

Zpráva o městském parkovacím systému za 1. pololetí 2016



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 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 způsoby 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.

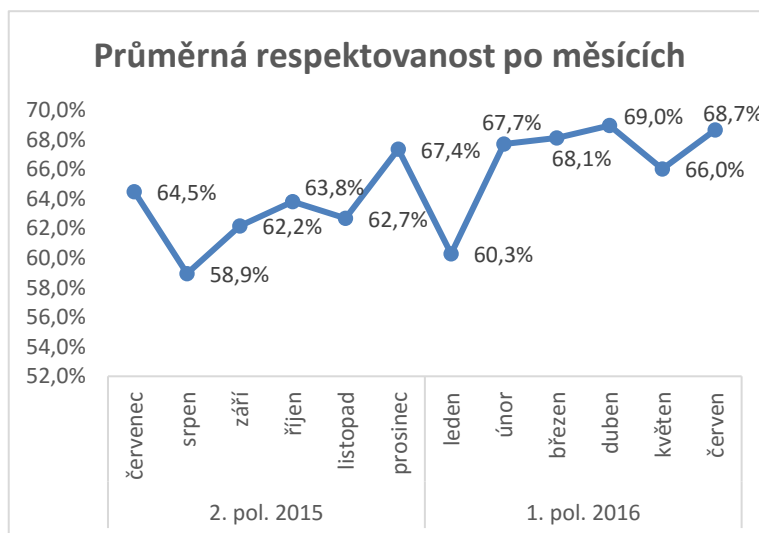
Tab. 1: Respektovanost zachycená do konce 1. pololetí 2016

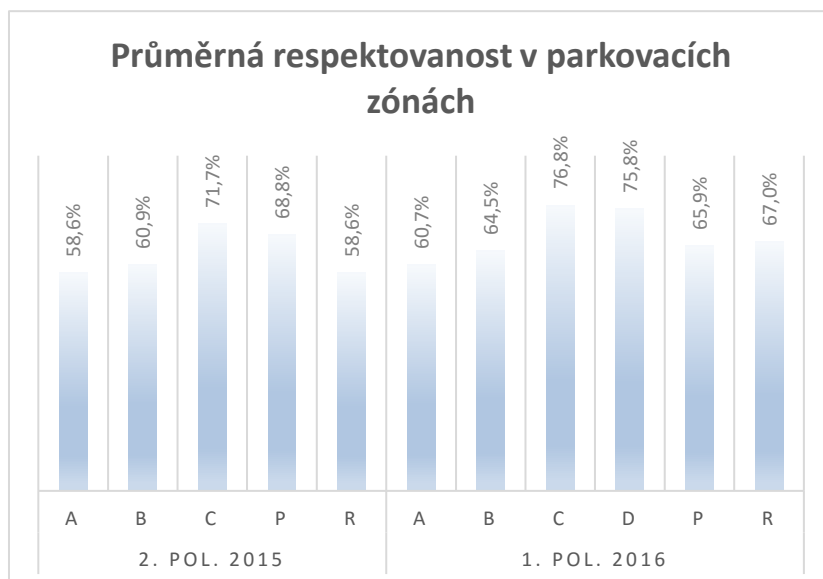
Měsíc	Ukáznění	Neukáznění	Respektovanost v %
2. pol. 2015	21313	10847	63,2%
červenec	2828	1381	64,5%
srpen	3237	1924	58,9%
září	3301	1708	62,2%
říjen	4180	2219	63,8%
listopad	3342	1651	62,7%
prosinec	4425	1964	67,4%
1. pol. 2016	22904	10604	66,7
leden	3178	1923	60,3%
únor	3973	1789	67,7%
březen	3906	1800	68,1%
duben	3903	1618	69,0%
květen	4302	1882	66,0%
červen	3642	1592	68,7%

V tabulce a grafu je zobrazena respektovanost po měsících do konce 1. pololetí 2016. Její souhrnná hodnota za 1. pololetí činí **66,7 %**. **Oproti předchozí zprávě se jedná více než tříprocentní přírůstek**. O více než čtyřprocentní přírůstek jde ve srovnání se stejným obdobím roku 2015.

V 1. polovině roku 2016 Parking takto statisticky zachytil 33 a půl tisíce parkujících vozidel. Ze

zpracování tohoto vzorku je patrné, že se pozvedla ochota řidičů platit za parkování. Jak naznačuje graf, je možné, že se trend obrací v rostoucí. A to by byla pro parkovací systém pozitivní změna po zhruba dvou letech, během kterých tato ochota klesala.





Grafické ztvárnění zleva zobrazuje rozložení respektovanosti v parkovacím systému na jednotlivé zóny. Patrné je zlepšení úrovně respektovanosti ve všech zónách s výjimkou Petrohradu. Nová zóna D dokonce překvapuje vysokou úrovní respektovanosti. Na grafu níže se vykreslí, 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. Po 7. hodině ranní bývají komunikace MěPS ještě vcelku uvolněné (viz graf níže) a zároveň s i respektované. 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 v 1. polovině roku 2016 lze v odpoledních časových polohách vysledovat jisté zlepšení oproti předchozímu období. Znamená to, že se zlepšila ochota platit za stání, v odpoledním čase o necelé 3 % body. 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).

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 2. pol. 2015

Čas	Kategorie chování				Bez dokladu	Zás./ZTP
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta		
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.

Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 1. pol. 2016

Čas	Kategorie chování				Bez dokladu	Zás./ZTP
	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta		
7:30	33,47%	1,64%	35,68%	1,87%	26,38%	0,52%
9:30	43,91%	7,32%	26,88%	1,23%	19,53%	0,70%
11:00	42,83%	10,19%	25,20%	1,23%	19,08%	0,61%
12:30	40,88%	13,27%	25,01%	0,94%	18,83%	0,64%
14:00	41,19%	11,35%	24,79%	1,11%	20,90%	0,67%
15:30	40,61%	12,72%	25,92%	1,01%	18,90%	0,84%
17:00	37,64%	12,99%	28,47%	1,02%	19,50%	0,37%
18:30	29,19%	15,72%	29,71%	0,87%	23,36%	0,29%
Celk. průměr	38,72%	10,66%	27,70%	1,16%	20,80%	0,58%

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Oproti předchozímu období se zhruba o 7 desetín procenta pozvedl podíl **kategorie „Neplatný lístek“**. Tato kategorie zobrazuje řidiče, kteří sází na shovívavost či nedůslednost orgánu dohledu. Kategorii „Neplatná karta“ lze vnímat obdobně.

V celkovém pohledu ale ochota dodržovat režim zóny placeného stání narostla, a to je pozitivní. Obě zeleně označené kategorie se podílejí na celkovém zlepšení chování řidičů v průběhu dne. Posílení kategorie platných lístků o necelé 4 % body je kladným posunem.

