Plzeňské městské dopravní podniky PMDP

Zpráva o městském parkovacím systému za 2. pololetí 2017

Zpracoval: Mgr. Pavel Netolický
středisko Doprava v klidu
únor 2018

Obsah

Úvodem 2
Respektovanost Parkovacího řádu 3
Zaplněnost MěPS 6
Místa s přeléváním statické dopravy 7
Výnosy z parkovacích automatů (PA) 8
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků 10
Parkovací karty 11
Činnost na úseku TPZOV 13
Parkovací dům Rychtářka 15
Parkovací dům Nové divadlo 17
Celkové hrubé příjmy a výdaje na organizátora 18
Výhled MěPS 20
Územní rozšíření regulace 20
Nová koncepce a propojování různých druhů dopravy 21
Závěrem 22

Úvodem

Městský parkovací systém (MěPS) je v Plzni na základě Generelu dopravy v klidu spravován organizátorem statické dopravy. Od roku 2017 je jím společnost Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. (dále jen PMDP), která na základě fúze sloučením převzala společnost Parking Plzeň, s. r. o. (dále jen Parking), jež tuto funkci vykonávala v letech 2010 – 2016. 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 ve znění Dodatku č. 8 ze dne 15. 1. 2018 (dále jen „Smlouva“). Tato pololetní zpráva o MěPS vznikla a předkládá se v souladu s tímto smluvním vztahem.

Systém je koncipován 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 cenovém rozhodnutí. Organizátor statické dopravy zajišťuje výběr parkovného, které 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, a jeho prostřednictvím jsou příjmy z MěPS sledovány.

Smlouva dále specifikuje činnosti, které má organizátor vykonávat a její součástí je i dohoda o odměně, která je společnosti z controllingového objektu měsíčně vyplácena. PMDP je v oblasti organizace statické dopravy vůči městu v postavení mandatáře, jako organizátor navenek jedná jeho jménem. Také vybavení MěPS je majetkem města s výjimkou výrobních prostředků (zejména vozidel a TPZOV).

Organizátor v souladu se Smlouvou sleduje MěPS z různých hledisek, jde například o sledování respektovanosti, obsazenosti, dále pak o statistiky výnosů z parkovacích automatů, z prodeje parkovacích karet a z parkovného na placených terénních parkovištích či v parkovacích domech. Statisticky se monitoruje také záchyt přestupkové činnosti při provádění dohledu a způsoby řešení přestupků proti parkovacímu pořádku.

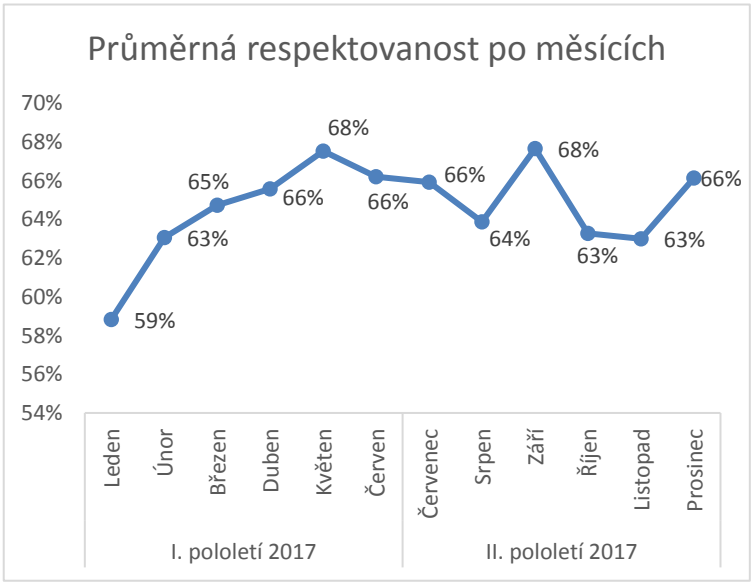
Respektovanost Parkovacího řádu

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.

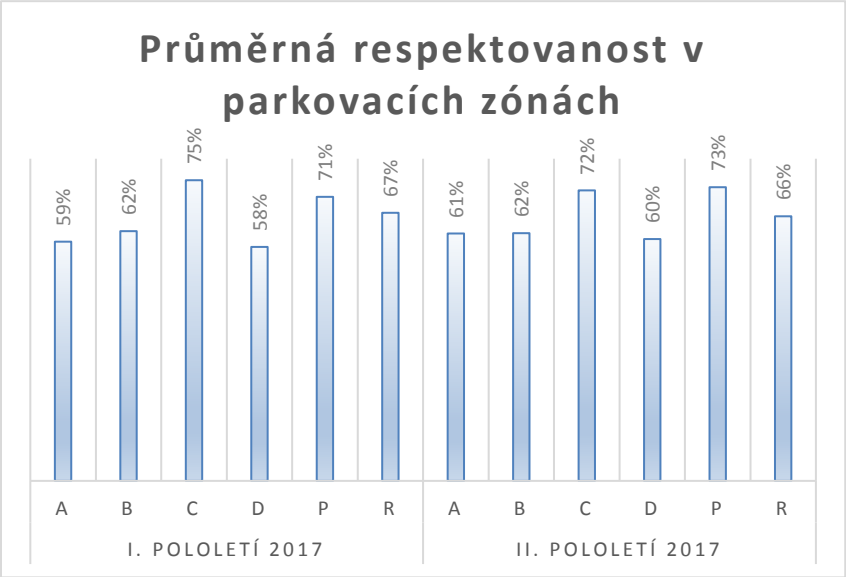
Tab. 1: Respektovanost zachycená do konce roku 2017

Měsíc	Ukáznění	Neukáznění	Respektovanost
I. pololetí	**24391**	**11162**	**64%**
Leden	3707	2328	59%
Únor	3983	1864	63%
Březen	3591	1561	65%
Duben	4446	1877	66%
Květen	3928	1564	68%
Červen	4736	1968	66%
II. pololetí	**22435**	**10235**	**65%**
Červenec	3481	1489	66%
Srpen	3969	1823	64%
Září	3790	1577	68%
Říjen	3582	1706	63%
Listopad	4076	2015	63%
Prosinec	3537	1625	66%

V tabulce a grafu je zobrazena respektovanost po měsících do konce roku uplynulého roku. Její souhrnná hodnota za 2. pololetí 2017 činí 65 %. Oproti předchozí zprávě posiluje o 1 procentní bod a zároveň dosahuje shodné úrovně jako ve 2. pololetí 2016.



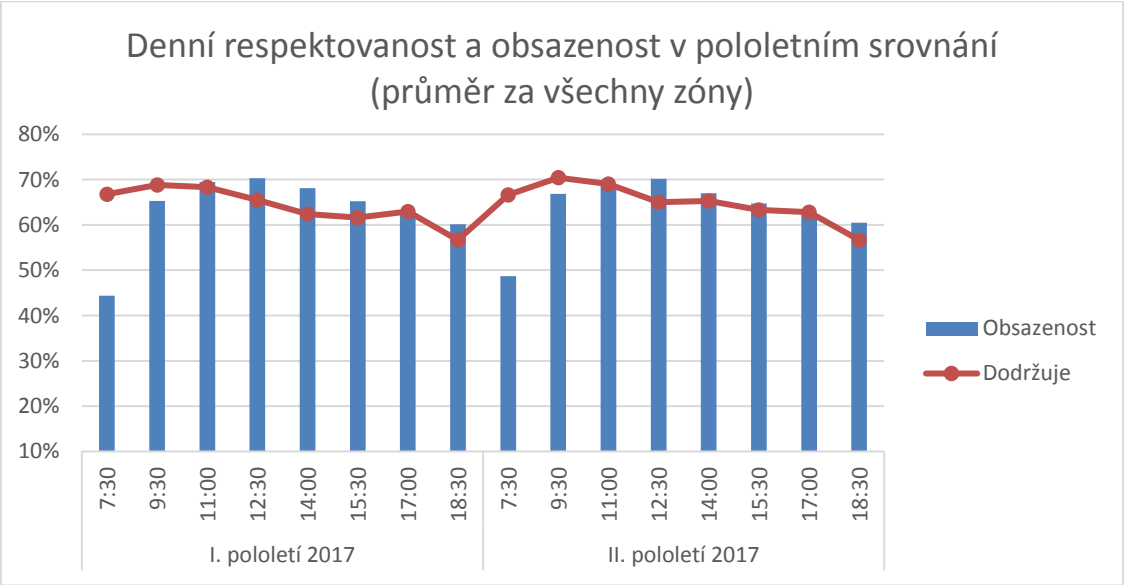
V roce 2017 organizátor takto statisticky zachytil přes 68.200 parkujících vozidel. Ze zpracování tohoto vzorku je patrné, že úroveň ochoty řidičů platit za parkování se víceméně nemění.



Grafické ztvárnění zleva zobrazuje rozložení respektovanosti v parkovacím systému na jednotlivé zóny.

Nejvyšší respektovanost ve II. polovině roku 2017 byla zaznamenána v zónách C a Petrohrad, obě překonaly laťku 70 %. Historické jádro a sadový okruh za nimi zaostávají až o 12 % bodů. S rostoucí cenou parkovného klesá ochota dopravní předpisy dodržovat. Horší situace v zóně D nasvědčuje tomu, že nelze rozšiřovat parkovací regulaci bez adekvátní podpory pro dohled nad dodržováním dopravních předpisů.

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). Platí-li, že se doprava v klidu organizuje pro veřejnost, lze si představit přizpůsobování provozní doby parkovacích automatů přirozeným změnám ve využívání komunikací automobilovou dopravou, a to například pásmovým posunem o hodinu (tj. 8:00 – 20:00 hod.).



V dřívějších zprávách se opakovaně zdůrazňoval rozdíl mezi ochotou dodržovat dopravní předpisy dopoledne a odpoledne. Nyní po uplynutí 2. pololetí 2017 činí rozdíl mezi maximem a minimem v respektovanosti 13 procentních bodů, v předchozím období to bylo o jeden méně. Rozdíl v chování přetrvává a zjevně souvisí s rozdílnou intenzitou dohledu během pracovního dne.

