Plzeňské městské dopravní podniky PMDP

Zpráva o městském parkovacím systému za 1. pololetí 2020

Zpracoval: Mgr. Pavel Netolický
středisko Doprava v klidu
srpen 2020

Obsah

Úvodem 2
Ukázněnost v parkovacím pořádku 3
Zaplněnost parkovacích zón 6
Výnosy z parkovacích automatů (PA) 8
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků 11
Parkovací karty 12
Činnost na úseku TPZOV 14
Parkovací dům Rychtářka 16
Parkovací dům Nové divadlo 18
Parkoviště Bazén Slovany 19
Celkové hrubé příjmy města a výdaje na organizátora 20
Výhled MěPS 22
- Územní rozšíření regulace 22
- Automatizace procesů při organizaci statické dopravy 22
- Obnova závorových systémů 23

Závěrem 24

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 stanoveny na základě Mandátní smlouvy o provozování MěPS uzavřené mezi statutárním městem Plzeň a společností Parking dne 4. ledna 2010 ve znění Dodatku č. 10 ze dne 21. 12. 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. K tomuto účelu slouží zvláštní pracovní úsek v ekonomice města Plzně, který je součástí závazného ukazatele rozpočtu Doprava v klidu.

Smlouva dále specifikuje činnosti, které má organizátor vykonávat a její součástí je i dohoda o odměně, která je společnosti z účtu specializovaného pracovního úseku měsíčně vyplácena. PMDP je v oblasti organizace statické dopravy vůči městu v postavení mandatáře, jako organizátor navenek jedná jeho jménem. 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.

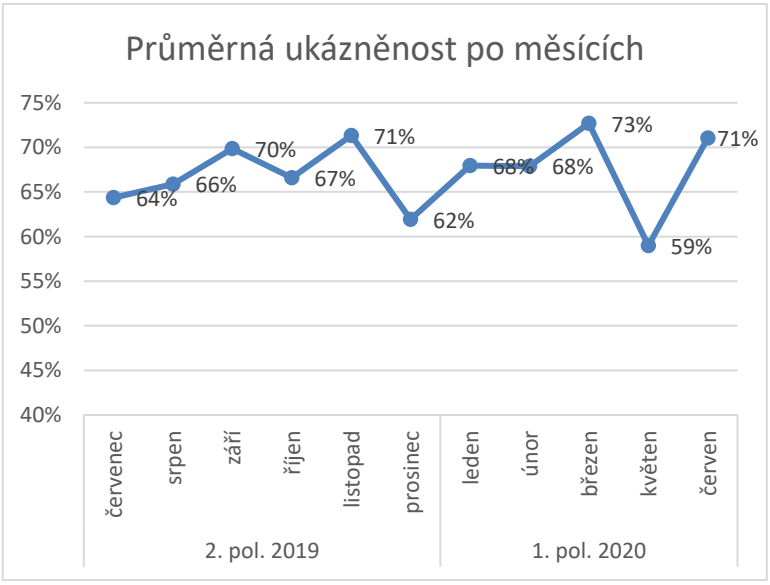
Ukázněnost v parkovacím pořádku

Kvalifikovaný odhad dodržování místní úpravy dopravních předpisů v MěPS, resp. zachycování ukázněnosti řidičů v parkovacím 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: Ukázněnost zachycená do konce 1. pololetí 2020

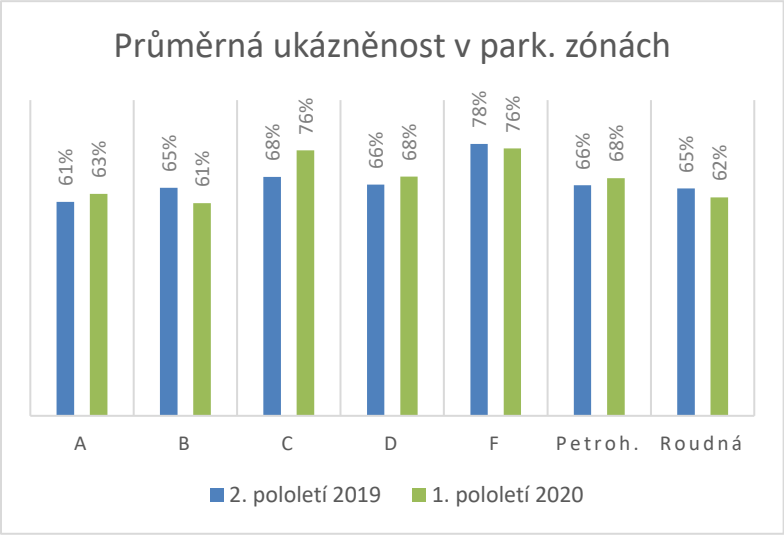
Období	Dodržuje	Nedodržuje	Ukázněnost
2. pol. 2019	**28 611**	**12 283**	**67%**
červenec	3 798	1 815	64%
srpen	4 637	2 191	66%
září	4 138	1 508	70%
říjen	4 917	2 225	67%
listopad	7 411	2 653	71%
prosinec	3 710	1 891	62%
1. pol. 2020	**20 668**	**8 689**	**67%**
leden	4 469	1 912	68%
únor	4 851	1 918	68%
březen	2 530	958	73%
květen	3 377	1 835	59%
červen	5 441	2 066	71%

V tabulce a grafu je zobrazena ukázněnost po měsících do konce první poloviny tohoto roku. Neobsahují data za duben, kdy byl v rámci nouzového stavu parkovací systém suspendován. Souhrnná hodnota ukázněnosti za toto období činí 67 %. V porovnání k předchozímu půlroku se jedná o setrvalý stav. Oproti stejnému období v roce 2019 představuje jen malý nárůst cca 1 % bod.



Pohyby mezi obdobími v rozsahu do 1 % bodu signalizují, že je parkovací systém na uvedených hodnotách stabilizovaný. Je ovšem otázkou, zdali se lze spokojit s naměřenou úrovní ochoty řidičů platit za parkování.

V 1. pololetí 2020 organizátor takto statisticky zachytil necelých 29,4 tis. parkujících vozidel. Ze zpracování tohoto vzorku je patrné, že ochota řidičů platit za parkování zůstává na stejné úrovni. Pouze v letošním květnu, jakmile skončilo období karantény, klesla pod 60 %.

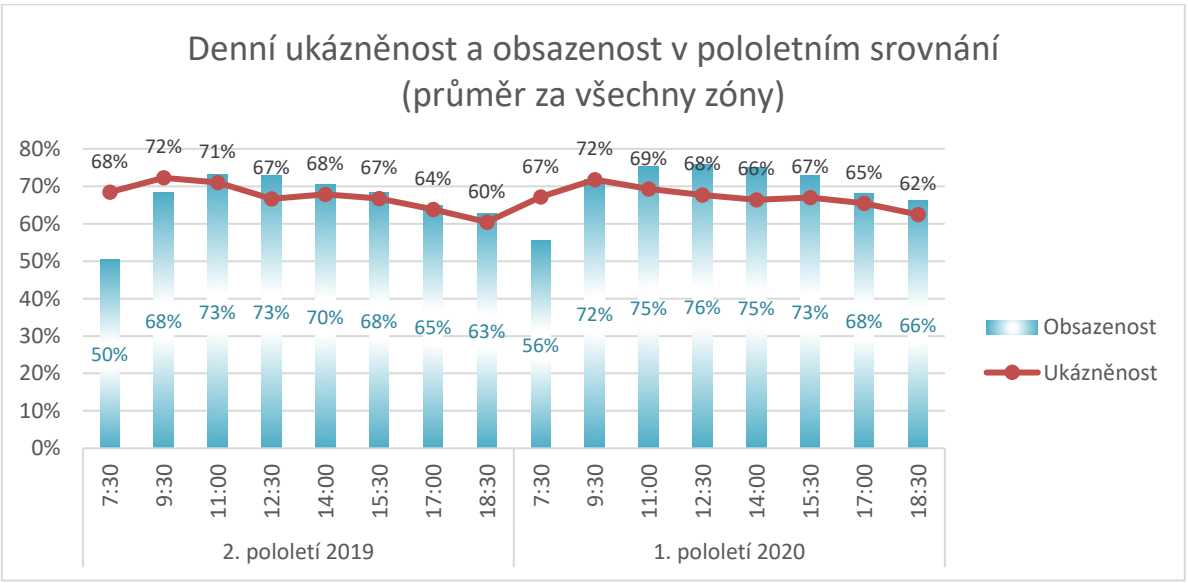


Grafické ztvárnění zleva zobrazuje rozložení ukázněnosti v parkovacím systému na jednotlivé zóny.

Ta se v parkovacích zónách v uplynulém období pohybovala v rozmezí 61 – 76 %, tedy v intervalu 16 % bodů. Ukázněnost je nejvyšší v zónách C a F, kde překračuje i tři čtvrtiny. V historickém jádru, sadovém okruhu a na Roudné dvoutřetinovou hranici nepřekračuje.

S rostoucí sazbou parkovného ochota platit za stání klesá. Sadový okruh neboli zóna B vykazuje ukázněnost na 61 % a v historickém jádře skončila v uplynulém pololetí na 63 %. Z tohoto závěru vybočuje Roudná, kde byla naměřena ukázněnost v podobných hodnotách jako v historickém centru a jeho sadovém okruhu.

Stejně jako v předchozí zprávě je možné 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 statickou dopravou, a to například pásmovým posunem o hodinu (tj. 8:00 – 20:00 hod.). Provozní doba nemusí být pro všechny zóny stejná.



V dřívějších zprávách se opakovaně zdůrazňoval rozdíl mezi ochotou dodržovat režim placeného parkování dopoledne a odpoledne. Nyní po uplynutí 1. poloviny roku 2020 činí rozdíl mezi maximem a minimem v ukázněnosti 10 procentních bodů, v předchozím období to bylo o dva více. Rozdíl v chování přetrvává a nejspíš souvisí s rozdílnou intenzitou dohledu v průběhu dne.