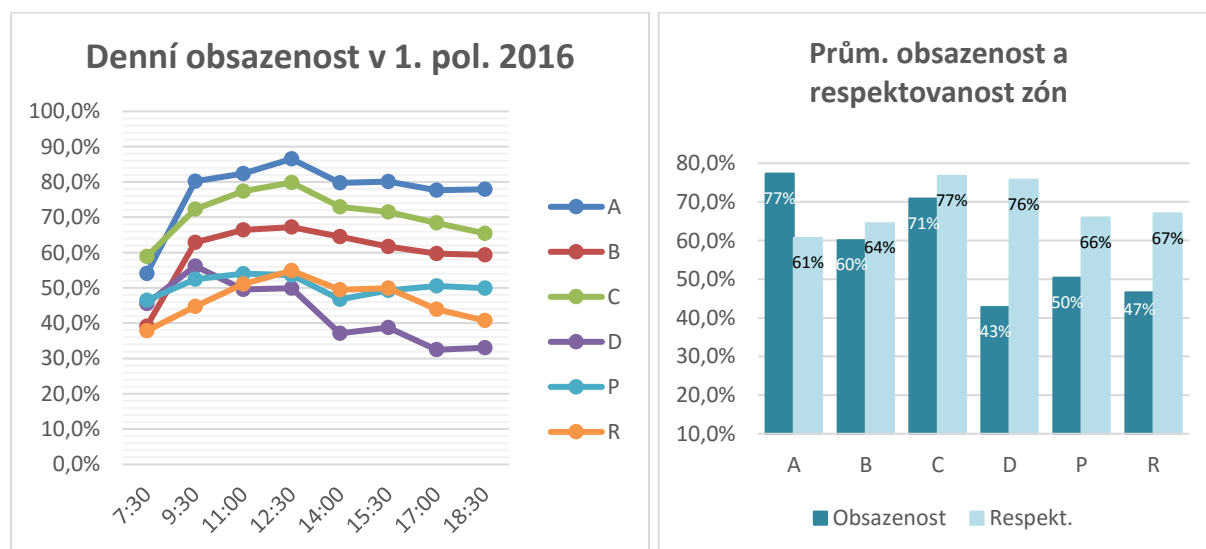
Zaplněnost MěPS

Získávání dat z respektovanosti doprovází též sledování zaplněnosti parkovacího systému. 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. 2016

Časová Poloha	Obsazenost v zóně						Průměr
	A	B	C	D	P	R	
7:30	54,0%	39,1%	58,9%	45,5%	46,5%	37,8%	46,4%
9:30	80,2%	62,9%	72,4%	56,2%	52,4%	44,8%	64,4%
11:00	82,4%	66,4%	77,3%	49,5%	54,0%	51,1%	67,5%
12:30	86,5%	67,2%	79,8%	49,9%	53,7%	54,9%	69,6%
14:00	79,8%	64,5%	73,0%	37,1%	46,7%	49,5%	64,1%
15:30	80,1%	61,7%	71,5%	38,8%	49,3%	50,0%	63,3%
17:00	77,6%	59,7%	68,4%	32,5%	50,5%	43,9%	60,5%
18:30	78,0%	59,4%	65,4%	33,0%	49,9%	40,8%	59,6%

Překročení hranice ideální 75 % obsazenosti.



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

Není zřejmé, proč se v roce 2015 téměř ihned po poměrně dlouhé době uzavírek v historickém jádru zvýšil dopravní tlak na zdejší komunikace tak, že se obsazenost ve špičce přibližuje k 90 %. Ke zklidnění dopravy v této oblasti je nutný soustředěný dohled orgánů policie, zároveň zraje čas na posílení cenového regulativu (např. 40,- Kč/h). Lhostejná by tato situace, která už způsobuje přelévání statické dopravy do vyhrazených zálivů či boxů a křižovatek, neměla být ani pěším hlídkám, jejichž koncentrace je zde vyšší.

Prosadit zklidnění dopravy lze jen opatřeními realizovanými ruku v ruce tak, aby každé plnilo svůj vymezený účel, tj. (1) v cenové oblasti posílit regulativní funkci zóny A, (2) v dohledové oblasti posílit výchovu řidičů k respektu dopravních předpisů. V této zóně by pak byl vhodný též (3) pásmový posun provozní doby parkomatů na 8:00 – 20:00 hod. Jedno bez druhého se aplikovat nedoporučuje.

Jisté rezervy vykazují zóny D, Petrohrad a Roudná. Zde však bude na správci komunikace vypořádat se s únikovými místy. Na západním okraji zóny D je zapotřebí zamezit parkování na zeleni pod nádražní zdí. Východní okraj zóny však město organizovat nemůže, neboť zde se nachází soukromý areál obchodních řetězců Hornbachu a spol.

Na Roudné se úniková místa 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. Nutná bude iniciace úpravy těchto koncepčních limitů (jejich situaci vizte v příloze č. 1). Podobná situace je na Petrohradě, ovšem s tím rozdílem, že rozsah městské zástavby výrazně překračuje území s regulací statické dopravy.

V tabulce níže ještě přinášíme informaci o obsazenosti a respektovanosti parkovacích míst vyhrazených držitelům parkovacích karet.

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	80,1%	83,7%	55,1%	47,0%	28,6%	66,7%	52,7%	80,0%
9:30	88,4%	83,3%	44,7%	61,0%	28,6%	77,8%	46,8%	89,9%
11:00	92,6%	76,2%	42,7%	57,3%	33,3%	61,1%	54,5%	79,8%
12:30	93,9%	76,2%	57,1%	60,3%	38,1%	100,0%	53,3%	88,8%
14:00	73,4%	90,0%	56,9%	53,0%	47,6%	83,3%	65,0%	77,9%
15:30	85,9%	89,8%	64,9%	65,3%	57,1%	86,7%	62,9%	83,6%
17:00	77,0%	87,8%	60,4%	63,0%	71,4%	88,9%	64,7%	91,7%
18:30	71,0%	88,5%	54,4%	70,7%	47,6%	88,9%	66,2%	87,3%
Průměr	82,8%	84,4%	54,5%	59,7%	44,0%	81,7%	58,2%	84,9%

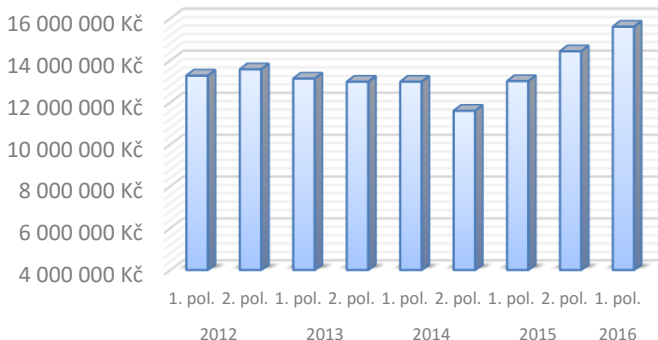
Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parkovací automaty za 2. pololetí 2015 realizovaly oproti stejnému období v roce 2014 výnosy v objemu vyšším o 20 %. Oproti předcházející zprávě z 2. půle roku 2016 se jedná o přírůstek přes 8 % bodů.

Tab. 6: Pololetní výnosy v letech 2012 - 2016

Pololetí	Výnosy	Změna mezi obdobími
2012		x
1. pol.	13 274 447 Kč	0,9%
2. pol.	13 578 015 Kč	2,3%
2013		x
1. pol.	13 135 459 Kč	-3,3%
2. pol.	12 984 336 Kč	-1,2%
2014		x
1. pol.	12 984 595 Kč	0,0%
2. pol.	11 604 103 Kč	-10,6%
2015		x
1. pol.	13 015 093 Kč	12,2%
2. pol.	14 433 987 Kč	10,9%
2016		x
1. pol.	15 604 087 Kč	8,1%

Vývoj pololetních výnosů do I/2016



Na poměrně znatelném růstu příjmů z parkomatů se odráží:

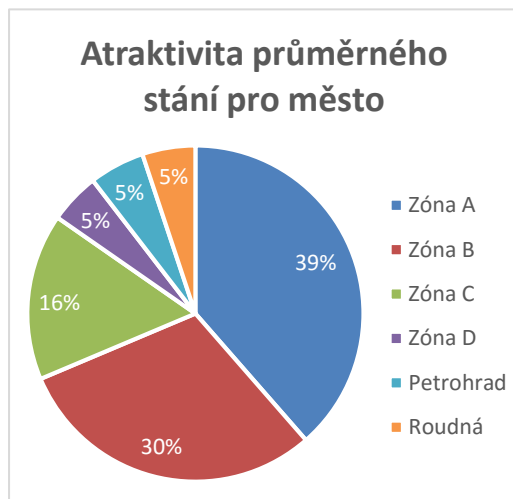
1. znovu zpřístupnění historického centra dopravě a jeho zátěž (viz předchozí kapitola) včetně odstranění únikových míst z parkovacích zón (U Zvonu, v Pražské a na Anglickém nábř.);
2. rozšíření zóny placeného stání na Petrohradě a U Ježíška;
3. převod větší části rezidentských stání na Roudné do režimu smíšeného parkování;
4. v neposlední řadě zavedení zcela nové zóny placeného stání D v oblasti tzv. Hamburku.