Odpolední část dne je také dobou výměny uživatelů parkovišť. Návštěvníci se střídají, ze zaměstnání se vracejí držitelé parkovacích karet. A tito rezidenti v oblasti chování řidičů přispívají vždy do skupiny respektujících parkovací pořádek. 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. 2017

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zásob./ZTP
7:30	27,11%	0,44%	39,70%	0,87%	30,86%	1,03%
9:30	41,53%	4,89%	27,32%	1,25%	23,41%	1,59%
11:00	42,15%	8,58%	26,21%	1,01%	20,73%	1,32%
12:30	39,46%	11,94%	26,06%	0,79%	20,45%	1,30%
14:00	35,84%	12,28%	26,54%	1,17%	22,62%	1,54%
15:30	34,63%	13,34%	27,00%	1,01%	22,64%	1,39%
17:00	33,98%	12,34%	29,02%	0,82%	22,60%	1,24%
18:30	28,79%	15,91%	27,89%	0,92%	25,55%	0,95%
Celk. průměr	**35,46%**	**9,99%**	**28,68%**	**0,98%**	**23,58%**	**1,30%**

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Tab. 3: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh ve 2. pol. 2017

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zásob./ZTP
7:30	**27,00%**	**0,62%**	**39,64%**	**0,82%**	**30,58%**	**1,34%**
9:30	**40,30%**	**6,77%**	**30,13%**	**0,83%**	**20,55%**	**1,43%**
11:00	**39,86%**	**8,90%**	**29,15%**	**0,84%**	**19,85%**	**1,39%**
12:30	**35,81%**	**11,61%**	**29,21%**	**0,87%**	**21,25%**	**1,24%**
14:00	**35,48%**	**10,85%**	**29,83%**	**0,62%**	**22,01%**	**1,22%**
15:30	**32,95%**	**11,83%**	**30,35%**	**0,57%**	**23,17%**	**1,14%**
17:00	**30,93%**	**11,40%**	**31,91%**	**0,51%**	**24,03%**	**1,22%**
18:30	**25,43%**	**12,97%**	**31,24%**	**0,64%**	**28,68%**	**1,04%**
Celk. průměr	**33,49%**	**9,37%**	**31,42%**	**0,71%**	**23,75%**	**1,25%**

Pozn.: Zelený údaj je součástí respektovanosti.

Jelikož jsme dříve zmínili klesání respektovanosti v odpoledních hodinách, v této souvislosti vizte průběh kategorie „Neplatný lístek“. Tato kategorie zobrazuje řidiče, kteří sází na shovívavost či nedůslednost orgánu dohledu. Řidiči v této kategorii si totiž zpočátku zaplatí s tím, že po překročení předplaceného času jsou už ochotni riskovat. Kategorie „Neplatná karta“ sice představuje obdobný risk, jde však o zanedbatelný výskyt.

V celkovém pohledu ochota dodržovat režim zóny placeného stání se v roce 2017 významně nemění.

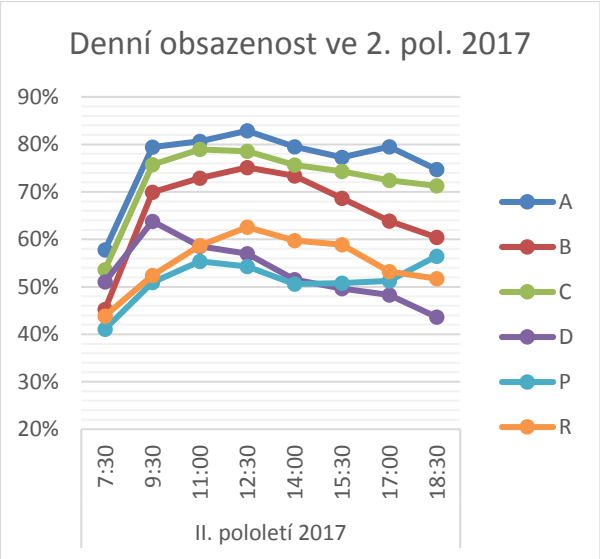
Zaplněnost MěPS

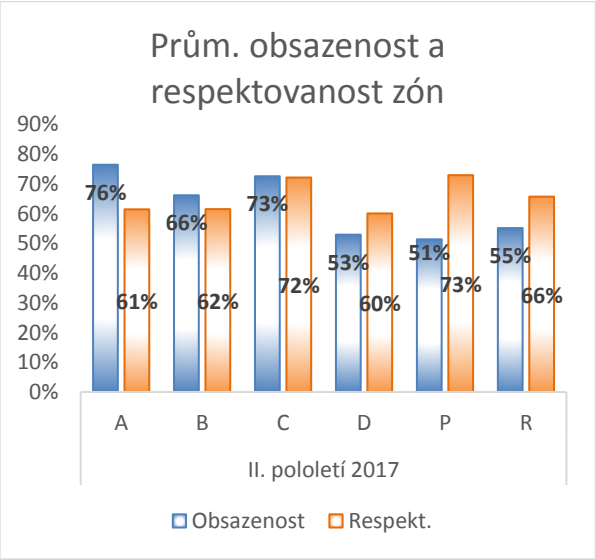
Získávání dat z respektovanosti doprovází též sledování zaplněnosti parkovacího systému. Data se sbírají v průzkumech zmíněných v předchozí kapitole. Tab. 4 s grafem ukazují zaplněnost ve sledovaných časových polohách v jednotlivých zónách.

Tab. 4: Struktura zaplněnosti MěPS v pololetním srovnání

Časová poloha	Obsazenost v zóně						
	A	B	C	D	P	R	Průměr
I. pololetí 2017	**73%**	**64%**	**75%**	**46%**	**58%**	**53%**	**63%**
7:30	48%	41%	51%	40%	53%	39%	44%
9:30	74%	66%	74%	54%	60%	55%	65%
11:00	80%	71%	81%	52%	61%	57%	69%
12:30	81%	71%	83%	49%	61%	62%	70%
14:00	78%	70%	79%	55%	53%	57%	68%
15:30	76%	65%	82%	45%	59%	53%	65%
17:00	73%	64%	75%	37%	59%	54%	63%
18:30	73%	62%	72%	36%	57%	46%	60%
II. pololetí 2017	**76%**	**66%**	**73%**	**53%**	**51%**	**55%**	**64%**
7:30	58%	45%	54%	51%	41%	44%	49%
9:30	79%	70%	76%	64%	51%	52%	67%
11:00	81%	73%	79%	59%	55%	59%	69%
12:30	83%	75%	79%	57%	54%	63%	70%
14:00	80%	73%	76%	51%	51%	60%	67%
15:30	77%	69%	74%	50%	51%	59%	65%
17:00	79%	64%	72%	48%	51%	53%	63%
18:30	75%	60%	71%	44%	56%	52%	60%
Průměr	**74%**	**65%**	**74%**	**50%**	**54%**	**54%**	**63%**

Překročení hranice 75 %.





Tab. 4 představuje předchozí a aktuální strukturu obsazenosti MěPS. V průběhu uplynulých šesti měsíců došlo k jistému uvolnění snad jen v parkovací zóně C o 2 % body a na Petrohradě o sedm. Naopak v historickém jádru poptávka po parkování o 3 % body posílila, o dva potom v zóně B a na Roudné. Výrazněji se zvýšila obsazenost v parkovací zóně D, a to v průměru o 7 procentních bodů. Zřejmě to souvisí také se zamezením bezplatného parkování na zeleni pod nádražní zdí a se zpoplatněním parkoviště hobby marketu Hornbach.

Nejvyšších maxim se dosahuje na komunikacích v historickém jádru v zóně C, kde vysokou obsazenost doprovází také druhá nejvyšší úroveň respektovanosti (o 1 procentní bod za Petrohradem). Směrem k jádru s nárůstem ceny klesá ochota režim respektovat. Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole, horší respektovanost v zóně D nasvědčuje tomu, že nelze rozšiřovat parkovací regulaci bez adekvátní podpory pro dohled nad dodržováním dopravních předpisů. Vzpomeňme, že při zahájení jejího provozu režim dodržovalo až tři čtvrtiny řidičů.

Místa s přeléváním statické dopravy

Petrohrad a Roudná patří mezi parkovací oblasti, kde se v obsazenosti objevují jisté rezervy a přelévání dopravy do ulic bez regulace. Stejný jev lze očekávat také v zóně F, která se spouští v únoru 2018 a kde z finančních důvodů na straně města nedošlo k ucelenému zónování (nebylo zakoupeno další potřebné množství parkomatů pro další úseky ulic v době minulé rámcové smlouvy).

Zde však bude na správci komunikace vypořádat se s přeléváním statické dopravy do únikových (neregulovaných) míst. ÚKRmP v tomto roce navrhne úpravu základního limitu regulace parkování v Generelu tak, aby se omezil únik z placené zóny např. na Roudné ze tří světových stran. Je to např. nelegální parkování za hranicí zónového zákazu stání v ulicích Pod Všemi Svatými, Na Roudné či Luční. Patří sem i volně přístupný městský pozemek u Bělohorské č. 18. Podobná situace je také na Petrohradě, ovšem s tím rozdílem, že rozsah městské zástavby výrazně překračuje území s regulací statické dopravy

S přeléváním statické dopravy z placené zóny D se nově vypořádal hobbymarket Hornbach. Na svém parkovišti zprovoznil závorový systém tak, jak to před lety učinil Kaufland na Roudné.

Na závěr kapitoly ještě k dispozici informace o obsazenosti a respektovanosti parkovacích míst vyhrazených držitelům parkovacích karet.

