacího objektu u Nového divadla. Za povšimnutí stojí období divadelních prázdnin v červenci a srpnu, kdy obsazenost dosahuje svého dna.

V parkovacím domě se v roce 2015 realizovaly hrubé příjmy:

- v systému P+G 909.140,- Kč (z toho podíl Plzeňské karty činí 4,6 %)
- z předplatného 642.200,- Kč
- celkem tedy 1.551.340,- Kč.

Průměrná doba parkování v PD Nové divadlo činí 3 hodiny a 46 minut a je na minutu shodná s tou v parkovacím domě Rychtářka. Níže v grafu vidíte segmentaci uživatelů P+G podle toho, jakou délku stání preferují.



Controlling a výnosy

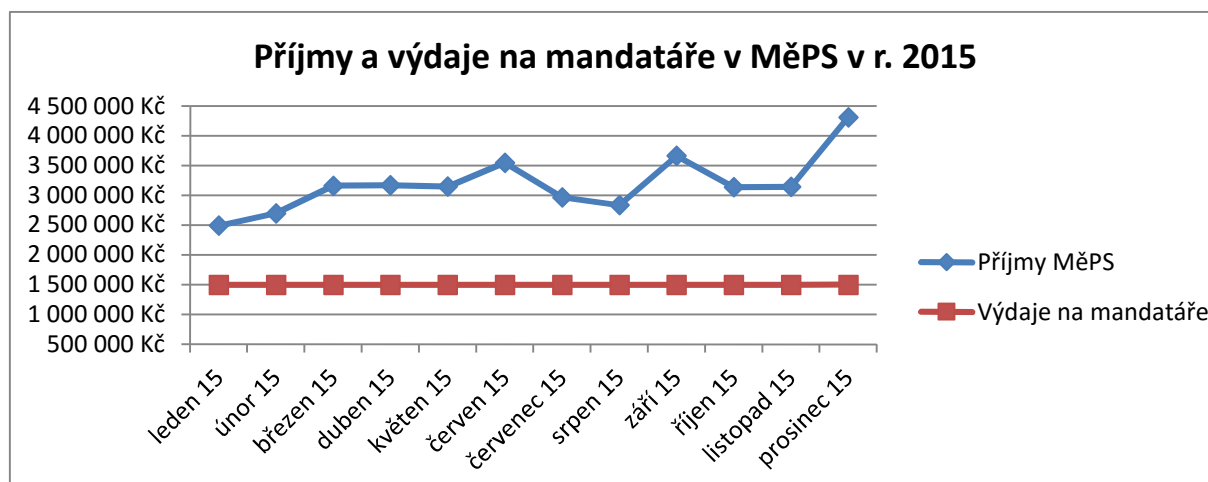
Městský parkovací systém (MěPS) má v rámci rozpočtu města zřízený controllingový objekt, do kterého přicházejí prostředky z regulovaného parkování na povrchu a ze závorových systémů (P+G) včetně Rychtářky. Jedná se o jednotné příjmové místo parkovného, kdy každý transfer je označen controllingovým identifikátorem 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.

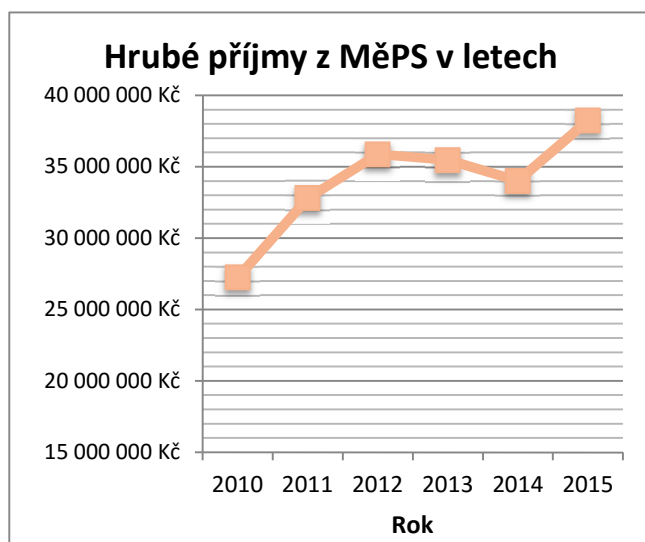
Správce rozpočtu odvádí z některých výnosů DPH. Dominantní část příjmů, tj. z parkovného na parkovacích automatech, získává město v režimu tzv. veřejnoprávního výběru a ta se DPH nezdaňuje.