Z hlediska povrchového parkování jako celku je ve sledovaném období část zapojena do standardního užívání, část komunikací zónovaných nově si novou regulaci osvojuje. Případné změny v regulaci – územní rozvoj, změna regulativu atp. je zapotřebí provádět za podmínky udržitelnosti kvality dohledu nad parkovacím režimem, jak bylo zmíněno již v předchozí kapitole.

Vnášení parkovacího pořádku do oblastí, kde tíživá dopravní situace regulaci vyžaduje je přínosem pro motoristy, místní občany i pro město ve formě nových příjmů. Ve prospěch dalšího rozvoje systému včetně úměrného posílení dohledu svědčí i fakt, že na nově zónovaných komunikacích motoristé parkovací pořádek akceptují.

Tab. 7: Výnosy z parkomatů v jednotlivých měsících v 1. pololetí 2015

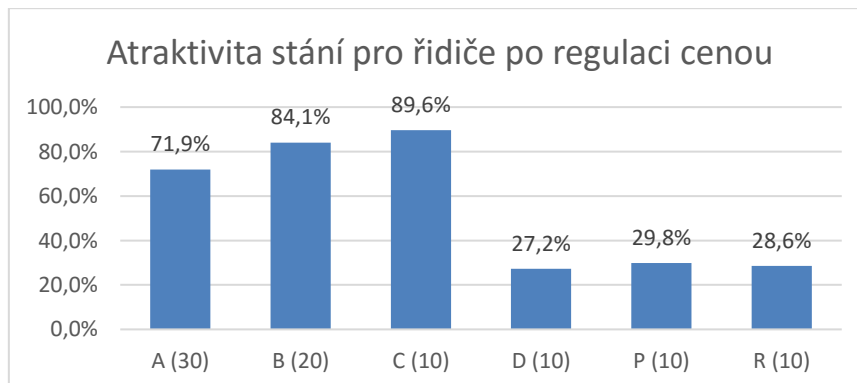
Tab. 7 a graf představují pohled na uplynulé období po měsících. Tentokrát je nejslabším měsícem v souladu s očekáváním leden. Nejsilnějším měsícem byl květen zejména proto, že jsou do něho plně zahrnuty výnosy z nové zóny D.



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.

Na dalším grafu vizte, jak cenový regulativ sráží atraktivitu zónovaného stání u řidičů. Kombinace nízké obsazenosti a nízké atraktivity v zónách D, Petrohrad a Roudná se v chování řidičů promítá tak, že lidé parkují mimo tyto zóny, neboť jsou zde úniková místa, která ubírají na ochotě za stání platit.

Naopak regulativ v parkovací zóně A vede řidiče k nejnižší respektovanosti mezi parkovacími zónami. Ono se také v zónách A, B a C únikových míst tolik nedostává. Jestliže tedy s rostoucí sazbou klesá ochota zaplatit za parkování, roste ochota porušit parkovací režim.

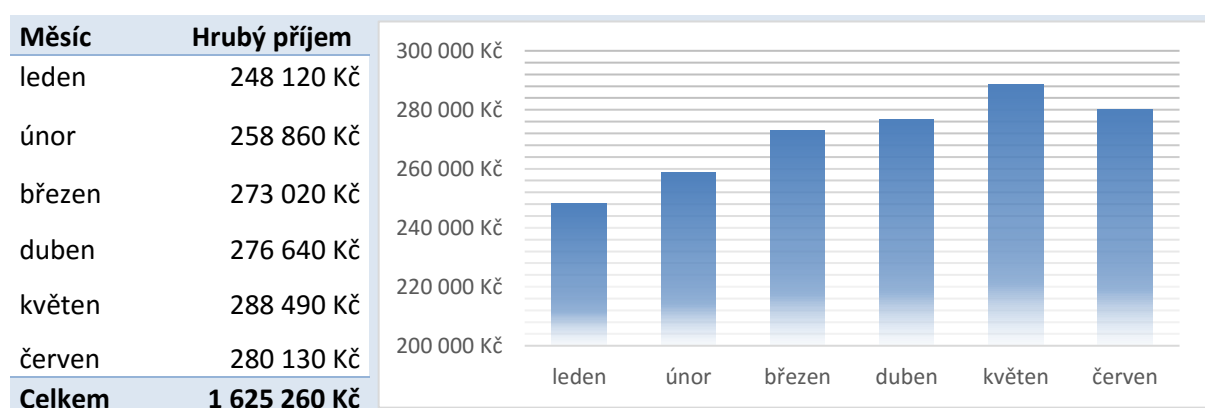


Terénní P+G Sady Pětaticátníků

Parkoviště v sadech Pětaticátníků 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 Pětaticátníků vybírá včetně DPH. Veřejnost může hradit parkovné i prostřednictvím Plzeňské karty. Příjmy z těchto transakcí na Plzeňské kartě tvoří necelá půl procenta hrubých příjmů z parkoviště.

Tab. 8: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětaticátníků v 1. pololetí 2016 (v Kč)



Parkoviště bylo ve sledovaném období v zisku, náklady na provoz P+G činily cca 49,5 tis. Kč/měs. Strukturu zaznamenaných příjmů vizte v tab. 7 výše. Transakce Plzeňské karty stagnovaly o tři setiny % bodu, nyní představují 0,44 % vykázaných příjmů.

Tab. 9: Průměrná obsazenost P+G v 2. pololetí 2015

Čas	Vozidla	Obsazenost	Čas	Vozidla	Obsazenost
7:30	6	7%	16:30	65	72%
8:30	30	33%	17:30	59	65%
9:30	52	57%	18:30	55	60%
10:30	68	75%	19:30	56	61%
11:30	72	79%	20:30	54	59%
12:30	71	78%	21:30	48	52%
13:30	68	75%	22:30	42	46%
14:30	67	74%	23:30	40	44%
15:30	66	73%	0:00	39	43%

Sady Pětaticátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní plocha. Prodloužená provozní doba do půlnoci se osvědčila. Zlepšil se výběr parkovného a omezily se spekulace na závěrací 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 Pětaticátníků, 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).¹

V 1. půli roku 2016 bylo vydáno 891 kusů parkovacích karet. To je již 78 % celkového stavu prodeje vloni. K vyššímu prodeji karet přispěl vznik nové zóny placeného stání D v oblasti Hamburku. V následujícím období se další nárůst prodejů parkovacích karet neočekává. Dojde k němu zcela jistě ve spojení se zprovozněním zóny placeného stání F západně od sadů Pětatřicátníků někdy v příštím roce. Níže vizte tabulky segmentace prodaných karet, jak se prodávaly do jednotlivých zón a jaký podíl měly na celkovém výnosu z prodeje.