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

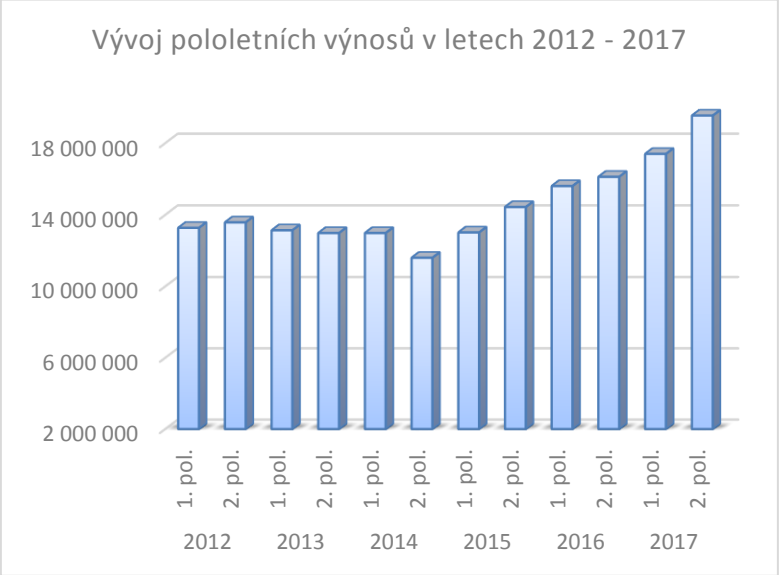
	Zóna A		Zóna B		Petrohrad		Roudná	
Čas	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje	Obsazeno	Dodržuje
7:30	70,3%	85,6%	66,2%	100,0%	56,3%	100,0%	45,0%	83,8%
9:30	79,7%	86,8%	62,9%	95,2%	50,0%	100,0%	49,1%	88,8%
11:00	75,1%	86,2%	61,0%	84,7%	56,3%	83,3%	52,5%	78,8%
12:30	73,2%	88,3%	64,3%	87,0%	62,5%	79,2%	56,5%	80,7%
14:00	68,6%	87,2%	62,4%	88,0%	62,5%	70,8%	48,0%	90,7%
15:30	72,8%	90,9%	64,3%	85,2%	62,5%	83,3%	57,9%	90,0%
17:00	80,2%	86,4%	65,7%	88,3%	75,0%	72,9%	49,3%	100,0%
18:30	65,0%	95,1%	57,6%	100,0%	62,5%	91,7%	56,3%	90,2%
Průměr	73,1%	88,3%	63,0%	91,1%	60,9%	85,1%	51,8%	87,9%

Výnosy z parkovacích automatů (PA)

Parkovací automaty ve 2. pololetí 2017 realizovaly oproti stejnému období v roce 2016 výnosy vyšší o více než 21 % bodů. Oproti předcházející zprávě z 1. poloviny roku 2017 se jedná o přírůstek cca 12 % bodů.

Tab. 6: Pololetní výnosy z PA v letech 2012 - 2017

Pololetí	Výnosy	Změna mezi obdobími
2012	**26 852 461 Kč**	x
1. pol.	**13 274 447 Kč**	0,9%
2. pol.	**13 578 015 Kč**	2,3%
2013	**26 119 794 Kč**	x
1. pol.	**13 135 459 Kč**	-3,3%
2. pol.	**12 984 336 Kč**	-1,2%
2014	**24 588 699 Kč**	x
1. pol.	**12 984 595 Kč**	0,0%
2. pol.	**11 604 103 Kč**	-10,6%
2015	**27 449 080 Kč**	x
1. pol.	**13 015 093 Kč**	12,2%
2. pol.	**14 433 987 Kč**	10,9%
2016	**31 723 212 Kč**	x
1. pol.	**15 604 087 Kč**	8,1%
2. pol.	**16 119 125 Kč**	3,3%
2017	**36 936 175 Kč**	x
1. pol.	**17 399 608 Kč**	7,9%
2. pol.	**19 536 567 Kč**	12,3%



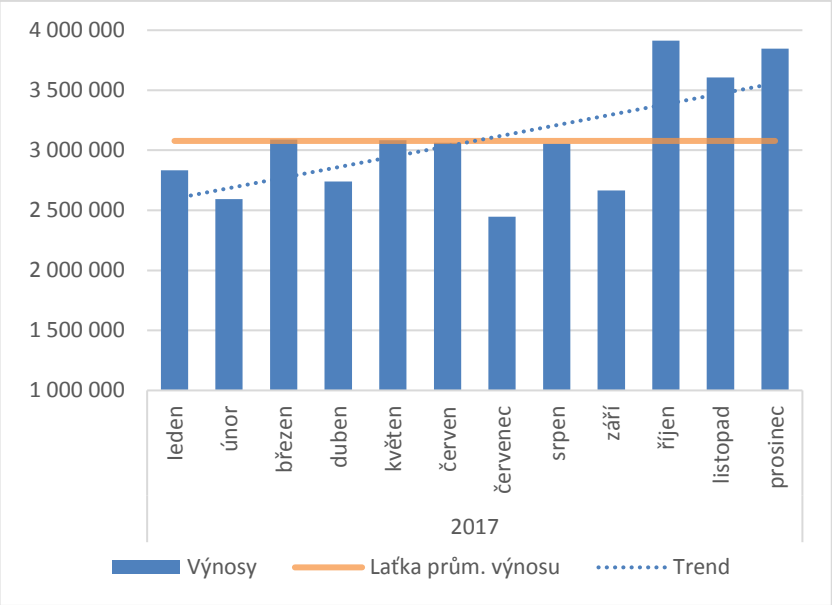
Z uvedeného grafu je patrný kontinuálně rostoucí trend od roku 2015. Růstové období lze pomyslně rozdělit na dvě části, tu první lze odkázat především na znovu zpřístupnění historického jádra dopravě, růst v posledních dvou letech (čtyři semestry po sobě) lze přičíst územnímu rozšíření parkovací regulace.

Vnášení 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 režim parkovacích zón místní občané akceptují a respektovat ho se učí také návštěvníci.

V tabulce č. 7 na další stránce a přiloženém grafu je zobrazeno získávání výtěžku z parkovacích automatů po jednotlivých měsících v roce 2017. V grafu je znatelně patrný okamžik posílení cenových regulativů v centrálních parkovacích zónách A, B a C. Růstový trend by měl pokračovat i v dalším semestru, pokud statickou dopravu neomezí nějaká opatření. Zprovoznění nové zóny s ozn. F se totiž plánuje k 1. únoru 2018.

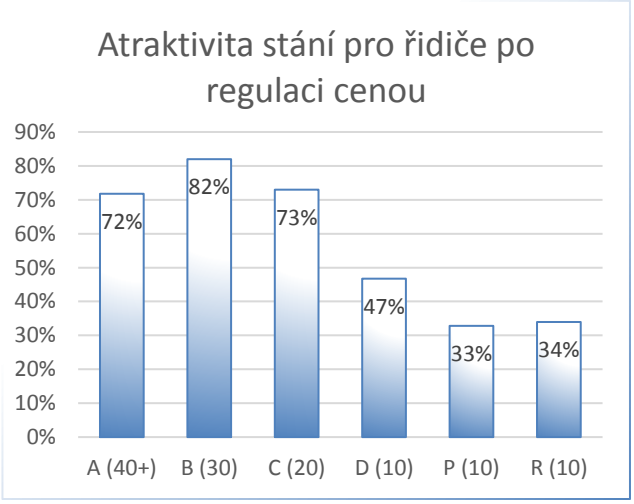
Tab. 7: Výnosy z parkomatů v jednotlivých měsících v 1. pol. roku 2017

Měsíc	Výnosy
2017	
leden	2 832 379 Kč
únor	2 592 274 Kč
březen	3 088 931 Kč
duben	2 740 008 Kč
květen	3 083 789 Kč
červen	3 062 227 Kč
červenec	2 447 422 Kč
srpen	3 054 559 Kč
září	2 666 138 Kč
říjen	3 914 340 Kč
listopad	3 607 429 Kč
prosinec	3 846 679 Kč
Celkem	**36 936 175 Kč**





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.



Cenový regulativ sráží u motoristů atraktivitu zónovaného stání. Vlivem posílení cenových regulativů se tato atraktivita snižuje v historickém jádru o 6 % bodů a v zóně C dokonce o 20 % bodů, zde však také významně zaúčinkovaly územní úpravy zóny, zejména přeřazení Škroupovy ulice do zóny B. U řidičů naopak stoupla atraktivita zóny D o téměř 10 % bodů z důvodu zpoplatnění parkoviště u Hornbachu.

Za pomoci analýzy prodejů na nových parkomatech se zjistilo, že průměrná předplacená doba parkování v zóně A činí necelých 70 minut. Oproti předchozí zprávě stoupla o 6 minut navzdory nové progresivní parkovací sazbě od října 2017.

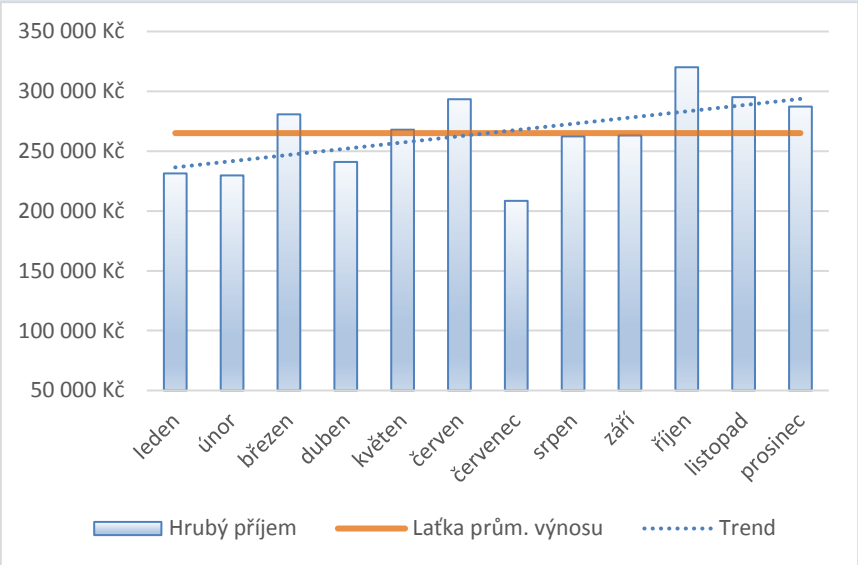
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

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.