Tab. 15: Příjmy z parkovného a výdaje na mandátáře v roce 2015 (v Kč)

Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Park. karty	Předpl. Sady "35"	Předpl. Rychtářka	Kongresové lístky	Výnosy MěPS	Náklady na mandátáře
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
červenec	2 125 856,00	219 480,00	398 895,00	175 180,00	0,00	30 700,00	16 700,00	2 966 811,00	1 500 416,0
srpen	1 985 761,00	218 960,00	503 875,00	46 140,00	20 000,00	24 800,00	35 300,00	2 834 836,00	1 500 416,0
září	2 739 761,00	264 900,00	426 620,00	105 440,00	40 000,00	70 900,00	17 700,00	3 665 321,00	1 500 416,0
říjen	2 287 424,00	270 900,00	479 560,00	38 880,00	0,00	43 500,00	19 750,00	3 140 014,00	1 500 416,0
listopad	2 301 736,00	269 220,00	417 985,00	37 520,00	0,00	29 500,00	46 550,00	3 102 511,00	1 500 416,0
prosinec	2 993 449,44	322 840,00	508 055,00	113 400,00	340 000,00	24 800,00	11 325,00	4 313 869,44	1 500 424,0
Celkem	27 449 080,02	3 164 423,00	4 933 560,00	1 564 680,00	420 000,00	519 600,00	192 090,00	38 243 433,02	18 005 000,0



Pozn.: Nezhledňuje se DPH odváděné správcem rozpočtu. Neobsahuje příjmy z vyblokováných stání skládané na c. o. SVSmp dle smluv. Neobsahuje výnos z pokut realizovaný MP Plzeň.



Do controllingového objektu odešlo více než 38 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 120.919,- Kč. **Městu má tedy systém úhrnně přinést necelých 38,4 milionu Kč.** V tomto případě jde také o nejvyšší úhrn z městského parkovacího systému za dobu fungování organizátora (viz graf).

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. Dodávka 2015/16 bude celá zaměřena na zprovoznění zóny placeného stání D v oblasti zvané Hamburk, očekává se v březnu 2016. Repasované přístroje obsluhují řidiče na nově zpoplatněných komunikacích na Petrohradě od druhé poloviny roku 2015.

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. Je třeba poznamenat, že zprovozněním placeného parkování u Hamburku se tato střednědobá strategie víceméně vyčerpá, posledním krokem má být už jen zprovoznění záchytného parkoviště v Kotkově ulici, které z podnětu třetího obvodu má být neplacené.

Sloužit má jako záchytné pro oblasti západně od sadů Pětatřicátníků a Klatovské tř. (oblasti č. 8, 9 a 10 dle Generelu dopravy v klidu, mapku vizte v příloze č. 1) a nabízet kapacitu cca 238 míst. Pro blízkost tramvajové zastávky pod CAN lze předpokládat, že ho někteří budou vyhledávat také jako neoficiální Park & Ride. V budoucnu má také 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.

Ve spolupráci se správcem komunikací a při Pracovní skupině k problematice organizace dopravy a parkování v centrální oblasti města (dále jen PRSK) by mělo dojít k dohodě nejen ohledně dalšího střednědobého plánu kroků v organizaci statické dopravy (tj. strategie na další roky), ale také např. v otázce výchovy neukázněných řidičů v režimu parkovacího pořádku.