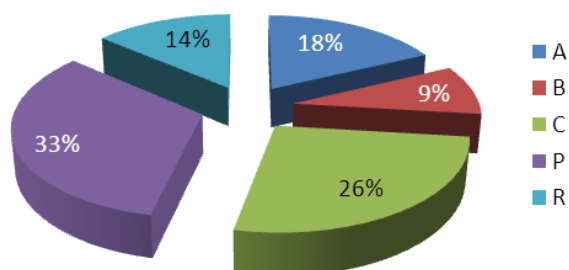
Tab. 10: Segmentace prodaných karet v 1. pololetí 2016 (v ks)

Množství (v ks)	A	B	C	D	P	R	Celkem
	178	125	184	109	129	166	891
P (v ks)	2	6	42	57	14	30	151
P (v %)	1,1%	4,8%	22,8%	52,3%	10,9%	18,1%	16,9%
R (v ks)	176	119	142	52	115	136	740
R (v %)	98,9%	95,2%	77,2%	47,7%	89,1%	81,9%	83,1%

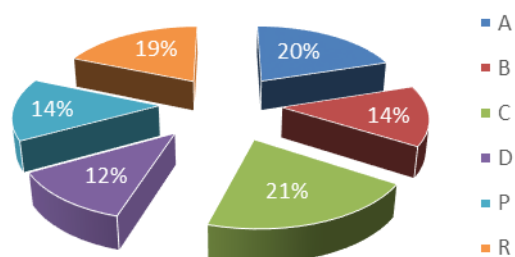
Tab. 11: Podíl typů karet na výnosech v 1. pololletí 2016 (v Kč)

Objem (v Kč)	A	B	C	D	P	R	Celkem
	172 880 Kč	201 220 Kč	344 820 Kč	312 760 Kč	144 900 Kč	292 900 Kč	1 469 480 Kč
P (v Kč)	53 000 Kč	120 000 Kč	253 500 Kč	264 400 Kč	75 320 Kč	206 700 Kč	972 920 Kč
P (v %)	30,7%	59,6%	73,5%	84,5%	52,0%	70,6%	66,2%
R (v Kč)	119 880 Kč	81 220 Kč	91 320 Kč	48 360 Kč	69 580 Kč	86 200 Kč	496 560 Kč
R (v %)	69,3%	40,4%	26,5%	15,5%	48,0%	29,4%	33,8%

Karty vydané do zón v 2. pol. 2015

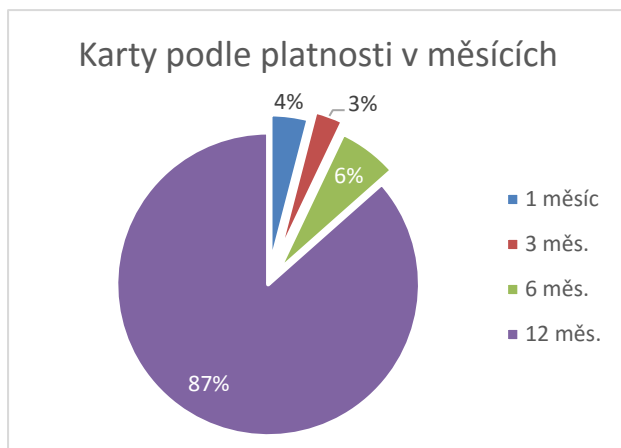


Karty vydané do zón v 1. pol. 2016



Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Ovšem podíl na objemu prodejů v Kč je u rezidenčních karet nižší, jak ukazuje tabulka č. 11. Tento stav zapříčiňuje cenová politika města, kdy cena rezidenčních karet zón A a B je významně nižší a navíc totožná ve všech zónách. Cena předplatitelských karet naopak zůstává diverzifikovaná a dlouhodobě na stejné úrovni.

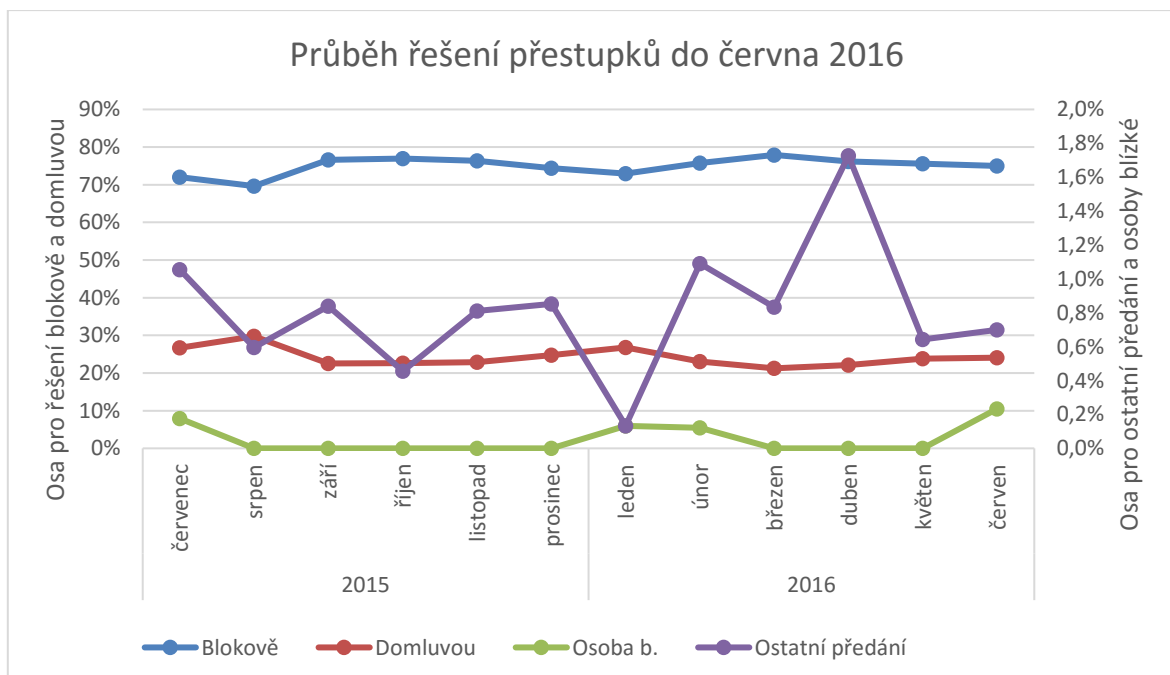
¹ § 23 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.



Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v uplynulém pololetí na grafu vlevo, vztaženou k délce jejich platnosti, tj. na počet měsíců dle sazebníku. Od zlevnění rezidenčních karet jednoznačně dominují prodeje na roční období, ostatní tvoří opakovaně dohromady 13 % podíl.