Tab. 8: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětatřicátníků v roce 2017

Měsíc	Hrubý příjem
leden	231 391 Kč
únor	229 720 Kč
březen	280 780 Kč
duben	240 990 Kč
květen	267 940 Kč
červen	293 404 Kč
červenec	208 470 Kč
srpen	262 320 Kč
září	263 144 Kč
říjen	320 118 Kč
listopad	295 160 Kč
prosinec	287 240 Kč
Celkem	**3 180 677 Kč**



Strukturu zaznamenaných příjmů vizte v tab. 8. Veřejnost zde může hradit parkovné i prostřednictvím Plzeňské karty. Podíl příjmů z těchto transakcí činil 0,53 % celkových příjmů.

Tab. 9: Průměrná obsazenost P+G ve 2. pololetí 2017

Čas	Vozidla	Obsazenost	Čas	Vozidla	Obsazenost
7:30	10	11%	16:30	72	78%
8:30	28	30%	17:30	66	72%
9:30	51	56%	18:30	61	66%
10:30	65	70%	19:30	59	64%
11:30	69	76%	20:30	56	61%
12:30	71	77%	21:30	50	55%
13:30	71	77%	22:30	45	49%
14:30	70	76%	23:30	42	46%
15:30	71	78%	0:00	41	45%

Sady Pětatřicátníků s kapacitou 112 míst jsou dlouhodobě atraktivní parkoviště. Zachytává automobilovou dopravu pro cíle v oblasti historického jádra, sadového okruhu a také oblasti západně od sadů Pětatřicátníků, kde dosud regulace parkování chyběla. Obsazenost v denní špičce průměrně přesahuje tři čtvrtiny kapacity o cca 2 – 3 procentní body. Parkoviště v podstatě plní funkci zóny B, ale od říjnové změny sazeb parkovného zóna B odskočila o 10,- Kč výše oproti sazbě na tomto parkovišti. V této souvislosti se zvažuje vyrovnání ceny na tomto záchytu se sazbou parkovací zóny B. Podobně jako stání v zónách se také toto parkoviště využívá déle do večera.

Parkovací karty

Organizátor vydává v souladu s právními předpisy jménem města dva typy parkovacích karet, pro tři 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 roce 2017 bylo vydáno 1.575 kusů parkovacích karet. Jejich prodej oproti předchozímu roku vzrostl o 99 kusů, z toho stoupl počet předplatitelských karet o 33 a rezidenčních o 66 kusů. Jedná se o nárůst, který absorbují stávající zóny placeného stání. V následujícím období se další nárůst prodejů parkovacích karet očekává v souvislosti se zprovozněním zóny placeného stání F západně od sadů Pětatřicátníků, termín spuštění je stanoven na 1. 2. 2018. 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 roce 2017 (v ks a %)

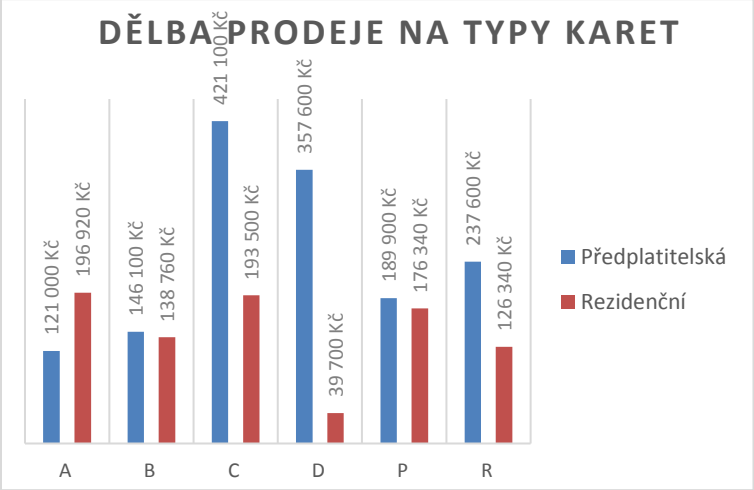
	Parkovací zóna						
Druh karty	**A**	**B**	**C**	**D**	**Petrohrad**	**Roudná**	**Celkem**
Předplatitelská							
vydaných ks	10	15	77	56	30	39	227
v %	3,2%	6,8%	20,3%	48,7%	9,6%	16,5%	14,4%
Rezidenční							
vydaných ks	300	206	303	59	283	197	1348
v %	96,8%	93,2%	79,7%	51,3%	90,4%	83,5%	85,6%
Celkem kusů	**310**	**221**	**380**	**115**	**313**	**236**	**1575**
Podíl v %	**19,7%**	**14,0%**	**24,1%**	**7,3%**	**19,9%**	**15,0%**	**100,0%**

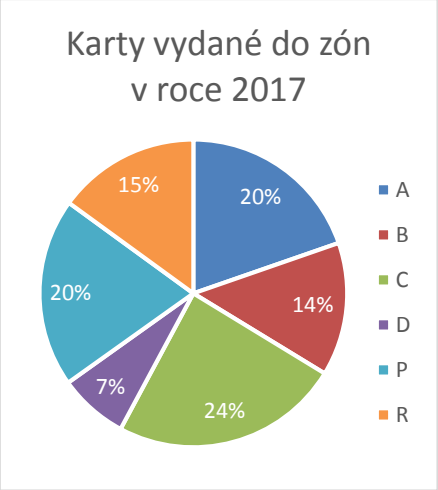
Tab. 11: Podíl typů karet na tržbách v roce 2017 (v Kč a %)

	Parkovací zóna						
Druh karty	**A**	**B**	**C**	**D**	**P**	**R**	**Celkem**
Předplatitelská							
v tržbách	121 000 Kč	146 100 Kč	421 100 Kč	357 600 Kč	189 900 Kč	237 600 Kč	1 473 300 Kč
v % z tržeb	38,1%	51,3%	68,5%	90,0%	51,9%	65,3%	62,8%
Rezidenční							
v tržbách	196 920 Kč	138 760 Kč	193 500 Kč	39 700 Kč	176 340 Kč	126 340 Kč	871 560 Kč
v % z tržeb	61,9%	48,7%	31,5%	10,0%	48,1%	34,7%	37,2%
Utrženo v Kč	**317 920 Kč**	**284 860 Kč**	**614 600 Kč**	**397 300 Kč**	**366 240 Kč**	**363 940 Kč**	**2 344 860 Kč**
Podíl na tržbách	**13,6%**	**12,1%**	**26,2%**	**16,9%**	**15,6%**	**15,5%**	**100,0%**

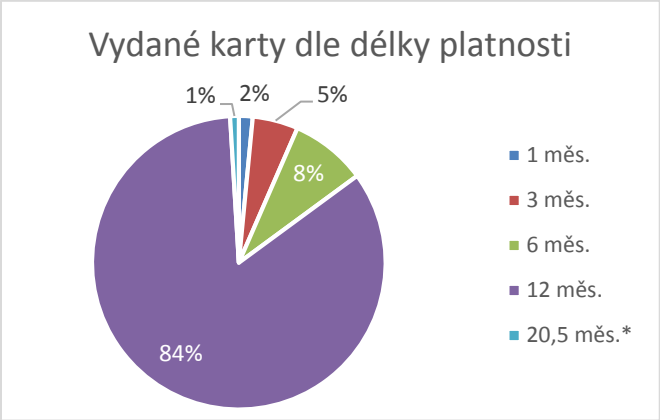
Množství prodaných rezidenčních karet standardně převyšuje množství prodaných předplatitelských karet. Vyrovnané množství kusů bylo vydáno jen v zóně D, a to z důvodu odlišné struktury obyvatelstva (množství lidí bez trvalého pobytu na ubytovnách) i přítomnosti firem, pro které je cena karty „P“ přijatelná.

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





Nicméně podíl na objemu prodejů v Kč je u rezidenčních karet nižší 37 ku 63 procentům, jak ukazuje tabulka č. 11. Tento stav zapříčiňuje cenová politika města. Cena rezidenčních karet je totožná ve všech zónách. Cena předplatitelských karet je diverzifikovaná na oblasti. Za povšimnutí stojí, že v zóně s nejdražší předplatitelskou kartou, tj. v A, objem prodeje rezidenčních karet převyšuje objem prodeje karet předplatitelských. Z tab. 10 lze vyčíst, jak významně je poptávka po předplatitelských kartách v historickém jádře a sadovém okruhu (zóny A a B) sražená regulativním účinkem nastavené ceny. Alternativou je zde výhodnější předplatné v parkovacím domě Rychtářka, příp. také v Novém divadle.

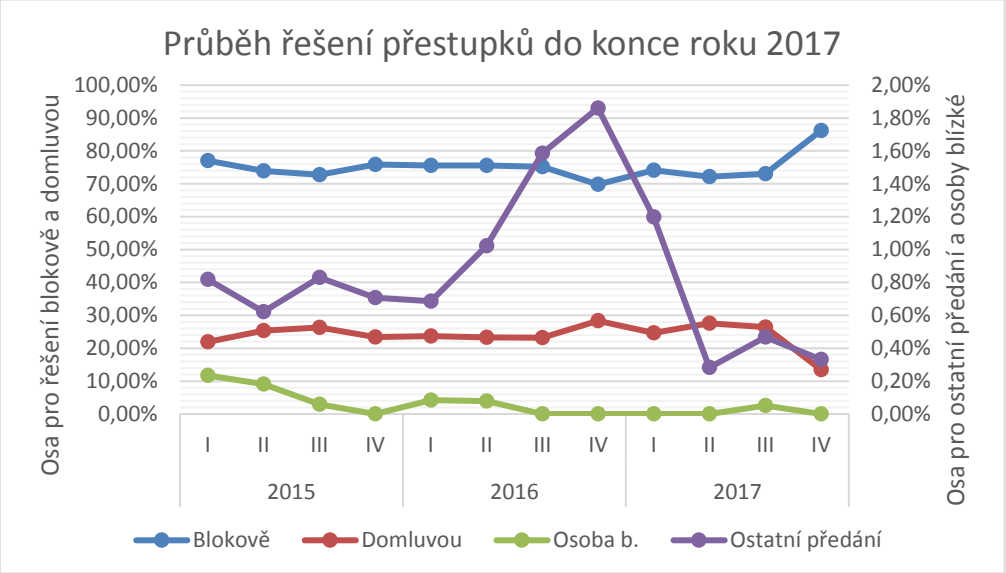


Závěrem této kapitoly ještě pohled na strukturu vydávání karet v uplynulém pololetí na grafu vlevo, vztaženou k délce jejich platnosti. Trvale dominují prodeje na roční období, ostatní tvoří dohromady 16 % podíl.