Odpolední část dne je dobou výměny uživatelů parkovišť. Návštěvníci se střídají, ze zaměstnání se vracejí držitelé parkovacích karet. Rezidenti v oblasti chování řidičů přispívají vždy do skupiny respektujících režim parkování. Níže pro informaci srovnání chování řidičů v čase (tab. 2a, 2b).

Tab. 2a: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh ve 2. pololetí 2019

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zásob./ZTP
7:30	25,13%	0,25%	43,32%	2,12%	27,59%	1,58%
9:30	37,58%	4,06%	34,67%	1,66%	20,36%	1,66%
11:00	38,08%	6,60%	32,92%	1,60%	19,10%	1,70%
12:30	33,50%	10,71%	33,16%	1,79%	18,97%	1,87%
14:00	34,64%	8,20%	33,23%	1,73%	20,80%	1,40%
15:30	33,72%	8,00%	33,01%	1,92%	21,71%	1,64%
17:00	30,82%	9,23%	32,99%	1,62%	23,89%	1,44%
18:30	26,27%	11,06%	34,17%	1,46%	25,80%	1,24%
Celk. průměr	**32,50%**	**7,29%**	**34,65%**	**1,74%**	**22,25%**	**1,57%**

Pozn.: Zelený údaj je součástí ukázněnosti.

Tab. 2b: Chování řidičů v MěPS během dne podle časových poloh v 1. pololetí 2020

	Kategorie chování					
Čas	Platný lístek	Neplatný lístek	Platná karta	Neplatná karta	Bez dokladu	Zásob./ZTP
7:30	25,86%	1,02%	41,28%	2,18%	28,39%	1,26%
9:30	39,40%	4,17%	32,40%	2,55%	20,29%	1,19%
11:00	38,35%	7,37%	30,95%	2,22%	19,15%	1,96%
12:30	36,77%	9,74%	30,94%	2,20%	18,58%	1,78%
14:00	35,37%	7,36%	31,01%	2,78%	22,08%	1,40%
15:30	34,26%	8,26%	32,76%	2,30%	21,03%	1,39%
17:00	31,69%	8,15%	33,75%	1,69%	23,17%	1,54%
18:30	27,62%	10,87%	34,87%	2,05%	23,41%	1,18%
Celk. průměr	**33,67%**	**7,11%**	**33,50%**	**2,25%**	**22,01%**	**1,46%**

Pozn.: Zelený údaj je součástí ukázněnosti.

Už bylo zmíněno klesání ukázněnosti v odpoledních hodinách a 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“ představuje obdobný risk. Průměr kategorie „Neplatný lístek“ v nejdražší zóně A činí téměř 11 procent. I toto zjištění podporuje tezi, že s rostoucí sazbou ochota hradit parkovné klesá.

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

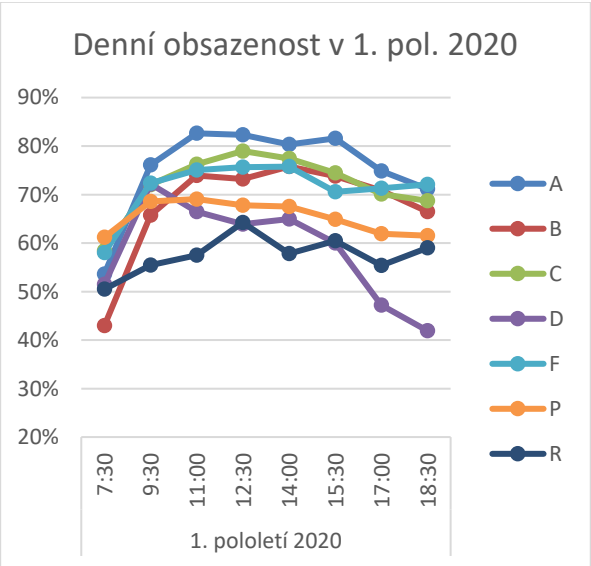
Zaplněnost parkovacích zón

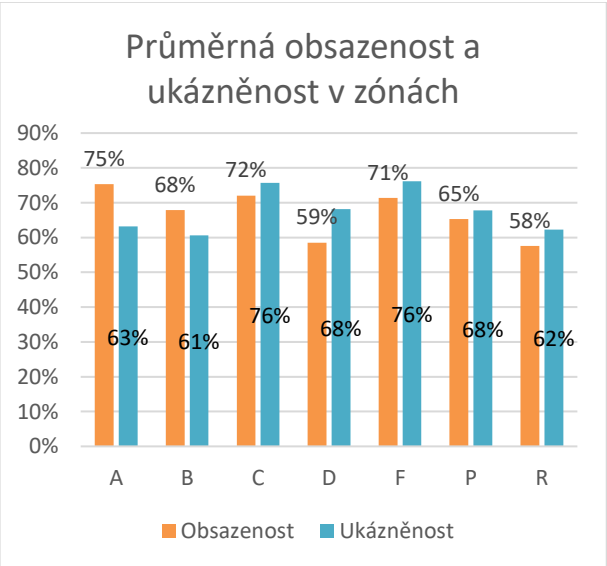
Získávání dat z respektovanosti doprovází též sledování zaplněnosti parkovacího systému. Data se sbírají v průzkumech zmíněných v předchozí kapitole. Tab. 3 s grafem ukazují zaplněnost ve sledovaných časových polohách v jednotlivých zónách.

Tab. 3: Struktura zaplněnosti zón v pololetním srovnání

Časová poloha	Obsazenost v zóně							
	A	B	C	D	F	P	R	Průměr
2. pololetí 2019	**76%**	**69%**	**66%**	**61%**	**69%**	**55%**	**56%**	**66%**
7:30	52%	42%	50%	52%	56%	52%	51%	50%
9:30	73%	70%	68%	72%	78%	55%	56%	68%
11:00	85%	76%	73%	76%	79%	58%	58%	73%
12:30	84%	76%	72%	75%	79%	57%	60%	73%
14:00	83%	73%	72%	67%	76%	58%	58%	70%
15:30	80%	76%	69%	55%	75%	55%	59%	68%
17:00	78%	70%	66%	49%	71%	56%	55%	65%
18:30	76%	68%	61%	46%	72%	52%	55%	63%
1. pololetí 2020	**75%**	**68%**	**72%**	**59%**	**71%**	**65%**	**58%**	**67%**
7:30	54%	43%	58%	51%	58%	61%	50%	53%
9:30	76%	66%	72%	72%	72%	69%	55%	69%
11:00	83%	74%	76%	66%	75%	69%	57%	72%
12:30	82%	73%	79%	64%	76%	68%	64%	73%
14:00	80%	76%	77%	65%	76%	68%	58%	72%
15:30	82%	74%	74%	60%	71%	65%	60%	70%
17:00	75%	71%	70%	47%	71%	62%	55%	66%
18:30	71%	66%	69%	42%	72%	62%	59%	64%
Průměr	**76%**	**68%**	**68%**	**60%**	**70%**	**59%**	**57%**	**66%**

Překročení 75 %.





Tab. 3 představuje předchozí a aktuální strukturu obsazenosti MěPS. V průběhu uplynulých šesti měsíců se potvrdilo určité uvolnění v parkovací zóně F. To je příznivé zjištění (její vysoká atraktivita je doložena i z jiného statistického hlediska v další kapitole), protože se zde uvažovalo reagovat navýšením regulativu. Po dvou a půl letech od spuštění není stávající desetikorunová sazba zcela ideální, její úroveň by se v této oblasti západně od sadů Pětatřicátníků mohla upravit na úroveň zóny C, tj. 20,- Kč/h. Ke zvážení je též přesun ulic Puškinovy a části Divadelní, jež sem spádují, avšak dosud přináležejí do zóny B.

O průměrně 6 procentních bodů posílila obsazenost zóny C a nyní se zónou F mají srovnatelné výsledky jak v průměrné obsazenosti, tak v ukázněnosti. V obou parametrech přesáhly 70 %. Právě ukázněnost je zde nejvyšší v Plzni. Naopak tlak statické dopravy stagnoval v sadovém okruhu, ale jen o jeden procentní bod v zóně B.

Povšimnout si lze zajímavého výsledku vztahu obsazenosti a ukázněnosti, jak znázorňuje graf na předchozí stránce. V něm historické jádro a sadový okruh jsou i tentokrát jedinými oblastmi, ve kterých v procentuálním vyjádření průměrná obsazenost převyšuje průměrnou ukázněnost. S rostoucí sazbou totiž klesá ochota motoristů platit za stání.

A bohužel v jádrové zóně A zůstává obsazenost nejvyšší. Ačkoli průměrně vykazuje 75 %, už v 11 hodin překoná 80 procentní hranici a tato situace trvá do 15:30 hodin. Jelikož bude v historickém jádru aplikován formou pilotního projektu jiný způsob prokazování koupě parkovacích oprávnění a elektronický způsob dohledu, zásahy do cenové hladiny se momentálně nedoporučují.

Nicméně **právě v této jádrové oblasti bude od příštích období možné měnit provozní dobu parkovací zóny nezávisle na pracovní době městské policie**. Je vskutku neobvyklé, že samostatná působnost města v organizaci statické dopravy je limitovaná kolektivní smlouvou této složky, která určuje, kdy začíná a kdy končí provozní doba příslušné služebny. U policejního orgánu by měla být z definice pružnější využitelnost.