Činnost na úseku TPZOV

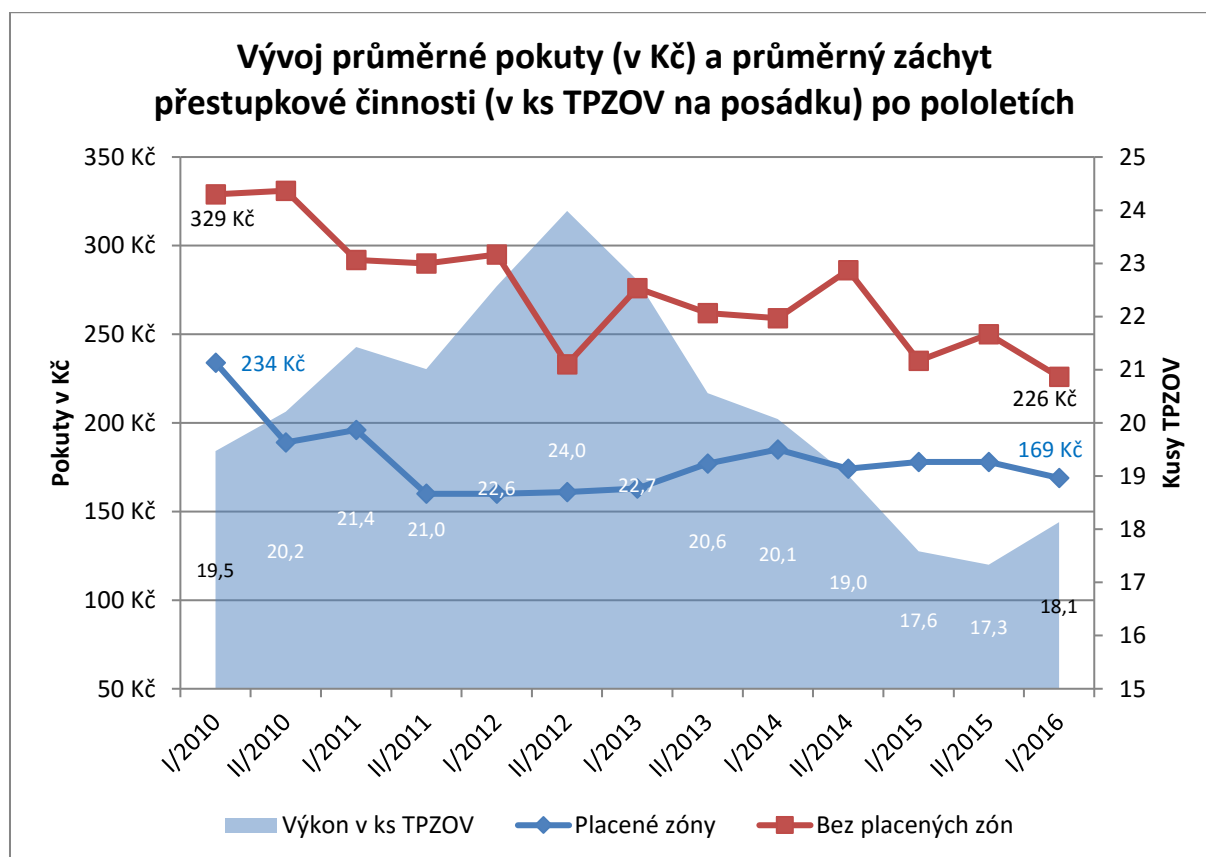
Parking na úseku dohledu nad dodržováním režimu zón placeného stání vkládá do terénní činnosti technické a lidské zdroje. Tím šetří prostředky městské policie (MP) při řešení neukázněných řidičů. Pro MěPS je čerpán denně z kapacity MP lidský zdroj představující průměrně tři strážníky. Činnost posádek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



Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh do konce června 2016. Organizátor statické dopravy v 1. pololetí 2016 asistoval u řešení 5 458 přestupků proti parkovacímu pořádku, což představuje necelých 56 % loňského úhrnu. Z toho 75,6 % je řešeno

blokově a 23,5 % domluvou. Ostatní předání spolu s mizivým množstvím osob blízkých tvoří necelé 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 vykazuje ve statické dopravě za 1. pololetí 2016 souhrnnou průměrnou pokutu 211,- Kč, z toho:

- ve statické dopravě na placených stáních 169,- Kč
- v ostatních případech statické dopravy 226,- Kč.



Složený graf výše zachycuje dlouhodobý vývoj průměrné pokuty ve statické dopravě a záchyt přestupkového jednání průměrnou posádkou s TPZOV na úseku dohledu nad dodržováním dopravních předpisů, vyjádřeno v množství nařízených TPZOV za směnu. Průběh křivek lze chápat i jako trend v dané kategorii.

Od r. 2012 je patrná menší se ochota odhalovat přestupková jednání v MěPS. Zatímco údaj z předchozí zprávy představoval dno od roku 2010, nyní lze jen doufat, že dochází k obratu. Bez této ochoty není možné zajistit zdravé fungování režimu zóny placeného stání, což se projevuje např. tím, že nerespektující řidiči jsou nuceni pod trestem nebo jeho hrozbou zabráná stání opouštět.

Pracovní doba smíšených posádek odpovídá provozní době zón placeného stání. V tab. 12 na další stránce 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 řídicí složky MP.

Tab. 12: Využití pracovní doby 7 – 19 h posádkami v 1. pololetí 2016

Měsíc	První nasazení TPZOV	Poslední nasazení TPZOV	Poslední sejmutí TPZOV
2016			
leden	8:52	16:56	17:34
únor	8:41	16:39	17:19
březen	8:39	16:26	17:09
duben	8:32	16:27	17:12
květen	8:38	17:01	17:36
červen	8:27	16:02	16:41
Průměr	8:38	16:35	17:15

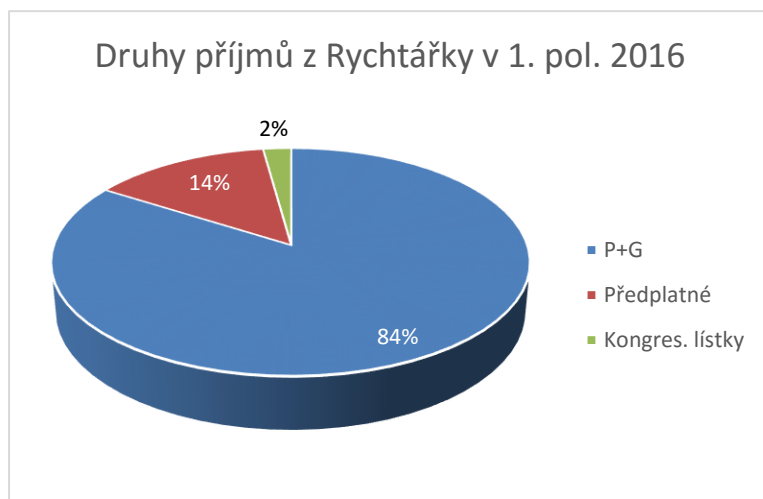
Z organizačního hlediska je vhodné do budoucna doporučit dvojsměnný provoz dopravní skupiny MP, jestliže má dle koncepčních podkladů města (Generel) dojít také k dalšímu územnímu rozvoji povrchového parkovacího systému. Vhodné by to bylo také v případě úvahy o diverzifikaci provozní doby jednotlivých parkovacích zón, jestliže jich bude do budoucna větší počet.

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. 13, v 1. pololetí 2016 byly realizovány hrubé příjmy přesahující 2,7 mil. korun. Jejich výše dosahuje 48 % celkových loňských příjmů.

Tab. 13: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v 1. pololetí 2016

Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	Předplatné	Kongres. lístky
leden	303 880 Kč	19 710 Kč	144 500 Kč	10 800 Kč
únor	317 470 Kč	17 805 Kč	24 400 Kč	5 325 Kč
březen	384 520 Kč	20 955 Kč	47 500 Kč	6 575 Kč
duben	376 450 Kč	22 465 Kč	20 400 Kč	19 100 Kč
květen	406 685 Kč	22 490 Kč	60 000 Kč	14 160 Kč
červen	353 585 Kč	21 750 Kč	77 300 Kč	3 000 Kč
Celkem	2 142 590 Kč	125 175 Kč	374 100 Kč	58 960 Kč
Úhrnný hrubý příjem:		2 700 825 Kč		



Oproti témuž pololetí předchozího roku je tento výsledek lepší o cca 6 %. Vcelku příznivý výsledek čerpá z faktu, že se lidé nebrání využívat služby parkovacího domu jako dříve. Naučila je tomu nejen bezprecedentní sleva poskytovaná před více než rokem, ale zjevně také přítomnost pobočky internetového obchodu Alza. Ta z podstaty svého fungování podporuje poptávku po krátkodobém parkování každý den zhruba srovnatelnou intenzitou.

Podíl P+G poklesl oproti předchozí zprávě o 3 % body, předplatné zvýšilo svůj podíl o 5 % bodů a o 2 % body oslabil podíl kongresových a hodnotových lístků, které představují doplňkový prodej.