* - bezúhradové karty v držení města Plzně dle usn. RMP č. 339/2017.

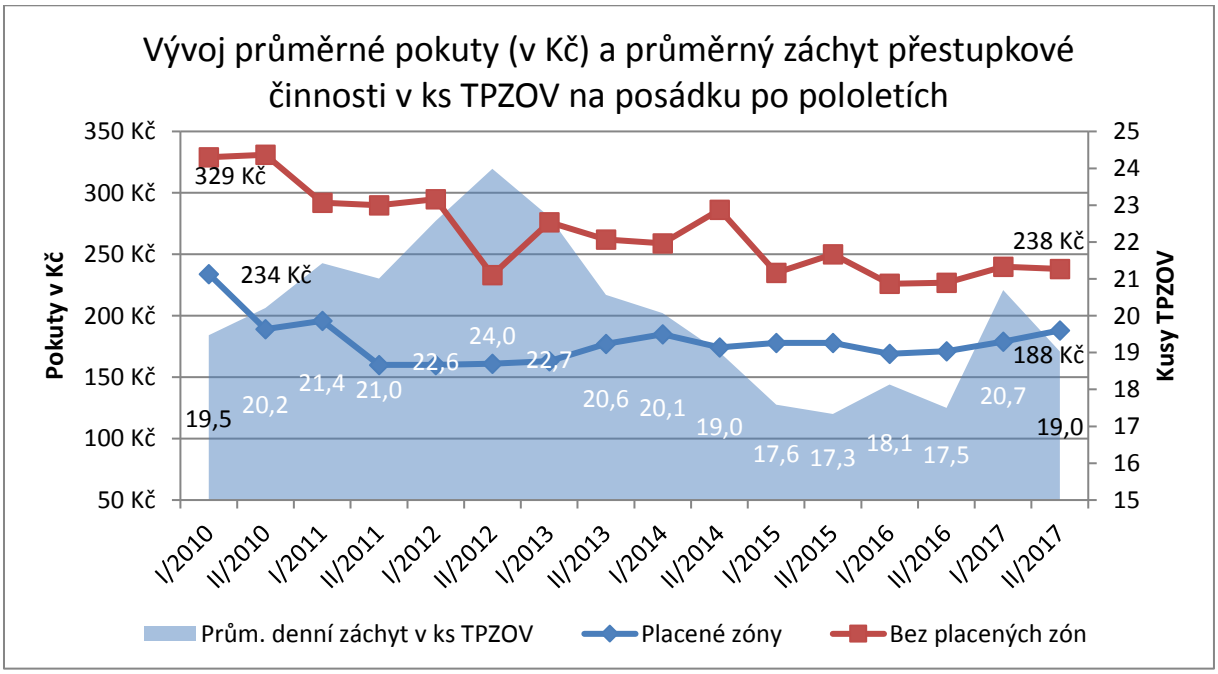
Činnost na úseku TPZOV

PMDP, a. s. 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.



Organizátor statické dopravy v roce 2017 asistoval u řešení necelých 10 tisíc přestupků proti parkovacímu pořádku. Z toho 76 % je řešeno blokově a 23 % domluvou.

Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje průběh do konce roku 2017. Patrná je vzájemná závislost (nepřímá úměrnost) křivek pro řešení blokové a domluvou. Narůstá-li jedna, druhá poklesne. Ostatní předání představují cca procento případů. Výskyt osob blízkých vymizel s tím, jak se přenesla odpovědnost za přestupek na provozovatele vozidla.



MP vykazuje ve statické dopravě ve 2. pololetí 2017 souhrnnou průměrnou pokutu 223,- Kč, z toho:

- ve statické dopravě v placených zónách 188,- Kč
- v ostatních případech statické dopravy 238,- Kč.

Složený graf na předchozí stránce 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 průměrnou směnu. Průběh křivek lze chápat i jako trend v dané kategorii.

V letech 2013 - 2016 je patrné klesání ochoty odhalovat přestupková jednání v MěPS. Rok 2015 představuje statistické dno v této činnosti. K jistému obratu k lepšímu dochází v právě uplynulém roce. Bohužel bez této ochoty není možné zajistit zdravé fungování režimu zóny placeného stání, protože

1. bez kvalitního dohledu se regulativní vliv cenotvorby omezí či znemožní
2. a nerespektující řidiči nebudou nuceni pod hrozbou trestu zabraná stání opouštět.

Pracovní doba smíšených posádek odpovídá provozní době zón placeného stání. V tab. 12 vizte statistiku vybraných pracovních úkonů s TPZOV v průměrné směně. Nasazení TPZOV představuje zjištění dopravního přestupku, sejmutí TPZOV vyřešení případu.

Tab. 12: Využití provozní doby 7 – 19 h posádkami v mezikvartálním srovnání

Období	První nasazení TPZOV	Poslední nasazení TPZOV	Poslední sejmutí TPZOV
2016	**8:41**	**16:13**	**17:00**
I. čtvrtletí	**8:44**	**16:40**	**17:21**
II. čtvrtletí	**8:32**	**16:30**	**17:10**
III. čtvrtletí	**8:35**	**15:45**	**16:35**
IV. čtvrtletí	**8:52**	**15:58**	**16:54**
2017	**8:32**	**16:35**	**17:22**
I. čtvrtletí	**8:37**	**16:33**	**17:27**
II. čtvrtletí	**8:43**	**16:50**	**17:32**
III. čtvrtletí	**8:31**	**16:19**	**17:07**
IV. čtvrtletí	**8:18**	**16:38**	**17:21**

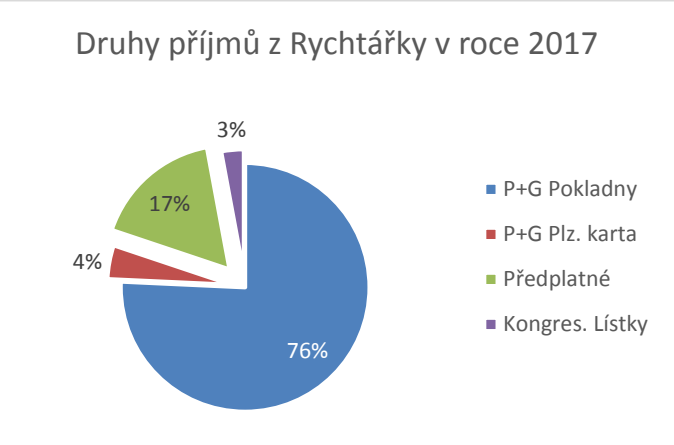
Lidské a technické prostředky organizátora jsou městské policii k dispozici po celou provozní dobu placených parkovišť. Řešení nedostatků v dohledové činnosti není v pravomoci organizátora a v této otázce je zapotřebí obracet se na řídící složky MP. Z organizačního hlediska je vhodné do budoucna doporučit dvojsměnný provoz dopravní skupiny MP, jestliže má dle koncepčních podkladů města (Generel) dojít také k dalšímu územnímu rozvoji povrchového parkovacího systému, případně aplikovat jiný způsob dohledu za pomoci technologických trendů v oblasti SmartCities. Vhodné by to bylo také v případě úvahy o diverzifikaci provozní doby jednotlivých parkovacích zón, jestliže jich bude v budoucnu 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 roce 2017 byly realizovány hrubé příjmy cca 5,8 mil. korun. Tímto převýšily příjmy z roku 2016 o 4 % body.

Tab. 13: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v roce 2017

Měsíc	P+G Pokladny	P+G Plz. karta	Předplatné	Kongres. lístky
2017				
leden	302 190 Kč	19 260 Kč	81 900 Kč	11 400 Kč
únor	284 360 Kč	16 030 Kč	30 800 Kč	4 300 Kč
březen	368 445 Kč	24 830 Kč	104 900 Kč	18 355 Kč
duben	362 935 Kč	18 460 Kč	34 628 Kč	9 500 Kč
květen	432 730 Kč	22 005 Kč	31 200 Kč	7 350 Kč
červen	360 550 Kč	22 695 Kč	72 100 Kč	22 240 Kč
červenec	306 815 Kč	15 650 Kč	57 100 Kč	2 450 Kč
srpen	383 465 Kč	19 170 Kč	45 600 Kč	16 050 Kč
září	337 725 Kč	21 535 Kč	174 425 Kč	21 675 Kč
říjen	412 110 Kč	26 645 Kč	85 900 Kč	18 875 Kč
listopad	421 390 Kč	24 355 Kč	147 900 Kč	20 725 Kč
prosinec	434 220 Kč	26 150 Kč	118 800 Kč	17 350 Kč
Celkem	**4 406 935 Kč**	**256 785 Kč**	**985 253 Kč**	**170 270 Kč**
	Úhrnný hrubý příjem:	**5 819 243 Kč**		



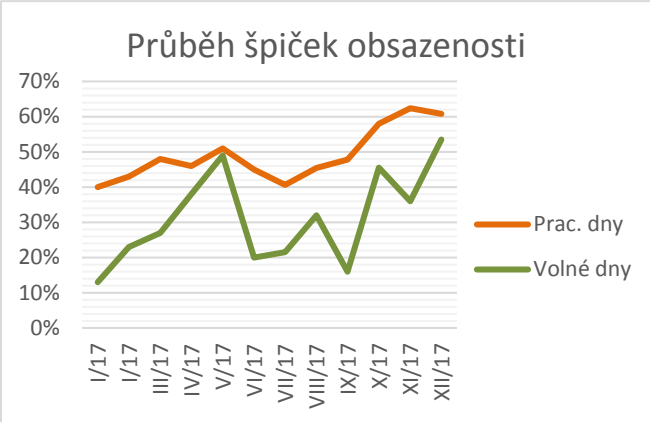
Tahounem růstu příjmů z Rychtářky byly jednoznačně prodeje předplatného, oproti roku 2016 posílily o více než 42 %. Tento výjimečný jev lze vysvětlit zrušením soukromého prašného parkoviště v Pallově ulici, kde aktuálně probíhá developerská výstavba.