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

Tab. 4: Přehled obsazenosti a ukázněnosti v místech vyhrazených držitelům karet

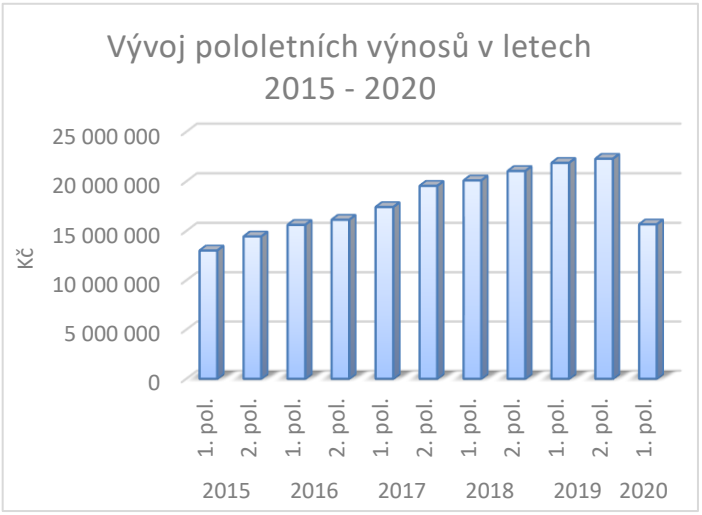
	Zóna A		Zóna B		Petrohrad		Roudná	
Čas	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**	**Obsazeno**	**Dodržuje**
7:30	69,1%	95,8%	62,1%	97,6%	73,8%	86,7%	43,0%	75,6%
9:30	78,3%	92,9%	60,5%	94,4%	73,2%	81,3%	35,4%	75,6%
11:00	77,1%	93,6%	62,1%	93,0%	64,3%	94,4%	38,5%	81,3%
12:30	82,1%	90,8%	66,9%	86,9%	60,1%	86,9%	40,3%	81,3%
14:00	78,2%	85,0%	61,9%	76,7%	73,2%	71,8%	59,6%	83,8%
15:30	85,0%	82,1%	60,2%	74,4%	68,5%	80,2%	51,1%	91,7%
17:00	76,5%	90,1%	48,6%	77,5%	64,3%	88,9%	70,0%	90,6%
18:30	74,1%	91,8%	47,9%	69,2%	55,4%	90,5%	65,1%	93,7%
Průměr	**77,6%**	**90,3%**	**58,8%**	**83,7%**	**66,6%**	**85,1%**	**50,4%**	**84,2%**

Výnosy z parkovacích automatů (PA)

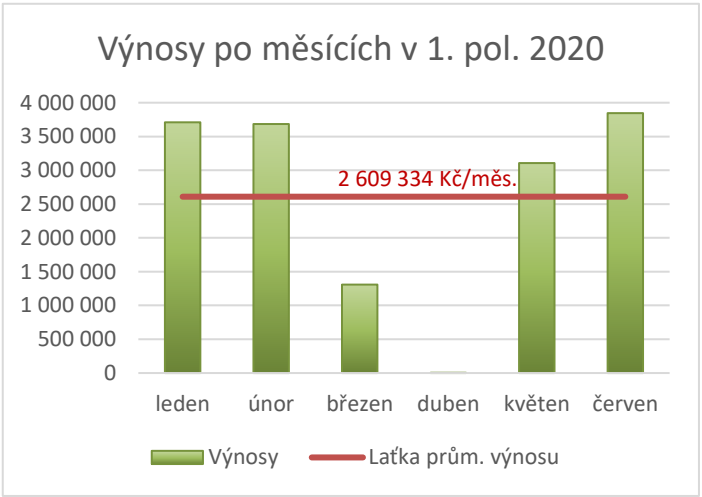
Parkovací automaty v 1. pololetí 2020 realizovaly oproti stejnému období v roce 2019 výnosy nižší o více než 28 % bodů. Oproti předcházející zprávě z konce roku 2019 se jedná o pokles ve výši takřka 30 % bodů.

Tab. 5: Pololetní výnosy z PA v letech 2015 - 2020

Pololetí	Výnosy	Změna mezi obdobími
2015	**27 449 080 Kč**	**11,6%**
1. pol.	13 015 093 Kč	12,2%
2. pol.	14 433 987 Kč	10,9%
2016	**31 723 212 Kč**	**15,6%**
1. pol.	15 604 087 Kč	8,1%
2. pol.	16 119 125 Kč	3,3%
2017	**36 936 175 Kč**	**16,4%**
1. pol.	17 399 608 Kč	7,9%
2. pol.	19 536 567 Kč	12,3%
2018	**41 116 910 Kč**	**11,3%**
1. pol.	20 082 841 Kč	2,8%
2. pol.	21 034 069 Kč	4,7%
2019	**44 128 010 Kč**	**7,3%**
1. pol.	21 856 869 Kč	3,9%
2. pol.	22 271 141 Kč	1,9%
2020	**15 656 005 Kč**	**-64,5%**
1. pol.	15 656 005 Kč	-29,7%



Z uvedeného grafu je patrný kontinuálně rostoucí trend od roku 2015. Nyní však dochází ke skokovému poklesu ve výši příjmů, jehož příčina je dostatečně známá. Je jí necelý měsíc a půl trvající nouzový stav kvůli zabránění šíření onemocnění COVID-19, které způsobuje nový typ koronaviru. V průběhu tohoto stavu bylo ve všech městech a obcích suspendováno placené stání na místních komunikacích. Parkovací zóny nebyly v provozu a obslužný personál byl dotčen omezením svobody pohybu.



Takový zásah do ekonomiky městského parkovacího systému je na jedné straně bezprecedentní, na straně druhé snad také neopakovatelný. Ostatně opatření proti organizaci statické dopravy bylo zrušeno dříve než samotný stav nouze.

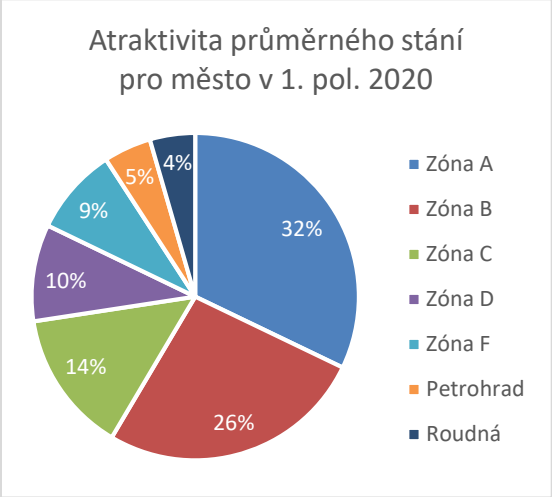
Vnášení pořádku do oblastí, kde tíživá dopravní situace regulaci vyžaduje, je přínosem pro motoristy a místní občany. A městu omezování hustoty

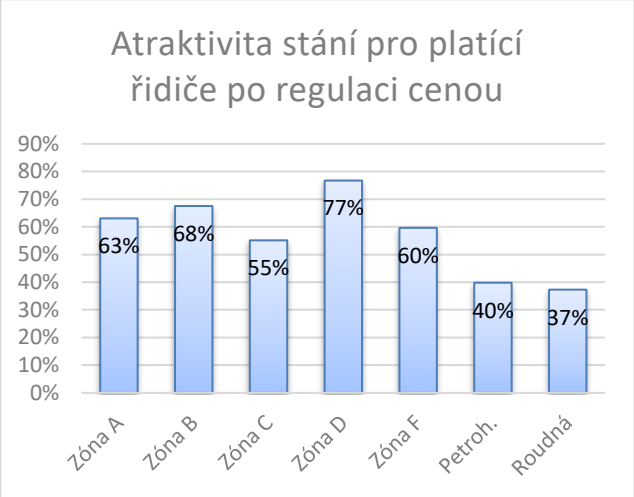
statické dopravy přináší rozpočtové příjmy. Tato největší část příjmů z parkování v Plzni se nedaní DPH. Ve prospěch dalšího rozvoje, a to za podmínky udržitelnosti kvality dohledu, svědčí i fakt, že režim parkovacích zón místní občané akceptují a také se ho učí respektovat návštěvníci. Jelikož modernizace dohledu nad parkováním v ulicích města je aktuálním tématem, je potřeba doporučovat jistou zdrženlivost a nerozšiřovat regulované území bez vyřešené otázky zajištění adekvátního a udržitelného dohledu nad dodržováním parkovacího pořádku.

Tab. 6: Výnosy z parkomatů v jednotlivých měsících a zónách v 1. pololetí 2020

Výnosy realizované v 1. polovině r. 2020 (v Kč)							
Zóna	**leden**	**únor**	**březen**	**duben**	**květen**	**červen**	**Celkem**
A	917 863	792 054	271 708	0	681 801	907 535	3 570 961
B	1 226 473	1 207 661	498 037	36	941 225	1 292 140	5 165 572
C	709 898	665 339	219 681	0	551 363	683 897	2 830 178
D	309 378	326 473	77 893	0	331 560	343 154	1 388 458
F	240 910	321 832	224 971	0	142 030	251 722	1 181 465
Petroh.	148 619	215 314	4 150	0	284 035	211 978	864 096
Roudná	156 869	155 851	12 280	0	174 899	155 376	655 275
Celkem	**3 710 010**	**3 684 524**	**1 308 720**	**36**	**3 106 913**	**3 845 802**	**15 656 005**

Rovněž z výše uvedené tabulky je patrné, co v rámci nouzového stavu znamenal zákaz zpoplatňovat místní komunikace. Zasažený je měsíc březen, kdy výnosy klesly na 50 % průměru. Nebýt zbloudilé bezhotovostní transakce v dubnu všechny zóny vykazují v tomto měsíci nulu. Parkomaty byly vypnuté. V květnu zahajují běžný provoz.

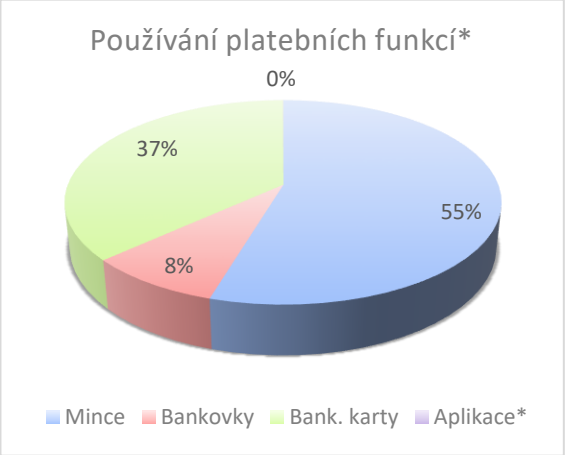




Graf výše zleva je založen na výnosnosti jednoho průměrného stání parkovací zóny. Za určitého stavu obsazenosti a ukázněnosti zaujímá jedno průměrné stání za zónu podíl v rámci výnosů z parkomatů - jedná se o zobrazení atraktivity parkovací zóny pro příjemce parkovného, tj. pro město.