Tab. 14a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovním týdnu do června 2016

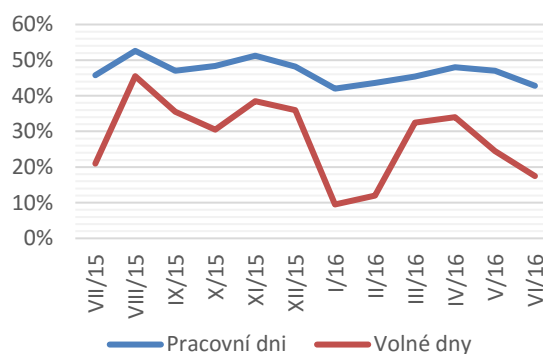
Měsíc:	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15	I/16	II/16	III/16	IV/16	V/16	VI/16
pondělí	36%	47%	41%	46%	54%	50%	41%	41%	39%	45%	46%	44%
úterý	47%	49%	47%	48%	41%	53%	41%	43%	49%	48%	44%	44%
středa	47%	56%	49%	47%	51%	50%	45%	45%	53%	56%	55%	43%
čtvrtek	47%	57%	53%	52%	59%	47%	44%	42%	48%	46%	46%	44%
pátek	52%	54%	45%	49%	51%	41%	39%	47%	38%	45%	44%	39%
Souhrn:	46%	53%	47%	48%	51%	48%	42%	44%	45%	48%	47%	43%

Tab. 14b: Souhrn denních maxim obsazenosti ve volných dnech do června 2016

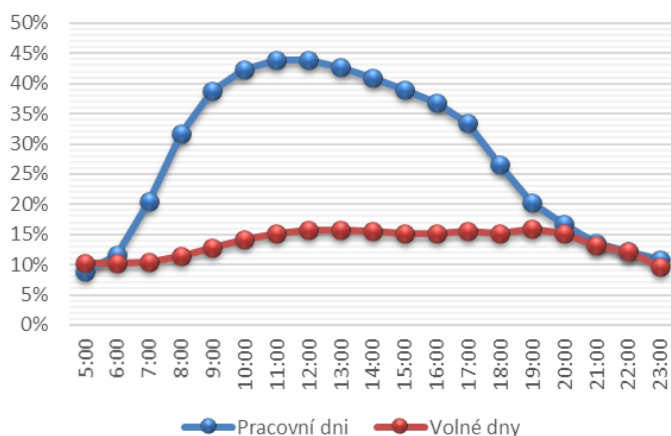
Měsíc:	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15	I/16	II/16	III/16	IV/16	V/16	VI/16
neděle	13%	55%	15%	14%	43%	36%	8%	10%	28%	27%	16%	11%
sobota	29%	36%	56%	47%	34%	36%	11%	14%	37%	41%	33%	24%
Souhrn:	21%	46%	36%	31%	39%	36%	10%	12%	33%	34%	25%	18%

Tabulka 14a,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.

Průběh špiček obsazenosti



Denní poptávka řidičů v 1. pol. 2016



Zleva uvedený graf zobrazuje poptávku řidičů po parkování v parkovacím domě v průběhu dne v 1. polovině roku 2016, a to opět v členění na pracovní a volné dny.

Oproti situaci se slevou je nyní tato poptávka slabší průměrně o 10 - 15 procent. To však nemění nic na situaci, že parkovacímu domě vzrostla dynamika krátkodobého parkování a s ní i pololetní příjmy z parkovného. K tomu výrazně napomáhá provozovna e-shopu Alza.

Tab. 15: Průměrná délka stání návštěvníků v čase a preferovaná doba parkování v roce 2015

Měsíc	Prům. doba stání (h:mm)	Uživatelé P+G podle proparkované doby v 1. pol. 2016																																						
1. pol. 2013	4:00	<table><thead><tr><th>Doba parkování</th><th>Podíl (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>do 30 min.</td><td>20</td></tr><tr><td>30 - 60 minut</td><td>12</td></tr><tr><td>1 hod. - 30 min.</td><td>10</td></tr><tr><td>2 hodiny</td><td>10</td></tr><tr><td>3 hodiny</td><td>13</td></tr><tr><td>4 hodiny</td><td>9</td></tr><tr><td>5 hodin</td><td>5</td></tr><tr><td>7 hodin</td><td>6</td></tr><tr><td>9 hodin</td><td>7</td></tr><tr><td>12 hodin</td><td>5</td></tr><tr><td>24 hodin</td><td>3</td></tr><tr><td>2 dny a déle</td><td>1</td></tr></tbody></table>													Doba parkování	Podíl (%)	do 30 min.	20	30 - 60 minut	12	1 hod. - 30 min.	10	2 hodiny	10	3 hodiny	13	4 hodiny	9	5 hodin	5	7 hodin	6	9 hodin	7	12 hodin	5	24 hodin	3	2 dny a déle	1
Doba parkování	Podíl (%)																																							
do 30 min.	20																																							
30 - 60 minut	12																																							
1 hod. - 30 min.	10																																							
2 hodiny	10																																							
3 hodiny	13																																							
4 hodiny	9																																							
5 hodin	5																																							
7 hodin	6																																							
9 hodin	7																																							
12 hodin	5																																							
24 hodin	3																																							
2 dny a déle	1																																							
2. pol. 2013	4:05																																							
1. pol. 2014	3:58																																							
2. pol. 2014	4:06																																							
1. pol. 2015	3:27																																							
2. pol. 2015	4:03																																							
1. pol. 2016	3:31																																							

Nadále však platí, jak potvrzuje tabulka č. 15, že se v objektu většinou parkuje po dobu delší než dvě hodiny, což zatím zůstává v souladu s předpoklady dřívější studie k provozu objektu. Avšak od předchozího pololetí délka stání poklesla o 32 minuty.

Protože významnou měrou přispívá ke krátkodobému parkování v Rychtářce Alza, existuje představa započítávat jejím zákazníkům parkovné v rámci nákupu. Ačkoli bychom rádi v této provozovně viděli rabatovací parkovací jednotku s cílem omezit parkování „na černo“ různě po okolí této provozovny, nabídka se dosud nesešla s kladnou odezvou obchodu.

Parkovací dům Nové divadlo

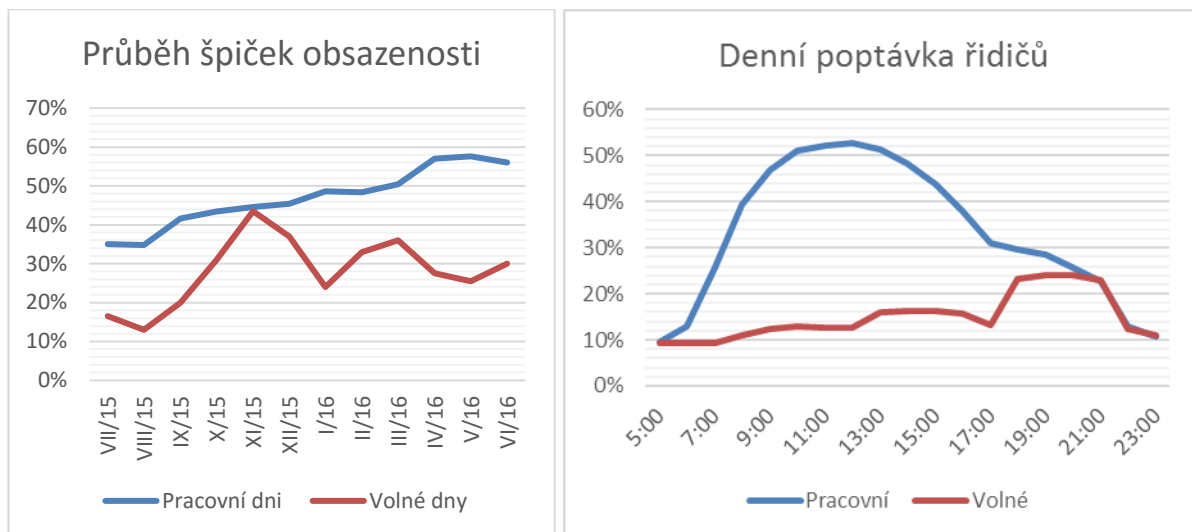
Parkovací dům Nové divadlo funguje od září 2014. S MěPS jej spojuje pouze technologická provázanost, provozován je nezávisle spol. Obytná zóna Sylván, a. s., pro kterou spol. Parking zajišťuje provozní činnosti. Podzemní objekt pojme 166 vozidel.