Přesto ale Park & Go (P+G) nadále zůstává většinovým způsobem využití parkovacího objektu. Společně s Plzeňskou kartou drží 84 % podíl objemu prodejů parkovného.

Příjmy parkovného v systému P+G oproti roku 2016 stagnovaly o 1,3 %.

Tab. 14: Souhrn průměrných denních maxim obsazenosti do konce roku 2017

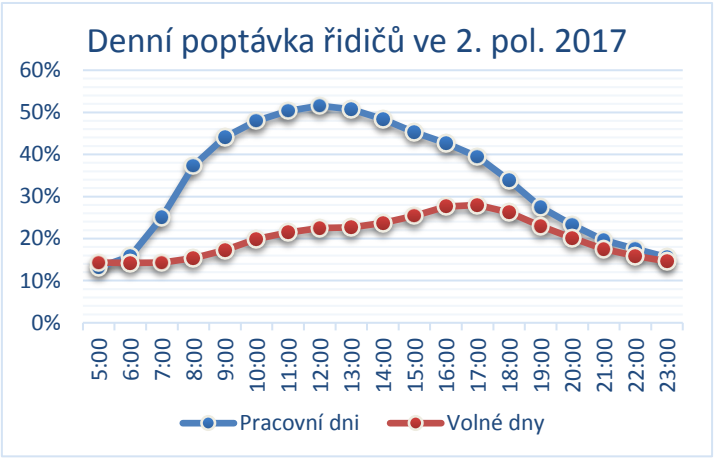
Měsíc:	I/17	I/17	III/17	IV/17	V/17	VI/17	VII/17	VIII/17	IX/17	X/17	XI/17	XII/17
Pracovní dny	40%	43%	48%	46%	51%	45%	41%	45%	48%	58%	62%	61%
Volné dny	13%	23%	27%	38%	49%	20%	22%	32%	16%	46%	36%	54%



Tabulka 14 obsahuje špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících, průběh těchto maxim do konce června 2017 potom zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dny a pro volné dny. Od září 2017 je patrný rostoucí trend v obsazenosti. Pravděpodobně tento nárůst způsobila jak změna cenové politiky města, tak také už zmíněné zrušení soukromého parkoviště v Pallově ulici, které bývalo zaměřené více na předplatitele než na P+G funkci.

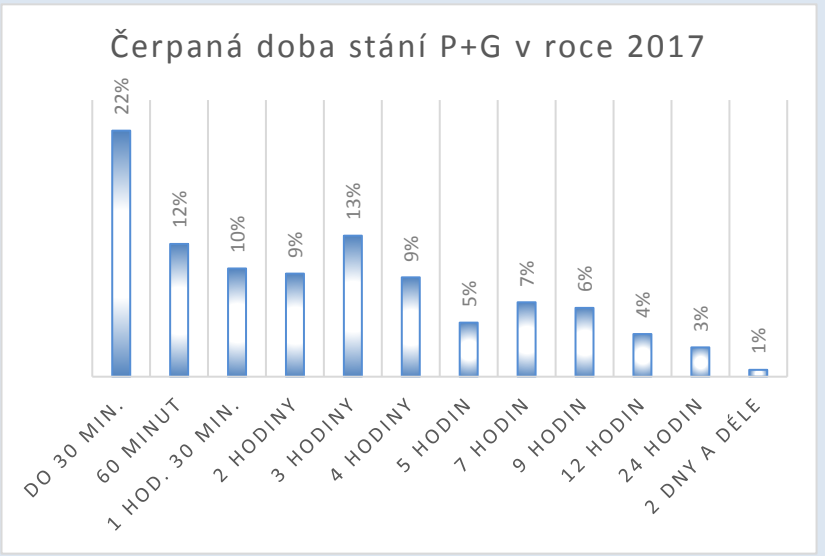
Zprava uvedený graf zobrazuje poptávku řidičů po parkování v Rychtářce v průběhu dne ve druhé polovině roku 2017, a to opět v členění na pracovní a volné dny.

Níže vizte statistiku souhrnné průměrné délky parkování v parkovacím domě Rychtářka a vedle grafické znázornění segmentace této doby do jednotlivých skupin parkujících podle toho, kolik času při parkování průměrně čerpali.



Tab. 15: Průměrná délka stání návštěvníků v čase a čerpaná doba parkování P+G

Pololetí	Prům. doba stání (h:mm)
2014	**4:02**
I. pololetí	**3:58**
II. pololetí	**4:06**
2015	**3:45**
I. pololetí	**3:27**
II. pololetí	**4:03**
2016	**3:33**
I. pololetí	**3:31**
II. pololetí	**3:35**
2017	**3:17**
I. pololetí	**3:18**
II. pololetí	**3:16**



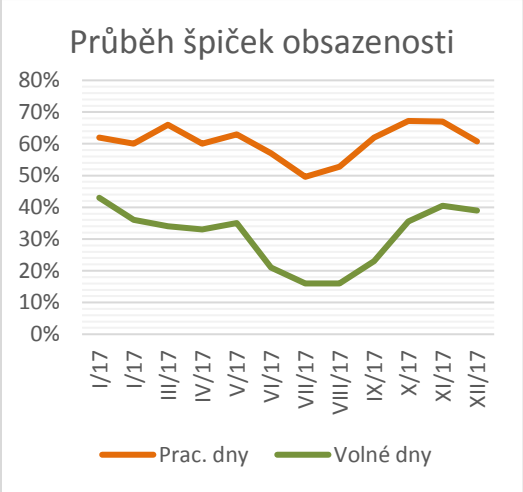
V PD Rychtářka se nyní průměrně parkuje 3 hodiny a 16 minut. Stále tedy platí dřívější předpoklad, že se zde má v průměru parkovat déle než 2 hodiny. Aktuální údaj je nejnižší od roku 2013. Přítomnost eshopu Alza.cz významně přispívá ke krátkodobému parkování, tj. skupiny do půlhodiny a hodiny. Proto existuje představa započítávat zákazníkům obchodu parkovné v rámci nákupu. Ačkoli bychom zde rádi viděli zápočtovou jednotku naší parkovací technologie s cílem omezit parkování „na černo“ různě po okolí, nabídka se dosud nesetkala s kladnou odezvou obchodu.

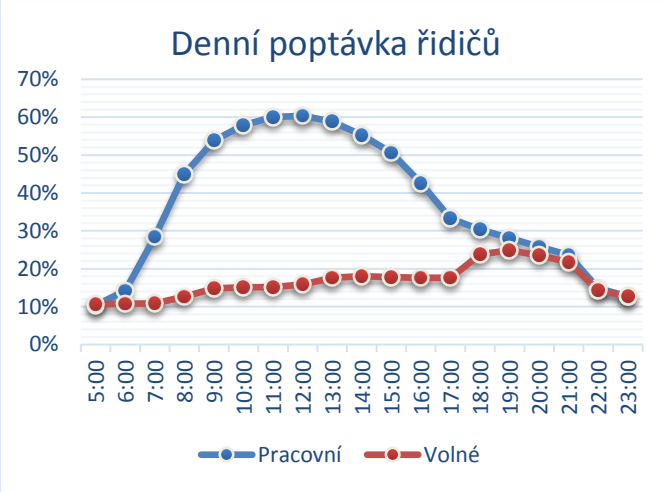
Parkovací dům Nové divadlo

Parkovací dům Nové divadlo funguje od září 2014. S MěPS ho spojuje pouze technologická provázanost, provozován je nezávisle spol. Obytná zóna Sylván, a. s., pro kterou PMDP, a. s. zajišťuje provozní činnosti. Z větší části podzemní objekt pojme 166 vozidel.

Tab. 16: Souhrn denních maxim obsazenosti do konce roku 2017

Měsíc:	I/17	I/17	III/17	IV/17	V/17	VI/17	VII/17	VIII/17	IX/17	X/17	XI/17	XII/17
Prac. dny	62%	60%	66%	60%	63%	57%	50%	53%	62%	67%	67%	61%
Volné dny	43%	36%	34%	33%	35%	21%	16%	16%	23%	36%	41%	39%

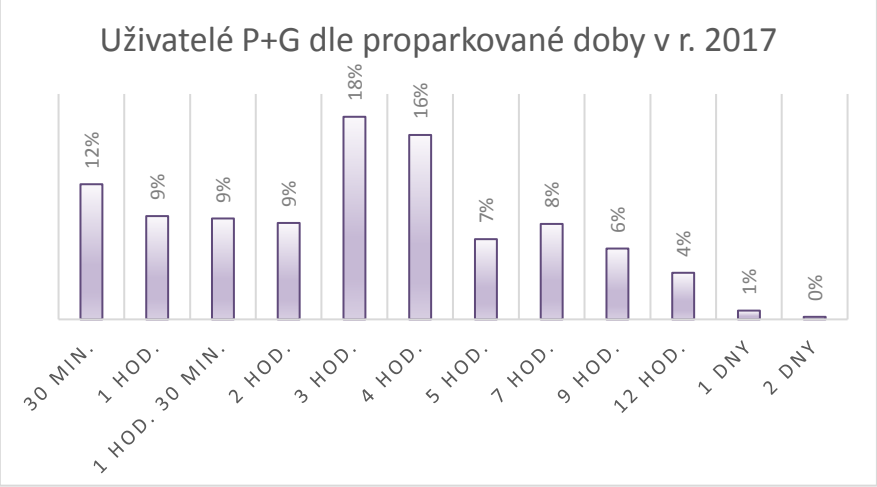




V tabulce a grafech shora jsou k dispozici různé pohledy na obsazenost parkovacího objektu u Nového divadla. Lze říci, že parkovací dům je mezi řidiči atraktivní, přestože leží v místě komplikované organizace dopravy. V parkovacím domě se v roce 2017 realizovaly hrubé příjmy:

- v systému P+G 1.263.510,- Kč (z toho podíl Plzeňské karty činí 4,1 %)
- z předplatného 843.100,- Kč
- celkem tedy 2.106.610,- Kč.