Cenový regulativ sráží u platících motoristů atraktivitu zpoplatněného stání. Ve sloupcovém grafu výše je odhad srážení této poptávky. **Ukazatel mapuje účinek na platící návštěvníky** a z principu je bohužel ovlivněn tím, že parkovací regulace nebyla v tomto pololetí plně funkční po celou dobu**.** Čím vyšší je

ukazatel, tím nastavená sazba ztrácí svoji regulativní sílu. Srážíme-li regulativem poptávku platících návštěvníků, dochází bohužel ke kompenzaci neplatícími, případně též držiteli parkovacích karet. Proto není patrný efekt v podobě volných stání. Jak už bylo zmíněno dříve, fyzické uvolnění komunikací zajistí kvalitní a udržitelný dohled nad dodržováním parkovací regulace.



* Na automatech s možností volby platebního prostředku.

Poslední tzv. koláč zleva zobrazuje podíl platebních kanálů na tržbách z přístrojů, které nabízejí možnost volby platebního prostředku. Podíl platebních karet za poslední půlrok stoupl o 7 % bodů na 37 %. Pokud se uživatel rozmýšlí, jak zaplatit, raději zvolí kartu než bankovku.

Jelikož byl na konci června 2020 zaveden tzv. virtuální parkomat ve formě aplikace Park Simply Plzeň, objevuje se v grafu i ona. Transakce za dva dny provozu ve výši 4 tisíc korun však zaujímají nulový podíl v objemu utrženého parkovného.

V tomto grafu již není zobrazena elektronická peněženka Plzeňské karty. Její podpora byla na přelomu listopadu a prosince 2019 ukončena. Dopravní karta zaujímala dlouhodobě jedno nebo dvě procenta tohoto podílu. A v perspektivě dalšího rozvoje parkovacího systému s prvky chytrých způsobů sjednání parkovacího oprávnění, úhrady sjednané ceny i dohledu nad dodržováním pravidel se již nepočítá s investicemi do implementace a provozu akceptace elektronické peněženky Plzeňské karty na nových parkovacích technologiích.

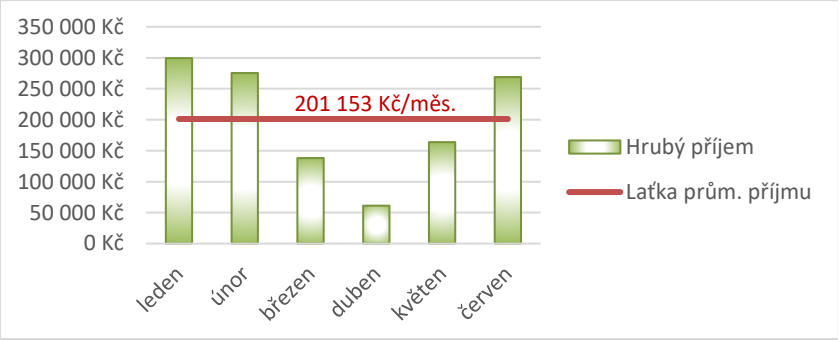
Terénní P+G Sady Pětatřicátníků

Parkoviště v sadech Pětatřicátníků je jedním ze tří Park & Go objektů v těsné blízkosti historického jádra Plzně. Zároveň je jednou z posledních ploch, které si zachovávají charakter čistě povrchového parkoviště. Snad i proto je mezi řidiči atraktivní.

Hodinová sazba zde činí 20,- Kč po celou provozní dobu parkoviště (Po – Pá 7 – 24 hodin) bez cenového stropu na rozdíl od parkovacích domů. Parkovné se v sadech Pětatřicátníků vybírá včetně DPH.

Tab. 7: Hrubé příjmy z P+G Sady Pětatřicátníků po měsících v 1. pol. 2020

Měsíc	Hrubý příjem
leden	299 420 Kč
únor	275 400 Kč
březen	138 120 Kč
duben	61 240 Kč
květen	163 800 Kč
červen	268 940 Kč
Celkem	**1 206 920 Kč**



Strukturu zaznamenaných příjmů vizte v tab. 7. Příjmy z elektronické peněženky Plzeňské karty klesly z 0,3 % na 0,14 % celkových příjmů. I zde se v měsících březnu až květnu negativně projevil nouzový stav vyhlášený pro celou zemi proti šíření nemoci COVID-19. Jelikož zpoplatnění neveřejných účelových komunikací zakázáno nebylo, parkoviště bylo v dotčeném období v provozu.

Tab. 8: Průměrná obsazenost P+G v 1. pololetí 2020

Čas	Vozidla	Obsazenost	Čas	Vozidla	Obsazenost
7:30	4	3,7%	16:30	53	56,0%
8:30	20	20,9%	17:30	46	48,7%
9:30	40	41,8%	18:30	43	44,8%
10:30	52	54,9%	19:30	42	44,3%
11:30	54	57,0%	20:30	39	40,8%
12:30	53	55,5%	21:30	35	37,2%
13:30	52	55,2%	22:30	31	33,2%
14:30	53	56,2%	23:30	30	31,8%
15:30	54	57,2%	0:00	30	31,4%

Sady Pětatřicátníků představují atraktivní parkoviště. Zachytává dopravu pro cíle v oblasti historického jádra, sadového okruhu a také oblasti západně od sadů Pětatřicátníků (zóna F).

Také na obsazenosti se odrazilo období nouzového stavu. Ta v denní špičce průměrně nepřekročila 60 %. Pokud bychom odmysleli nejslabší měsíc duben, parkoviště se plní v denní špičce ze dvou třetin. V dalším období předpokládáme, že se parkoviště bude využívat s obdobnou intenzitou jako v roce 2019.

Tento záchyt potřebuje obnovit stařičký závorový systém. Dnes stále s koncem placené doby obsluha opustí parkoviště a ponechá závory zdvihnuté. Také zde není podpora pro platební karty. Z tohoto důvodu řešíme se správcem komunikací modernizaci parkovací technologie, protože ta současná je příliš zastaralá a bez lidské obsluhy se neobejde. Snad se ji podaří obnovit ještě v tomto roce.

Parkovací karty

Organizátor vydává v souladu s právními předpisy jménem města dva typy parkovacích karet, pro tři definované skupiny osob – pro podnikatele se sídlem nebo provozovnou v parkovací zóně (karta P - předplatitelská), pro občany s trvalým pobytem v zóně (karta R - rezidenční) a pro vlastníky nemovitostí v území parkovací zóny (karta R - rezidenční).[1]

V 1. polovině tohoto roku bylo vydáno 1.136 kusů parkovacích karet. To představuje necelých 54 % celkového loňského výdeje a co do objemu prodeje již 61 % tržeb z roku 2019. Pokud se na prodeji parkovacích karet projevil již dříve zmiňovaný nouzový stav proti šíření nemoci COVID-19, pak se jich během 1. pololetí tohoto roku prodalo o 99 kusů méně oproti stejnému období v roce 2019. A to na tržbách znamená méně o 89 tisíc Kč.

Tab. 9: Segmentace prodaných karet v 1. pololetí 2020 (v ks a %)

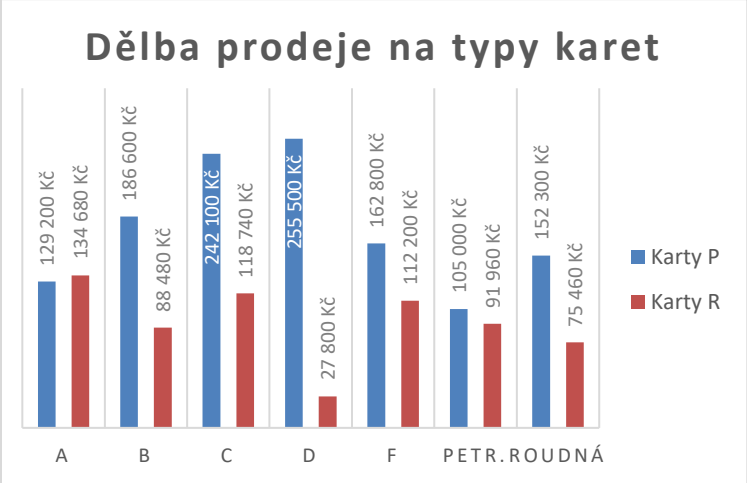
	Parkovací zóna							
Druh karty	**A**	**B**	**C**	**D**	**F**	**Petrohrad**	**Roudna**	**Celkem**
Předplatitelská								
kusů	7	11	24	39	26	16	23	146
v %	3,4%	7,8%	11,8%	44,8%	13,5%	9,5%	16,4%	12,9%
Rezidenční								
kusů	198	130	179	48	166	152	117	990
v %	96,6%	92,2%	88,2%	55,2%	86,5%	90,5%	83,6%	87,1%
Celkem kusů	**205**	**141**	**203**	**87**	**192**	**168**	**140**	**1136**
Podíl na celku v %	**18,0%**	**12,4%**	**17,9%**	**7,7%**	**16,9%**	**14,8%**	**12,3%**	**100,0%**

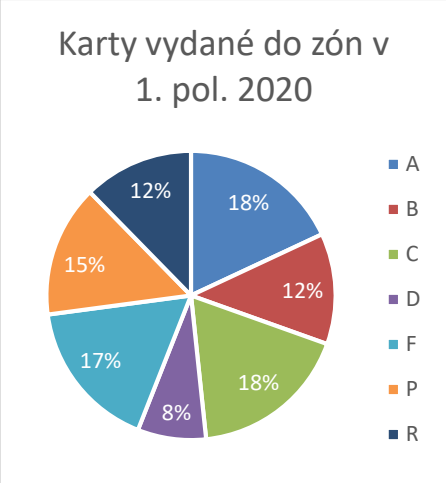
Tab. 10: Podíl typů karet na tržbách v 1. pololetí 2020 (v Kč a %)