Tab. 16a: Souhrn denních maxim obsazenosti v pracovních dnech do června 2016

Měsíc:	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15	I/16	II/16	III/16	IV/16	V/16	VI/16
pondělí	33%	37%	36%	46%	44%	45%	48%	54%	45%	60%	59%	60%
úterý	36%	36%	42%	47%	40%	45%	52%	48%	52%	59%	60%	55%
středa	37%	37%	43%	40%	46%	43%	49%	47%	55%	55%	58%	57%
čtvrtek	34%	34%	45%	45%	45%	44%	57%	47%	53%	57%	60%	51%
pátek	35%	30%	42%	39%	48%	50%	37%	46%	47%	54%	51%	57%
Souhrn:	35%	35%	42%	43%	45%	45%	49%	48%	50%	57%	58%	56%

Tab. 16b: Souhrn denních maxim obsazenosti ve volných dnech do června 2016

Měsíc:	VII/15	VIII/15	IX/15	X/15	XI/15	XII/15	I/16	II/16	III/16	IV/16	V/16	VI/16
neděle	14%	9%	18%	17%	36%	37%	21%	33%	28%	27%	15%	28%
sobota	19%	17%	22%	45%	51%	37%	27%	33%	44%	28%	36%	32%
Souhrn:	17%	13%	20%	31%	44%	37%	24%	33%	36%	28%	26%	30%

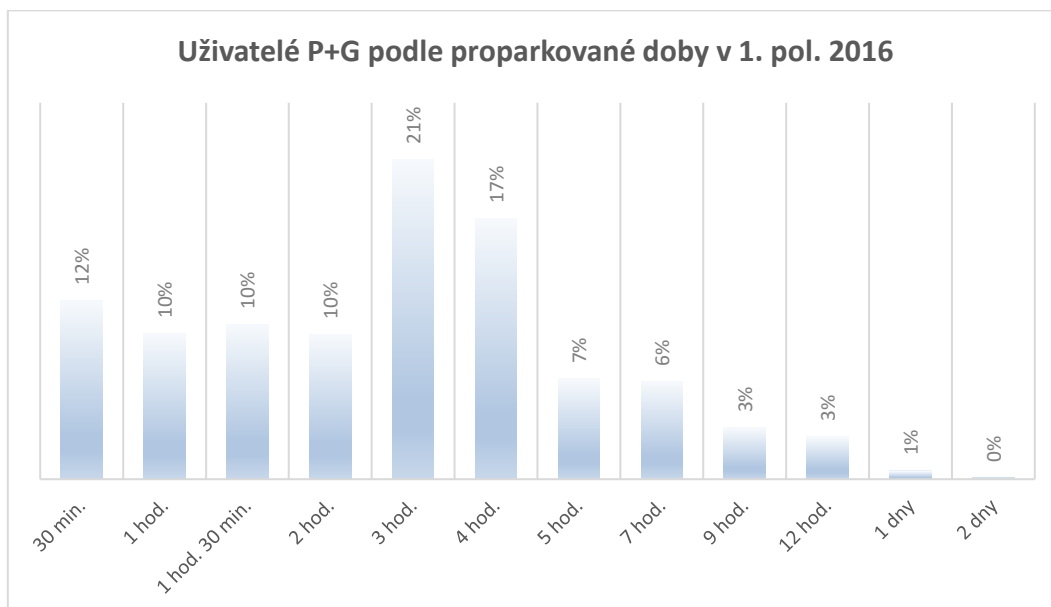


V tabulkách a grafech shora jsou k dispozici různé pohledy na obsazenost parkovacího objektu u Nového divadla. Za povšimnutí stojí období divadelních prázdnin 2015, kdy byla obsazenost nejnižší, a jaro 2016, kdy obsazenost vrcholí. Lze říci, že parkovací dům je mezi řidiči atraktivní, přestože leží v místě komplikované organizace dopravy.

V parkovacím domě se v 1. pololetí 2016 realizovaly hrubé příjmy:

- v systému P+G 498.640,- Kč (z toho podíl Plzeňské karty činí 4,8 %)
- z předplatného 291.800,- Kč
- celkem tedy 790.440,- Kč.

Průměrná doba parkování v PD Nové divadlo činí 3 hodiny a 53 minuty, což je o 7 minut více než v předchozí zprávě. A také je o 22 minuty delší oproti parkovacímu domu Rychtářka. Níže v grafu vizte 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 identifikátorem a takto vstupuje na příjmové straně do rozpočtu města Plzně. SVSMP jménem města Plzně provádí pravidelně v souladu s Mandátní smlouvou kontroly především

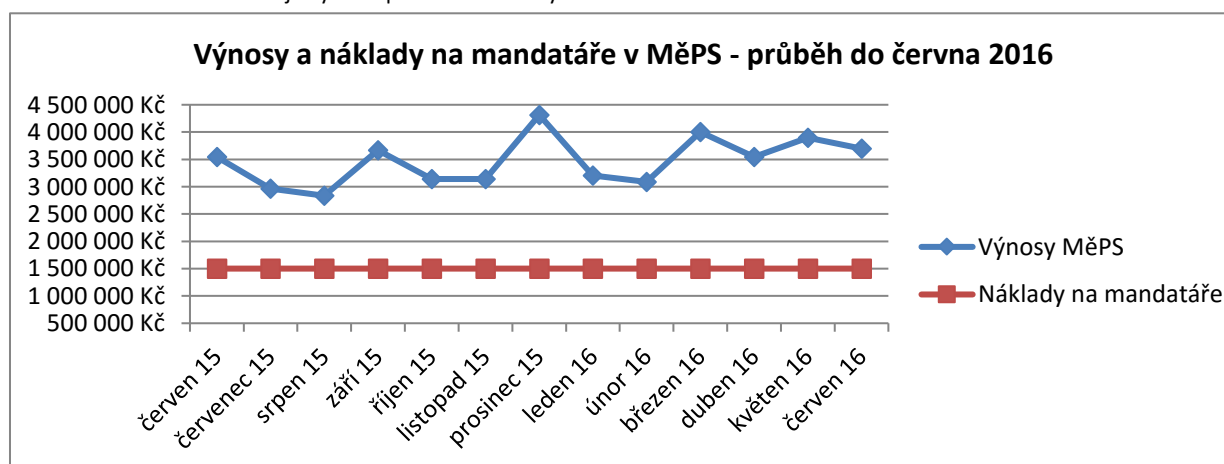
- provádění plateb výnosů z parkovacích objektů do controllingového objektu;
- výkaznictví ve vztahu k identifikaci pohybů na controllingovém objektu MěPS;
- vydávání parkovacích karet s ohledem na platné právní předpisy.