Průměrná doba parkování v PD Nové divadlo činí 3 hodiny a 18 minut, což je o 37 minut méně než v roce 2016. Údaj je s rozdílem dvou minut téměř totožný s tím v Rychtářce, přestože se oba domy liší strukturou parkujících. Strukturu parkujících v Novém divadle vizte v grafu níže.



Celkové hrubé příjmy a výdaje na organizátora

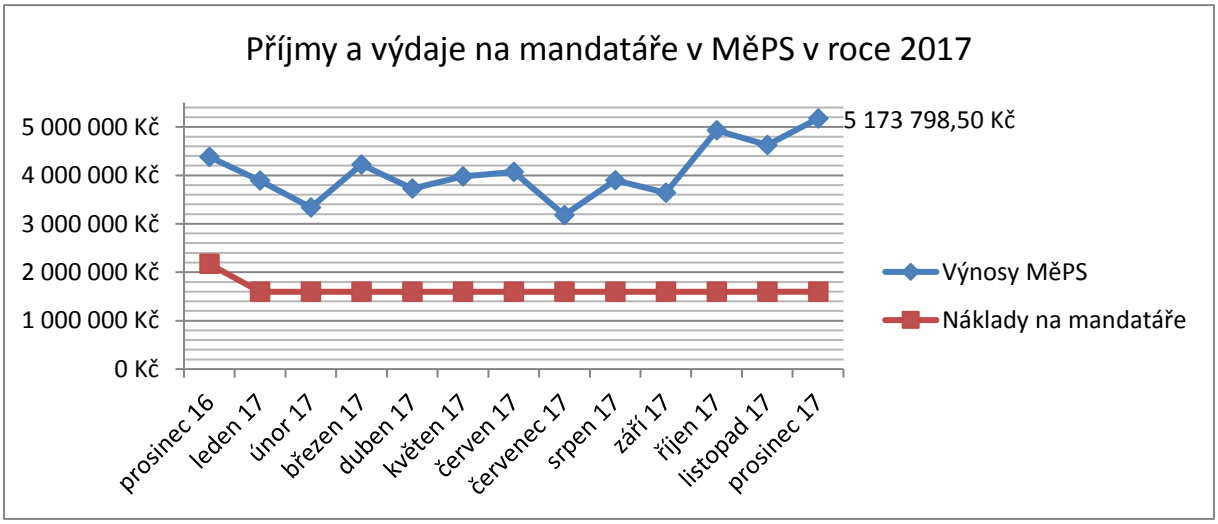
Městský parkovací systém (MěPS) má v rámci rozpočtu města zřízený controllingový objekt, do kterého přicházejí prostředky z regulovaného parkování na povrchu a ze závorových systémů (P+G) včetně Rychtářky. Jedná se o zvláštní účet pro příjmy z parkovného, přičemž každý vklad je označen identifikátorem a takto vstupuje na příjmové straně do rozpočtu města Plzně.

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

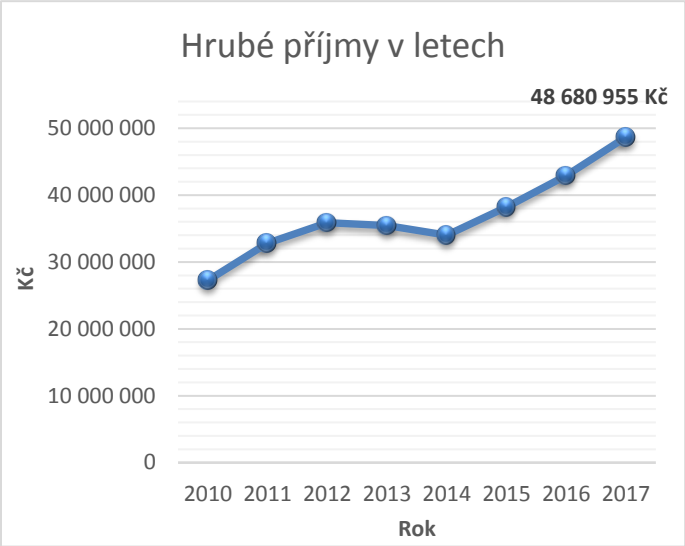
Tab. 17: Příjmy z parkovného a výdaje na mandatáře v roce 2017 (v Kč)

Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Parkovací karty	Předpl. Sady "35"	Předpl. Rychtářka	Kongres. lístky	Výnosy MěPS	Náklady na mandatáře
leden	2 832 379	231 391	321 450	390 000	20 000	81 900	11 400	3 888 520	1 596 191
únor	2 592 274	229 720	300 390	181 960	0	30 800	4 300	3 339 444	1 596 191
březen	3 088 931	280 780	393 275	332 680	0	104 900	18 355	4 218 921	1 596 191
duben	2 740 008	240 990	381 395	321 540	0	34 628	9 500	3 728 061	1 596 191
květen	3 083 789	267 940	454 735	134 180	0	31 200	7 350	3 979 194	1 596 191
červen	3 062 227	293 404	383 245	240 140	0	72 100	22 240	4 073 356	1 596 191
červenec	2 447 422	208 470	322 465	123 340	20 000	57 100	2 450	3 181 247	1 596 191
srpen	3 054 559	262 320	402 635	119 580	0	45 600	16 050	3 900 744	1 596 191
září	2 666 138	263 144	359 260	97 520	60 000	174 425	21 675	3 642 162	1 596 191
říjen	3 914 340	320 118	438 755	132 140	20 000	85 900	18 875	4 930 128	1 596 191
listopad	3 607 429	295 160	445 745	108 420	0	147 900	20 725	4 625 379	1 596 191
prosinec	3 846 679	287 240	460 370	163 360	280 000	118 800	17 350	5 173 799	1 596 199
Celkem	36 936 175	3 180 677	4 663 720	2 344 860	400 000	985 253	170 270	48 680 955	19 154 300

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 za uplynulý rok přes 48,6 milionu korun, viz tabulka výše. Oproti úhrnu z roku 2016 došlo k navýšení příjmů o 13,5 %. Ve druhé polovině roku navíc rostly o 9,6 % zřejmě z důvodu změn v cenách v říjnu 2017. SVSmP navíc skládala na tento účet také



prostředky vybrané jako náhradu ušlého výnosu za tzv. vyblokování placeného parkoviště na základě žádostí třetích stran. Tyto náhrady byly v roce 2017 vyměřeny ve výši necelých 423 tisíc Kč. Zopočítáme-li je k úhrnným hrubým příjmům, pak tedy tyto přesáhly 49 milionů korun.

Výhled MěPS

Nové přístroje a bezhotovostní způsob placení jsou zásadním faktorem dalšího rozvoje regulace parkování na komunikacích v centru Plzně. Jde zejména o

a) zlepšení uživatelského komfortu při placení parkovného, tj. implementaci podpory bezkontaktních bankovních karet na přístrojích
b) zlepšení možností pro cenotvorbu města (např. pouze mincovní příjem platby představuje jisté omezení)
c) on-line dohled nad přístroji zefektivňující práci s nimi.

Toto lze chápat jako základní standard výbavy parkovacího systému na ulici. Jak naznačují zkušenosti ze zahraničí, bude to právě podpora pro bankovní karty, která má potenciál výrazněji ulevit nákladům na práci s hotovostí.

Od ledna 2018 je v procesu prodeje parkovacích karet nasazena nová aplikace, která umožní dle potřeb parkovacího systému rozšířit počet výdejních míst. Nově budou dvě. V budoucnu by však mohly být zřizovány také podle toho, zda na území příslušného městského obvodu bude aplikována regulace parkování pro rezidenty a předplatitele.

Územní rozšíření regulace

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 se tato střednědobá strategie víceméně vyčerpá.

V polovině roku 2018 dojde ke zprovoznění placeného parkování v lokalitě Na Jíkalce (F). Zde si o regulaci požádali přímo místní, aby se ze zdejších ulic nestalo parkoviště Park & Ride. Je třeba podotknout, že oblast okolo CAN obsluhuje kvalitní veřejná doprava a všechna tři kapacitní parkoviště bývají často obsazená. Nejvíce teď čelí náporu motoristů plocha v Kotkově ulici.

Ve spolupráci se správcem komunikací, SITMP a v rámci Pracovní skupiny 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 otázkách výchovy neukázněných řidičů v režimu parkovacího pořádku a doplnění parkovacího systému o alternativní chytrá řešení, která návštěvníky (1) provedou od vyhledání po zaplacení parkovací služby, případně (2) rozpoznají a zaevidují neoprávněné parkování.

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. Významným tématem v dalších letech bude rozšíření zóny placeného stání do rozsáhlé oblasti na Slovanech, maximalistické vize obvodu

přepokládají regulaci parkování až po Slovanskou alej. Územní rozvoj se však neobejde bez implementace některého z pokročilých řešení zóny placeného stání, tj. dle trendů tzv. chytrých řešení Smart Cities, kdy se změní způsob prokazování úhrady parkovného z papírových forem na čtení registračních značek.