	Parkovací zóna							
Druh karty	**A**	**B**	**C**	**D**	**F**	**Petrohrad**	**Roudna**	**Celkem**
Předplatitelská								
v tržbách	129 200 Kč	186 600 Kč	242 100 Kč	255 500 Kč	162 800 Kč	105 000 Kč	152 300 Kč	1 233 500 Kč
v %	48,96%	67,83%	67,09%	90,19%	59,20%	53,31%	66,87%	65,51%
Rezidenční								
v tržbách	134 680 Kč	88 480 Kč	118 740 Kč	27 800 Kč	112 200 Kč	91 960 Kč	75 460 Kč	649 320 Kč
v %	51,04%	32,17%	32,91%	9,81%	40,80%	46,69%	33,13%	34,49%
Celkem v tržbách	**263 880 Kč**	**275 080 Kč**	**360 840 Kč**	**283 300 Kč**	**275 000 Kč**	**196 960 Kč**	**227 760 Kč**	**1 882 820 Kč**
Podíl na tržbách	**14,0%**	**14,6%**	**19,2%**	**15,0%**	**14,6%**	**10,5%**	**12,1%**	**100,0%**

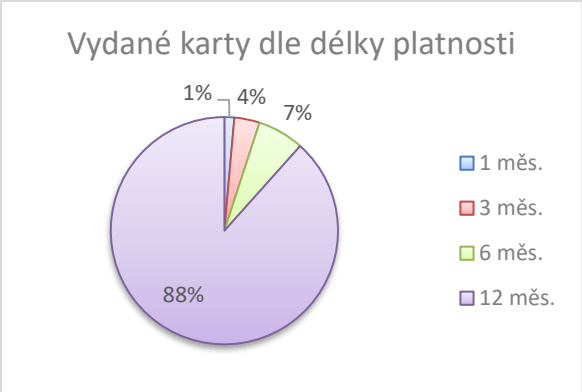
Podle segmentace klientely lze říci, že si v první polovině tohoto roku nepřišlo pro kartu 90 předpokládaných rezidentů a 9 předpokládaných předplatitelů. Struktura klientely zůstala zachována. Počet vydaných rezidenčních karet standardně převyšuje počet prodaných předplatitelských karet. Nyní již není výjimkou ani zóna D. I zde se teď prodalo více karet rezidenčních, což může souviset s tím, že se usnadnil přístup zdejších obyvatel k získání trvalého pobytu. Je známo, že v této parkovací zóně sídlí firmy a živnostenské provozovny, pro které je cena karty P do „déčka“ přijatelná.

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





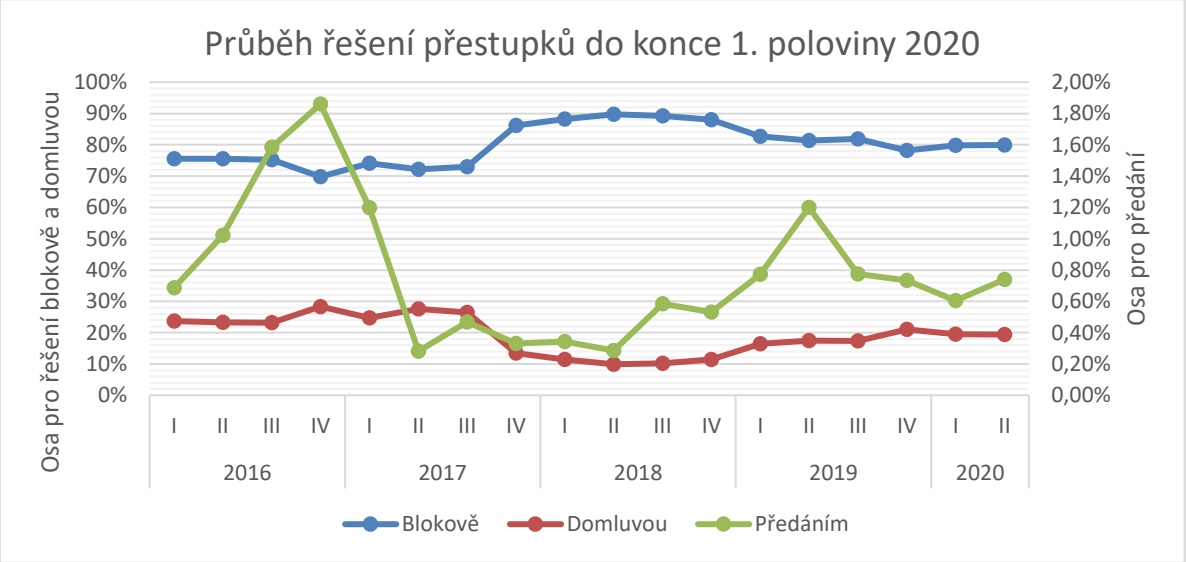
Podíl na objemu prodejů v Kč je u rezidenčních karet nižší v poměru 34,5 ku 65,5 procentům, jak ukazuje tabulka č. 10. Tento stav zapříčiňuje cenová politika města. Cena rezidenčních karet je totožná pro každou zónu, avšak cena předplatitelských karet je rozdílná. Za povšimnutí stojí, že v zóně s nejdražší předplatitelskou kartou, tj. v A, je poměr opačný. Objem prodeje rezidenčních karet převyšuje objem prodeje karet předplatitelských. Substitutem uličního předplatného v historickém jádru je však předplatné v parkovacím domě Rychtářka (příp. N. Divadlo), ze kterého lze navíc uplatnit odpočet DPH. Fakt, že je poptávka po předplatitelských kartách v historickém jádře a sadovém okruhu srážená regulativním účinkem ceny (srov. s tab. 9) je tedy v pořádku. Alternativní nabídka v městském parkovacím domě je stále k dispozici.



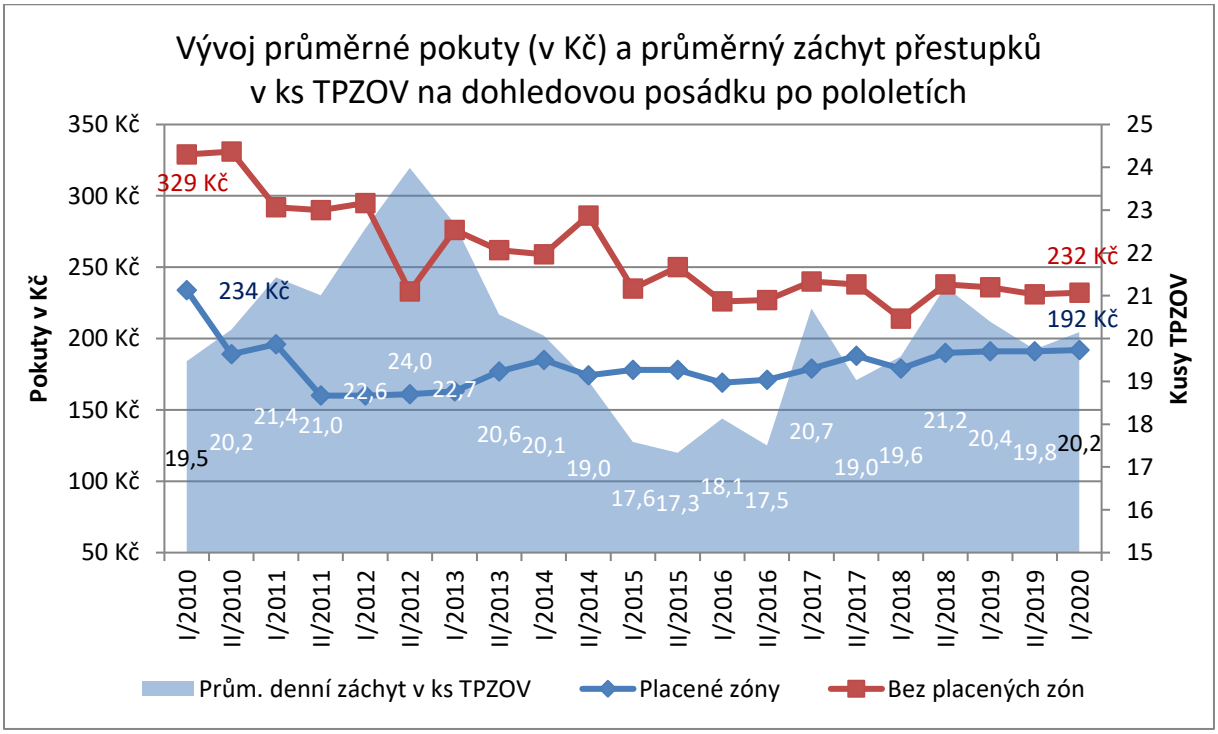
Na závěr kapitoly ještě pohled na strukturu výdeje karet v uplynulém období na grafu vlevo, a to z hlediska délky jejich platnosti. Trvale dominují prodeje na roční období, ostatní tvoří dohromady 12 % podíl.

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.



Organizátor statické dopravy v 1. pololetí 2020 asistoval u řešení 4.102 přestupků proti parkovacímu pořádku. Z toho necelých 80 % je řešeno blokově a 19,5 % domluvou. Grafické znázornění struktury způsobů řešení přestupků v MěPS zachycuje tuto činnost v průběhu posledních čtyř a půl let do konce 1. poloviny roku 2020. Patrná je vzájemná a nepřímo úměrná závislost kategorií řešení blokového a domluvou. Narůstá-li jedna, druhá poklesne. Předěl mezi lety 2017 a 2018 to ilustruje. Předání ke správnímu orgánu představují ani ne jedno procento případů. Výskyt osob blízkých vymizel s tím, jak se přenesla odpovědnost za přestupek na provozovatele vozidla.