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. 17: Příjmy z parkovného a výdaje na mandátáře v 1. pololetí 2016 (v Kč)

Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Park. karty	Předpl. Sady "35"	Předpl. Rychtářka	Kongresové lístky	Výnosy MěPS	Náklady na mandátáře
leden	2 081 918,57	248 120,00	323 590,00	355 740,00	40 000,00	144 500,00	10 800,00	3 204 668,57	1 500 416,0
únor	2 355 178,00	258 860,00	335 275,00	109 780,00	0,00	24 400,00	5 325,00	3 088 818,00	1 500 416,0
březen	2 891 341,00	273 020,00	405 475,00	380 560,00	0,00	47 500,00	6 575,00	4 004 471,00	1 500 416,0
duben	2 571 375,00	276 640,00	398 915,00	261 300,00	0,00	20 400,00	19 100,00	3 547 730,00	1 500 416,0
květen	2 922 032,00	288 490,00	429 175,00	181 340,00	0,00	60 000,00	14 160,00	3 895 197,00	1 500 416,0
červen	2 782 242,00	280 130,00	375 335,00	180 760,00	0,00	77 300,00	3 000,00	3 698 767,00	1 500 416,0
Celkem	15 604 086,57	1 625 260,00	2 267 765,00	1 469 480,00	40 000,00	374 100,00	58 960,00	21 439 651,57	9 002 496,0

Pozn.: Nezohledňuje 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 dosud odešlo více než 21,4 milionů korun, viz tabulka výše. To je cca 54 % ročního odhadu hrubých příjmů z MěPS podle Podnikatelského plánu společnosti Parking na rok 2016. 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 cca 1,6 mil. Kč. **Městu má tedy systém úhrnně přinést necelých 23 milionů Kč za 1. pololetí 2016.**

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 je celá zaměřena na zprovoznění zóny placeného stání D v oblasti zvané Hamburk. Dodávka v I/2017 bude zaměřena na zprovoznění zóny placeného stání F západně od sadů Pětatřicátníků dle usn. RMP č. 786 ze dne 30. 6. 2016.

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. Tuto agendu pak rozšiřuje usn. RMP č. 786 ze dne 30. 6. 2016. Je třeba poznamenat, že zprovozněním placeného parkování v zóně F v roce 2017 se tato střednědobá strategie víceméně vyčerpá. Posledními kroky má být už jen zprovoznění záchytného parkoviště v Kotkově ulici, které z podnětu třetího obvodu má být neplacené.

P+G v Kotkově ulici má sloužit jako záchytné pro oblasti západně od sadů Pětatřicátníků a Klatovské tř. (oblasti č. 8, 9 a 10 dle Generelu dopravy v klidu, situaci 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.

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. S každou další parkovací regulací narůstá potřeba po dohledové kapacitě.

Jak se rozšiřuje regulace v území, roste také množství transakcí spojených s obsluhou poptávky řidičů po placeném parkování. Parkovací systém se v budoucnu nevyhne technologickému přizpůsobení změnám v platebním chování veřejnosti. Jde zejména o nutnost podporovat bezkontaktní platební styk pomocí bankovních karet či bankovních NFC štítků. Nelze dlouhodobě obhájit stav, kdy v prostředcích MHD bezkontaktní podpora platby bankovní kartou je zavedena, zatímco v parkomatech nejvyšší řady a s týmiž čtečkami jako v prostředcích MHD tato platba podporována není. Bude zapotřebí přijmout rozhodnutí, zdali se pro tuto podporu bude využívat

- a) infrastruktury Plzeňské karty; nebo
- b) infrastruktury běžné v obchodní síti.

Úniková místa na Roudné

Některé úpravy v organizaci dopravy by byly vhodné v zóně 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 zóny placeného stání. Parking proto městu doporučuje přijmout v tomto ohledu odpovídající doplnění Generelu a linii hranice ZPS posunout především více na sever.

Na zpracovatele Generelu je třeba apelovat, aby při realizaci zóny placeného stání řešil nová území citlivěji a snažil se předcházet riziku zatahování dopravy do míst, kde není žádoucí, neboť výkonné složky v organizaci dopravy jsou prvky Generelu vázány (i s jejich případnými nedostatky).

V závislosti na rekonstrukci mostu Gen. Pattona doporučujeme zvolit P+G řešení pro doposud neupravené, neregulované, avšak kapacitní plochy pod ním – jedna je ve stoprocentním vlastnictví města, druhá ve většinovém vlastnictví města a s menšinovým podílem státu. V současnosti jsou využívány statickou dopravou bez jakéhokoli usměrnění.

Změna organizátora a nová koncepce

Na rok 2017 je plánováno několik kroků. Zaprvé se očekává fúze společností Parking Plzeň, s. r. o. a PMDP, a. s. Právní forma Parking Plzeň, s. r. o. tímto krokem zanikne. Od této změny se očekává lepší synergie v činnostech, které tvoří průnik mezi organizátorem statické dopravy a poskytovatelem městské veřejné dopravy. Průnik bude možné nalézt zejména:

- a) při propojování různých druhů dopravy ve formě parkovišť P+R či záchytných parkovacích kapacit u významných dopravních uzlů (Hlavní nádraží/Šumavská, CAN);
- b) v platebním styku pokud jde o možnosti placení za parkování jiným než hotovostním způsobem (např. podpora bankovních karet);
- c) při integraci různých tarifů do jedné platby (typicky za parkovné a jízdné MHD na parkovišti P+R či parkovné a vstupné na parkovišti s vazbou na významné společenské zařízení).

Právě oblast propojování různých druhů dopravy je očekávaným cílem budoucího Strategického plánu města Plzně či Plánu udržitelné mobility města Plzně.

Ve víceletém horizontu lze počítat s rozšířením zóny placeného stání do oblasti č. 6 Generelu okolo zimního stadionu, oblasti č. 8 Generelu (severně od nádraží Jižní předměstí po Tylovu ul.) i s rozšířením zóny Petrohrad do celé oblasti pod č. 5. Práce na další aktualizaci Generelu by měly být podle předběžných informací zahájeny v roce 2017. Významným jejím tématem bude rozšíření zóny placeného stání do rozsáhlé oblasti na Slovanech mezi Plzeneckou a Částkovou ulicí.

Závěrem

1. Uplynulé období představovalo určitá zlepšení v chování řidičů na zpoplatněných parkovacích místech. Oproti předchozí zprávě se respektovanost zón placeného stání zlepšila průměrně o 3 procentní body. Poměrně rychle začala svoji funkci plnit zóna placeného stání D v oblasti Hamburku. Systém se zdá stabilizovaný.
2. V otázce průběžné denní obsazenosti se ukazuje, jak se mění chování uživatelů parkovacího systému. Např. 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). Některým zónám by pravděpodobně prospěl pásmový posun doby provozu na 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 MěPS možná nachází ve fázi překonání víceletého kontinuálního poklesu ochoty odhalování přestupkového jednání, množství případů je vyjádřeno počtem příložených TPZOV k vozidlu. Vývoj však s jistotou predikovat nelze. 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 represi. 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 211,- Kč, z toho **na parkovištích s parkomaty 169,- Kč**, v ostatních případech 226,- Kč. Lépe vypovídající grafické znázornění průměrných pokut v průběhu času vizte na straně 13. Pozitivně lze vnímat podíl domluv pod 25 procenty 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 za 1. pololetí 2016 převyšuje 22,5 mil. Kč. 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 a červnu 2016 schválila RMP. Tato strategie se však blíží svému naplnění a bude vhodné pro další léta stanovit novou. Zbývá už jen zprovoznit zónu placeného stání F západně od sadů Pětatřicátníků. S ohledem na omezené množství financí na straně správce komunikací však parkovací regulace nepokryje celou Generelem identifikovanou oblast. Úspěšnost nové regulace tak nelze predikovat.
7. Příští rok se očekává fúze Parkingu s PMDP, a. s. a také práce na aktualizaci Generelu dopravy v klidu. Tématy těchto kroků budou jak územní rozvoj parkovací regulace tak propojování různých druhů dopravy (P+R či záchytná kapacita u dopravních terminálů).