V okruhu historického jádra zmizely jedny z posledních unikových prostor, které statická doprava zatěžovala. Zaprvé se v parkoviště s parkovacím automatem promění parkovací plocha mezi pivovarskými branami v ul. U Prazdroje. Dále se podařilo držitelům parkovacích karet vyhradit místa na Anglickém nábřeží mezi zastávkou MHD a křižovatkou s Pražskou ulicí a také nevyužívaný zastávkový záliv pro autobusy v ul. U Zvonu. Druhý záliv v Pražské byl přičleněn k automatu zóny B u hotelu U Zvonu. Příjemný pohled je rovněž na nově zrekonstruovanou ulici Na Poříčí. V historickém jádru zůstává jen jeden prostor unikající parkovací regulaci, a tím je parkoviště pod hotelem Kontinental, jehož majitel před pár lety s městem toto parkoviště směnil a veřejnoprávní regulace zde už není možná (komunikace totiž není místní).

Některé změny by ve střednědobém horizontu byly vhodné v zóně placeného stání Roudná. Ukazuje se, že při zpracování Generelu nebylo dostatečně pamatováno na záťah dopravy dále do pokračujících spojek v ulicích Na Roudné, Luční a Pod Všemi svatými. Statická doprava se na Roudné přelévá za hranici zóny placeného stání. 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 – jedna je ve 100 % vlastnictví města, druhá ve většinovém vlastnictví města a s menšinovým podílem státu.

Poté, co na Roudné došlo k redukci tzv. modrých zón, zůstaly 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). Zhruba od února příštího roku dojde také k zavedení cenového zvýhodnění, jak je známe z Petrohradu, tj. denní cenový strop na parkomatech ve výši 60,- Kč za provozní dobu.

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. **Za dobu existence Parkingu byly hrubé příjmy města z organizace parkování nejvyšší právě v tomto roce** (graf meziročního srovnání vizte v předchozí kapitole).

Pro funkčnost regulace je v našich podmínkách zapotřebí udržovat výchovný faktor vedoucí řidiče k ukázněnosti na komunikacích, ideálně prostřednictvím dohledu nad dodržováním dopravních předpisů orgánem městské policie. Ze současných průměrně tří 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 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 rozšiřováním parkovací regulace.
2. 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.
3. Ve střednědobém horizontu (vizte graf na str. 13) se nacházíme ve fázi poklesu produktivity práce na úseku TPZOV, ovšem nikoli z důvodu nárůstu respektovanosti, ta o procento posílila víceméně jen díky zlevnění parkovacích karet, a nyní činí 63 %. Úroveň respektovanosti je podle našeho názoru odpovídající. Faktem však je, že při výrobních workshopech k Plánu udržitelné mobility města Plzně zaznívaly hlasy volající po intenzivnější represí. To však není v souladu se současnou pozicí městské policie vyjádřenou v jejím střednědobém koncepčním výhledu, odsouhlaseném zastupitelstvem na podzim 2015.
4. MP vykazuje ve statické dopravě ve sledovaném období souhrnnou průměrnou pokutu 232,- Kč, z toho **na parkovištích s parkomaty 178,- Kč**, v ostatních případech 250,- Kč. Lépe vypovídající grafické znázornění průměrných pokut v průběhu času vizte na straně 13. Pozitivně lze vnímat podíl domluv pod 25 % při řešení dopravních přestupků (graf vizte na straně 12).
5. 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 v roce 2015 převyšuje 38 mil. Kč a jde o nejvyšší úhrn za dobu fungování organizátora (srovnání vizte na str. 20). Menší části těchto příjmů podléhají DPH, kterou odvede správce rozpočtu. Dominantní část, tj. veřejnoprávní výběr z parkomatů, DPH nepodléhá.
6. Potenciál dalšího rozvoje regulace statické dopravy je zachycen koncepčně Generelem a také strategickými kroky do roku 2017, které v prosinci 2013 schválila RMP. Tato strategie se však blíží svému naplnění a bude vhodné pro další léta stanovit novou. Zbývá už jen zprovoznit zónu placeného stání D na Hamburku a parkoviště v Kotkově ulici, příp. také P+R u CAN.
7. 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. Přijat byl náš návrh na zahrnutí městského parkoviště mezi pivovarskými branami do parkovací regulace (do zóny D). Po vypršení nájemní smlouvy bychom rádi provozovali také parkoviště u malého Teska.