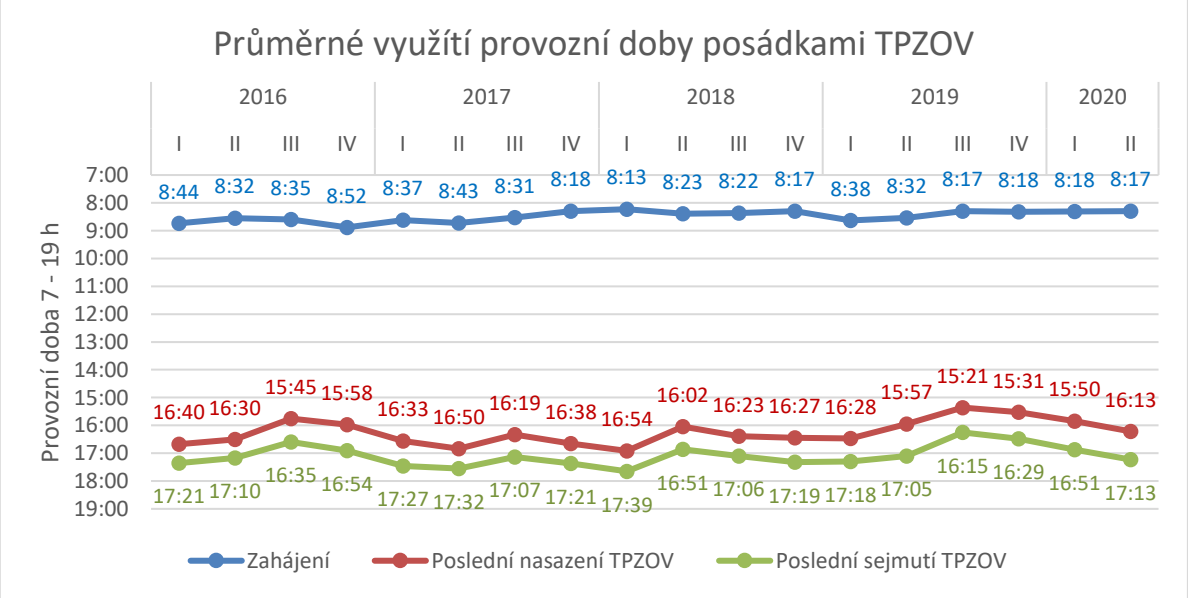


MP vykazuje ve statické dopravě v 1. pololetí 2020 souhrnnou průměrnou pokutu 220,- Kč, z toho v placených zónách 192,- Kč a v ostatních případech statické dopravy 232,- Kč. Složený graf na předchozí stránce zachycuje dlouhodobý vývoj průměrné pokuty ve statické dopravě a záchyt přestupkového jednání průměrnou posádkou s TPZOV při dohledu nad dodržováním parkovací regulace - vyjádřeno v množství nařízených TPZOV za průměrnou směnu.

V letech 2013 - 2015 je patrné klesání ochoty odhalovat přestupková jednání. Rok 2015 představuje statistické dno v této činnosti. K jistému obratu dochází od 1. poloviny 2017. Nyní průměrná posádka s TPZOV odhalí v terénu cca 20 přestupků. Dohled je nezbytnou nutností k udržení pořádku v dopravě a ve statické dopravě se zpoplatněným parkováním obzvlášť. Bez něj, resp. bez jeho udržitelnosti

1. se regulativní vliv cenotvorby města Plzně omezí či znemožní
2. a nerespektující řidiči nebudou nuceni pod hrozbou trestu zabraná místa opouštět.

Jak se v rámci provozní doby parkovacích zón od 7 do 19 hodin vyskytuje činnost posádek s TPZOV, zobrazuje graf níže. Jde o statistiku vybraných pracovních úkonů s TPZOV v průměrné směně. (1) Zahájení představuje první nasazení tzv. botičky a tedy první záchyt přestupku, (2) poslední nasazení TPZOV vyjadřuje poslední záchyt přestupku a (3) poslední sejmutí botičky představuje poslední projednání přestupku v parkovací zóně.



Lidské a technické prostředky organizátora jsou městské policii k dispozici po celou provozní dobu placených parkovišť. O jejich použití rozhoduje strážník. Řešení nedostatků v dohledové činnosti není v pravomoci PMDP, a. s.

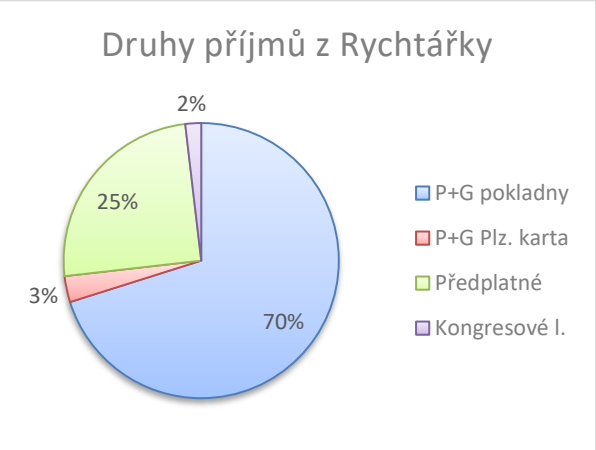
Parkovací dům Rychtářka

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 1. pololetí 2020 byly realizovány hrubé příjmy 2,13 mil. korun a takto představují necelých 35 % příjmů roku uplynulého.

Tab. 11: Přehled realizovaných hrubých příjmů v PD Rychtářka v 1. pololetí 2020

Měsíc	P+G pokladny	P+G Plz. karta	Předplatné	Kongres. lístky
leden	364 975 Kč	16 780 Kč	135 200 Kč	14 200 Kč
únor	339 625 Kč	16 640 Kč	83 900 Kč	10 900 Kč
březen	177 230 Kč	8 925 Kč	84 600 Kč	7 340 Kč
duben	60 575 Kč	2 530 Kč	77 400 Kč	0 Kč
květen	222 030 Kč	8 820 Kč	69 800 Kč	5 000 Kč
červen	331 700 Kč	11 770 Kč	81 100 Kč	2 300 Kč
Celkem	**1 496 135 Kč**	**65 465 Kč**	**532 000 Kč**	**39 740 Kč**
Úhrnný hrubý příjem:	**2 133 340 Kč**			

Také příjmy z PD Rychtářka byly zasaženy obdobím nouzového stavu. Příjem realizovaný v dubnu tohoto roku byl nejnižším za dobu existence parkoviště a tento propad se dostal 79 % pod meziroční průměr.

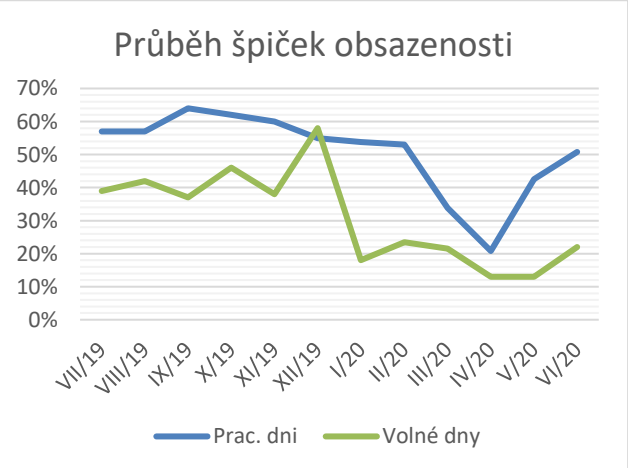


Je tedy zjevná souvislost mezi absencí zpoplatnění parkování v uliční síti a výpadkem příjmů z parkovacího domu. Lidé v daném období neměli motivaci využívat záchytné parkovací kapacity, protože jim bylo volně zpřístupněno historické jádro města.

A právě z tohoto důvodu stoupl podíl příjmů z prodeje předplatného z 18 na 25 procent. Nelze očekávat, že tento podíl vydrží, dlouhodobě totiž dominují příjmy ze záchytné funkce Park & Go a jistě tomu bude tak i v dalších obdobích.

Tab. 12: Souhrn průměrných denních maxim obsazenosti do konce června 2020

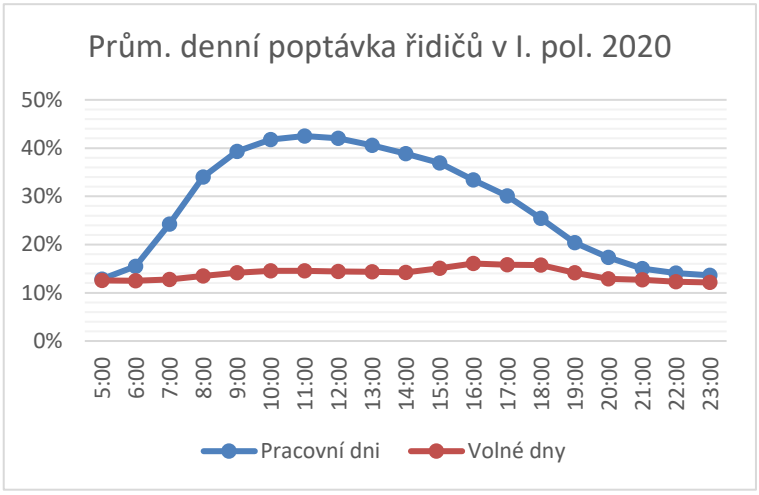
Měsíc:	VII/19	VIII/19	IX/19	X/19	XI/19	XII/19	I/20	II/20	III/20	IV/20	V/20	VI/20
Prac. dni	57%	57%	64%	62%	60%	55%	54%	53%	34%	21%	43%	51%
Volné dny	39%	42%	37%	46%	38%	58%	18%	24%	22%	13%	13%	22%



Tab. 12 obsahuje špičkové hodnoty obsazenosti zachycené parkovacím systémem v jednotlivých měsících. Průběh těchto maxim do konce 1. poloviny roku 2020 potom zobrazuje graf zleva, a to v členění křivek pro pracovní dny a pro volné dny.

Také v tomto ztvárnění je patrné statistické dno v dubnu 2020. K vyprázdnění parkovacího domu přispívalo mj. i přerušení ligových zápasů v kopané. Ty podporovaly obsazenost o víkendech.