Nová koncepce a propojování různých druhů dopravy

Prosadit zklidnění dopravy lze jen opatřeními realizovanými ruku v ruce tak, aby každé plnilo svůj vymezený účel, tj. (1) v cenové oblasti nastavit efektivní regulativy, (2) přiblížit zákazníkům možnosti placení a (3) v dohledové oblasti posílit výchovu řidičů k respektu dopravních předpisů. Aplikovat jedno bez druhého se nedoporučuje. Ke Smart Cities se vzhlíží s vizí na získání efektivnějšího řešení oproti současnosti, protože uvedené funkce integruje.

Z logiky věci by také mělo dojít ke změně způsobu dohledu nad dodržováním dopravních předpisů. V rámci chytrého řešení, které bude vždy znát zodpovědné provozovatele vozidel, by mohlo dojít k omezení dosud nejčastěji využívaného prostředku TPZOV (tzv. botičky) při řešení neukázněných řidičů ve statické dopravě.

Oblast propojování různých druhů dopravy je očekávaným cílem Plánu udržitelné mobility města Plzně. Spolu s ním se uvažuje o pilotním provozu parkoviště P+R (Park & Ride). Vhodná místa za tímto účelem lze spatřovat na konečné linky č. 1 v Bolevci a na budoucím Terminálu Bory.

Také bude třeba nalézt odpověď na otázku, zda parkoviště typu P+R organizovat, čehož nedílnou součástí bude integrace tarifu MHD, či takové plochy neorganizovat a ponechat je volně k dispozici poptávce řidičů.

K propojení různých druhů dopravy v neposlední řadě dojde na připravovaném terminálu Šumavská. Situaci by navíc vylepšilo zbudování parkovacího domu, na jehož umístění v terminálu již existuje studie.

Závěrem

1. Uplynulý rok představoval opět zlepšení v oblasti realizace příjmů z MěPS. Celkový hrubý příjem v objemu necelých 48,7 mil. korun je opět nejvyšší za dobu existence samostatného organizátora statické dopravy. Zatímco dříve k těmto nárůstům přispíval územní rozvoj parkovací regulace, tentokrát byla nejsilnějším faktorem změna městského Sazebníku na podzim 2017.

2. Z průběžné denní obsazenosti odhadujeme chování uživatelů parkovacího systému. Např. s rostoucí sazbou parkovného klesá respektovanost (vizte graf na str. 6). Také se časové pásmo používání parkovišť posouvá v čase dále, nejvýrazněji je to znát v jádrové zóně A a také zóně 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 nejspíš až po změně tamní kolektivní smlouvy.

3. Ochota odhalovat přestupkové jednání, vizte graf na str. 13 dole - vyjádřeno počtem přiložení TPZOV k vozidlu průměrnou posádkou za směnu, neroste. Organizátor v této oblasti čerpá z MP lidský zdroj představující průměrně 3 strážníky v pracovní den.

   Roky 2015 a 16 představují statistické dno, avšak skutečnost z právě uplynulého období nesignalizuje kontinuální zlepšení. Další vývoj s jistotou tedy predikovat nelze, ovšem stav respektovanosti zóny D nasvědčuje tomu, že nelze doporučit rozšiřování parkovací regulace bez adekvátní podpory pro dohled nad dodržováním dopravních předpisů. Jen s kvalitním a udržitelným dohledem je možné zajistit zdravé fungování režimu zóny placeného stání, v opačném případě

   - se regulativní vliv ceny omezuje
   - nerespektující řidiči nebudou nuceni pod hrozbou trestu zabraná stání opouštět.

   Při výrobních workshopech k Plánu udržitelné mobility města Plzně zaznívaly z řad odborné veřejnosti hlasy volající po intenzivnější represi. To však není v souladu se současnou pozicí MP vyjádřenou v jejím střednědobém koncepčním výhledu z podzimu 2015.

4. MP vykazuje ve statické dopravě ve sledovaném období souhrnnou průměrnou pokutu 223,- Kč, z toho na parkovištích s parkomaty 188,- Kč, v ostatních případech 238,- Kč. Lépe vypovídající grafické znázornění průměrných pokut v průběhu času vizte na straně 13. Dohled v zónách placeného stání vykonávají průměrně tři smíšené posádky PMDP a MP. Odsud tedy čerpáme průměrně tři strážníky na dvanáctihodinovou směnu v pracovní dny.

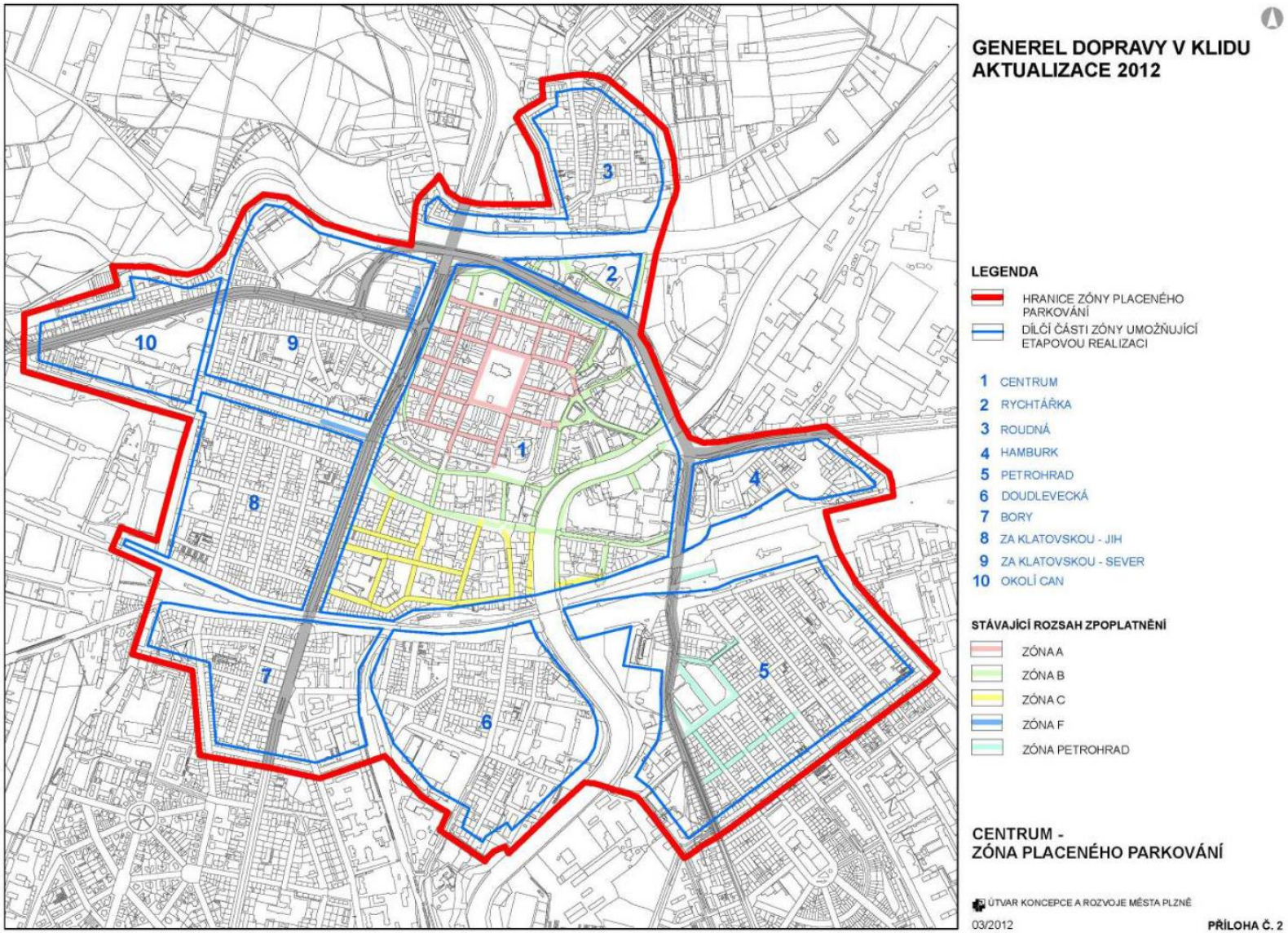
5. Všechny hrubé příjmy města Plzně plynoucí z provozu, regulace a organizace MěPS jsou kontrolovány a vstupují na určené finanční místo rozpočtu města Plzně. Výnosy z pokut organizátor nesleduje. Celkový hrubý příjem z MěPS v roce 2017 činí 48,7 mil. Kč. Menší části těchto příjmů podléhají DPH. Většinová část, tj. veřejnoprávní výběr z parkomatů, DPH nepodléhá.

6. Potenciál dalšího rozvoje regulace statické dopravy je zachycen koncepčně Generelem. Na rok 2018 se plánuje širší aktualizace této koncepce. Také dojde ke zpožděnému zprovoznění zóny placeného stání F západně od sadů Pětatřicátníků. S ohledem na údajně omezené množství financí

na straně rozpočtu pro správce komunikací však parkovací regulace nepokryje celou Generelem definovanou oblast. Úspěšnost nové regulace tak nelze predikovat. Nicméně lidé z hraničních míst vytvořených „od stolu“ nejsou spokojeni s tím, že nemají nárok na rezidenční parkovací karty.

7. V průběhu 1. čtvrtletí 2018 se umožní motoristům platit parkovné na automatech novější řady bankovními kartami. Bude se jednat o významný kvalitativní posun, přičemž se město rozhodlo tento způsob placení cenově zvýhodnit. Tato inovace v placení reflektuje fakt, že úhrada bezkontaktními bankovními kartami představuje společenský standard.

8. Dalším trendem a novou výzvou do budoucnosti bude mobilní parkovací aplikace s podporou úhrady virtualizovanou platební kartou (známo např. jako MasterPass). Využívat přitom bude mapový podklad některého z portálů, jenž umožní propojení s dopravní navigací.


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