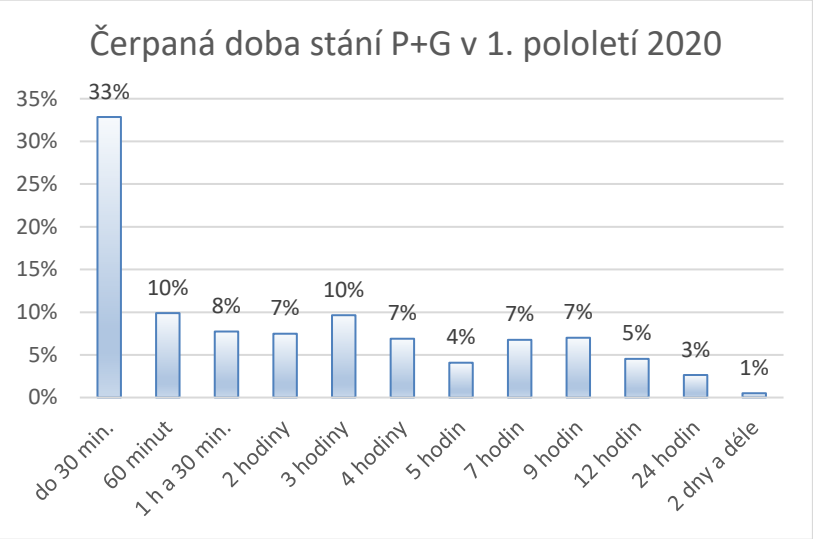
Zprava uvedený graf zobrazuje průměrnou poptávku řidičů po parkování v Rychtářce v průběhu dne v 1. polovině roku 2020, a to opět v členění na pracovní a volné dny. Zatímco dříve křivka pracovních dní dosahovala 60 %, nyní v nejvyšším bodě dosáhla na 43 %.



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

Pololetí	Prům doba stání (h:mm)
2017	**3:17**
1. pololetí	3:18
2. pololetí	3:16
2018	**3:08**
1. pololetí	3:11
2. pololetí	3:05
2019	**3:20**
1. pololetí	3:19
2. pololetí	3:20
2020	**3:02**
1. pololetí	3:02



V parkovacím domě Rychtářka se nyní průměrně parkuje 3 hodiny a 2 minuty. A jak je vidět v tabulce výše, údaj klesl oproti předchozímu roku o cca 18 minut. V době snížené poptávky po parkování sloužil parkovací dům nadále všem zákazníkům obchodu Alza.cz, kteří sem průběžně docházejí pro své nákupy a zároveň tím významně přispívají ke krátkodobému parkování, tj. do skupiny do 30 minut stání.

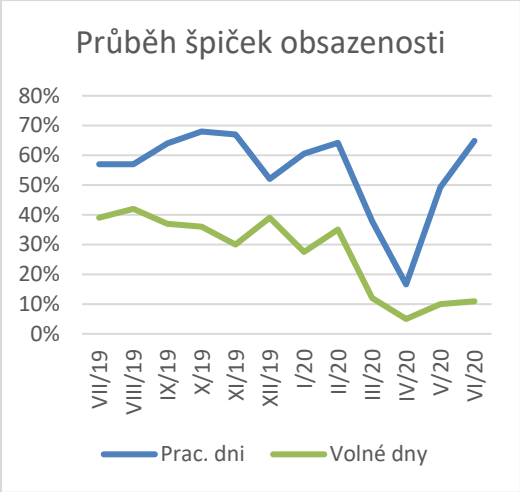
Proto existuje představa započítávat zákazníkům obchodu parkovné v rámci nákupu. V současnosti odebírá Alza.cz pro své zákazníky hodnotové šeky, kterými jim dotuje parkování v Rychtářce. Bohužel si musí každý jednotlivě o takový šek říci. Raději bychom zde viděli automatické řešení nabízené parkovací technologií, avšak k dohodě s obchodníkem dosud nedošlo.

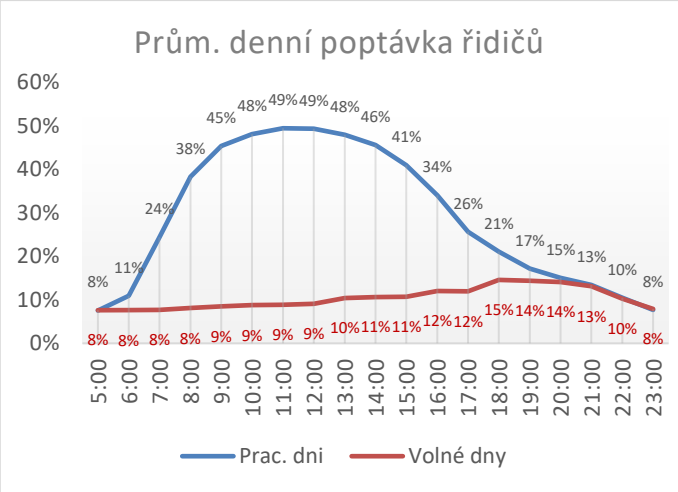
Parkovací dům Nové divadlo

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. 15: Souhrn denních maxim obsazenosti do konce června 2020

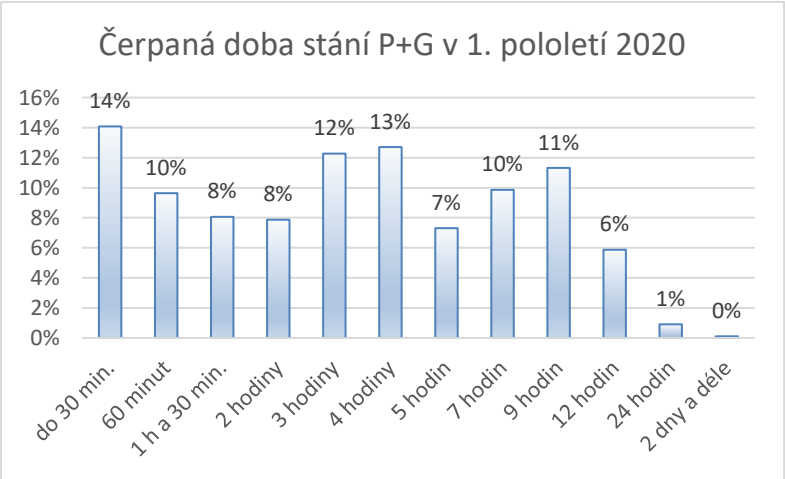
Měsíc:	VII/19	VIII/19	IX/19	X/19	XI/19	XII/19	I/20	II/20	III/20	IV/20	V/20	VI/20
Prac. dni	57%	57%	64%	68%	67%	52%	61%	64%	38%	17%	49%	65%
Volné dny	39%	42%	37%	36%	30%	39%	28%	35%	12%	5%	10%	11%





V tabulce a grafech shora jsou k dispozici různé pohledy na obsazenost parkovacího objektu u Nového divadla, a to v členění na pracovní a volné dny. Také tento parkovací dům byl negativně zasažen obdobím nouzového stavu. Statistické dno obsazenosti v pracovních dnech činilo 17 % v dubnu 2020 a maxima obsazenosti v denní špičce nepřekročila 50 %. Ta dříve dokázala přesáhnout i dvě třetiny parkovací kapacity.

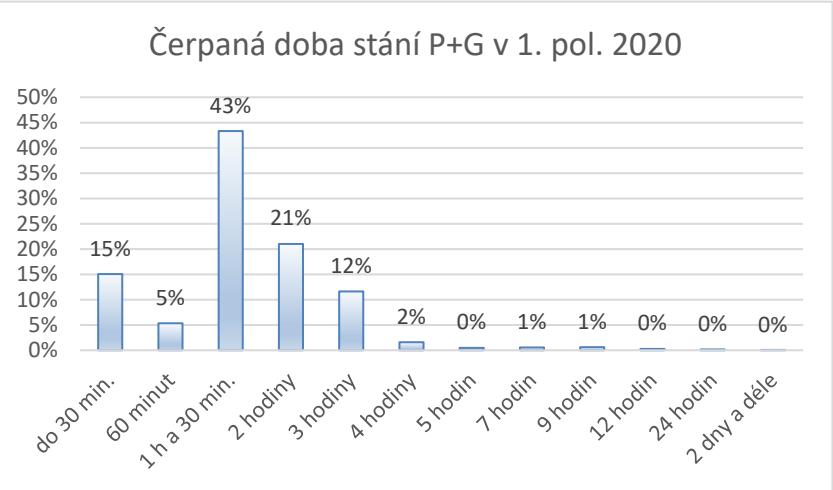
V parkovacím objektu vznikly jeho provozovateli v 1. polovině tohoto roku hrubé příjmy 766.580,- Kč. Z toho 64 % příjmů tvořilo krátkodobé návštěvnické parkování a 36 % příjmů pocházelo z prodeje předplatného. Návštěvníci využívali Plzeňskou kartu k placení podílem 2 %. Její využití kleslo zhruba o polovinu, protože provozovatel zavedl podporu pro běžné platební karty.



Hrubé tržby nyní představují 32 % celkových z roku 2019. A oproti stejnému období vloni klesly o čtvrtinu. Průměrná doba parkování v Novém divadle činí 3 hodiny a 39 minut, což je o 4 minuty déle než na konci loňského roku. Ve srovnání s PD Rychtářka zde parkuje o 37 minut déle. Strukturu parkujících v Novém divadle podle čerpané doby stání vizte v grafu zleva.

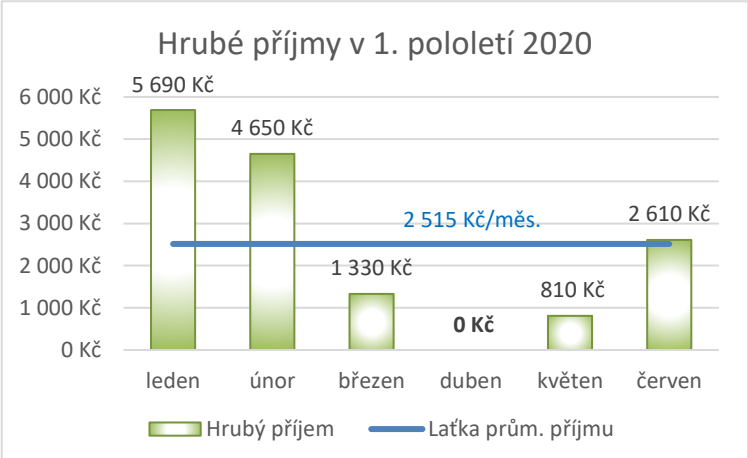
Parkoviště Bazén Slovany

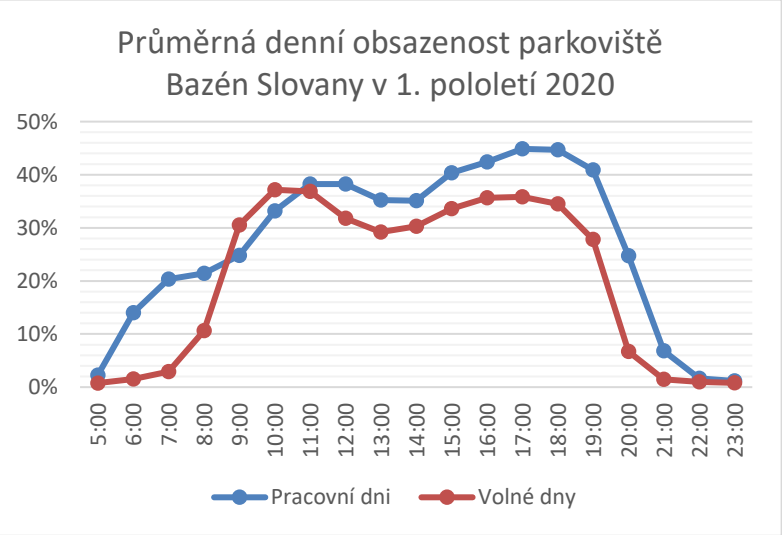
Již dva a půl roku je v provozu závorový systém na parkovišti u sportovního zařízení Bazén Slovany. Předcházela tomu rekonstrukce, v budoucnu by zde mohl vyrůst parkovací dům. Kapacita činí 60 míst. Parkoviště je sice zpoplatněné, avšak návštěvníci sportovního zařízení mají parkování bezplatné.



Graf zleva zobrazuje strukturu parkujících, která se při Bazénu Slovany profiluje. Průměrná délka parkování činí 1 hodinu a 28 minut. Je zřejmé, že parkoviště se používá podle původního zadání, že tedy slouží návštěvníkům zařízení. Je to vůbec nejkratší vykazovaná doba mezi elektronicky sledovanými parkovacími objekty.

Znamená to také, že valná většina parkujících negeneruje městu příjmy. Hrubé tržby v uplynulém pololetí činily jen 15 tis. Kč (s podílem Plzeňské karty 1,3 %). To představuje výdělek z jednoho místa 252,- Kč za uplynulých šest měsíců. Běžný tarif činí 10,- Kč za hodinu, přes noc je parkoviště zdarma. Čas bez sazby kopíruje dobu, kdy je plavecké zařízení zavřené.





Během nouzového období kleslo využití tohoto parkoviště natolik, že v měsíci dubnu uzávěrka činila 0,- Kč. Parkoviště zelo prázdnotou v souvislosti s uzavřením sportovního zařízení. Nevyužívali jej místní, ani neplnilo funkci Park & Ride ve vztahu k tramvajové dopravě.

Jelikož v okolí není parkování regulováno městským parkovacím systémem, využití tohoto parkoviště čistě závisí na využití sportovního zařízení, u něhož je situované. Širší účel zde v současnosti nehledejme.

Celkové hrubé příjmy města a výdaje na organizátora

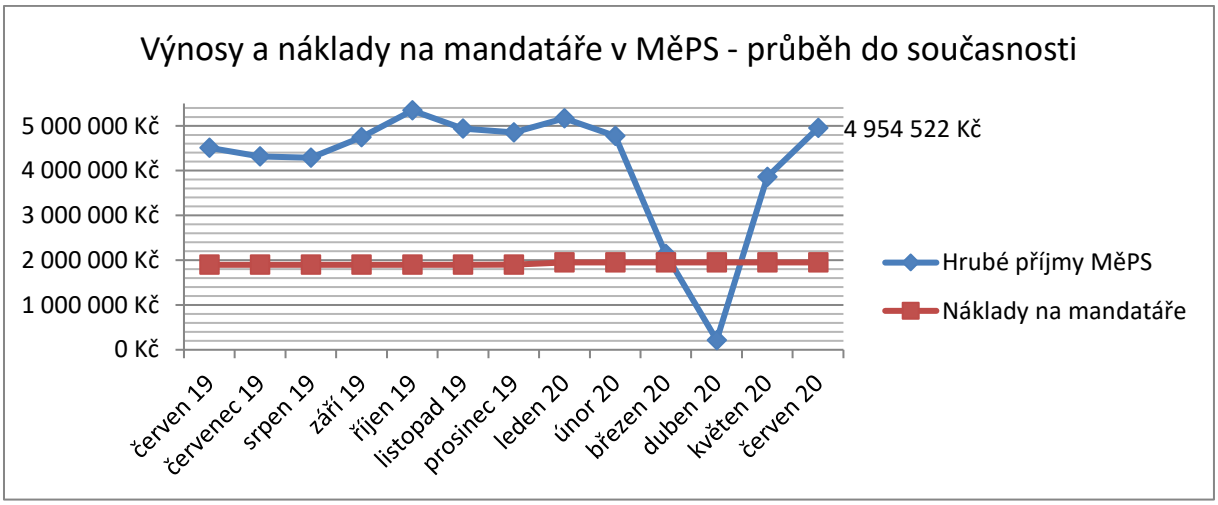
Městský parkovací systém (MěPS) má v rámci ekonomiky města zřízený specifický pracovní úsek, do kterého přicházejí prostředky z regulovaného parkování na povrchu a ze závorových systémů (P+G) včetně Rychtářky. Jedná se o zvláštní účet pro příjmy z parkovného, přičemž každý odvod je označen identifikátorem 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. 16: Hrubé příjmy z parkovného a výdaje na mandatáře v 1. pololetí 2020 (v Kč)*

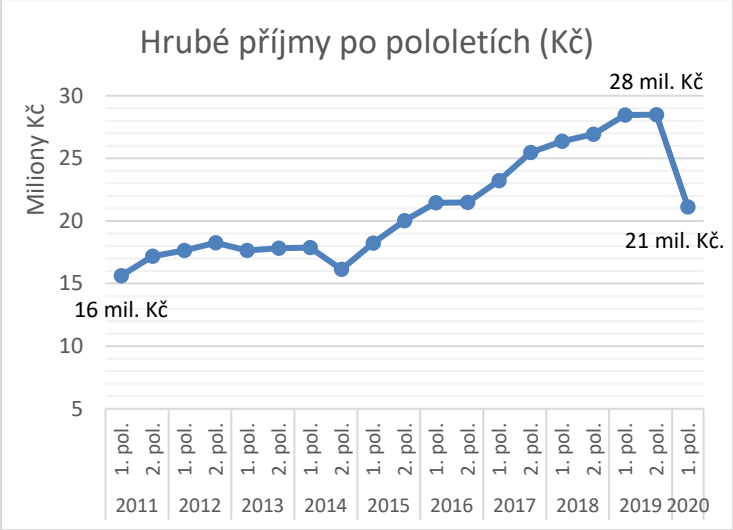
Měsíc	Automaty	Sady "35"	PD Rychtářka	Park. karty	Předpl. Sady "35"	Předpl. Rychtářka	Bazén Slovany	Hrubé příjmy Σ MěPS	Náklady na mandatáře
leden	3 710 010	299 420	381 755	443 200	180 000	149 400	5 690	5 169 475	1 950 654
únor	3 684 524	275 400	356 265	361 600	0	94 800	4 650	4 777 239	1 950 654
březen	1 308 720	138 120	186 155	389 740	20 000	91 940	1 330	2 136 005	1 950 654
duben	36	61 240	63 105	13 780	0	77 400	0	215 561	1 950 654
květen	3 106 913	163 800	230 850	284 900	0	74 800	810	3 862 073	1 950 654
červen	3 845 802	268 940	343 470	390 300	20 000	83 400	2 610	4 954 522	1 950 654
Celkem	**15 656 005**	**1 206 920**	**1 561 600**	**1 883 520**	**220 000**	**571 740**	**15 090**	**21 114 875**	**11 703 924**

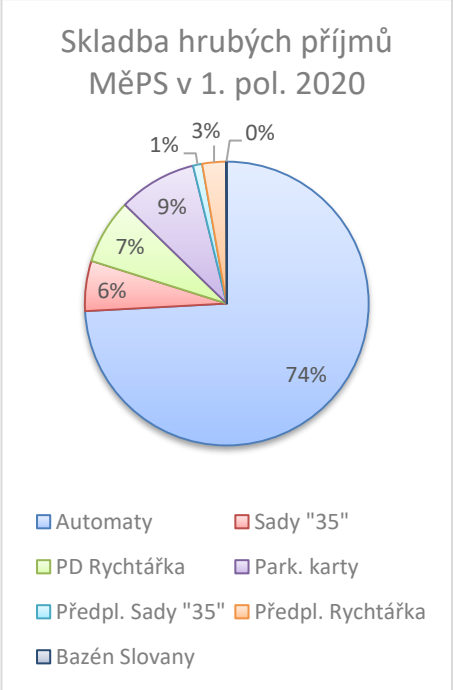
*Pozn.: Nezohledňuje se DPH odváděné správcem rozpočtu. Neobsahuje příjmy z vyblokovaných stání skládané prostřednictvím jiného pracovního úseku SVSmP dle smluv. Neobsahuje výnos z pokut realizovaný správními orgány.



Do ekonomiky města v uplynulém pololetí plynulo 21,1 milionů korun, viz tabulka výše. Tyto příjmy dosahují 37 % úhrnných příjmů loňského roku a je zjevné, že plány rozpočtu narušilo období nouzového stavu. Letošní výpadek příjmů z MěPS by mohl činit více než 7 milionů korun při pouhém srovnání se stejným kalendářním obdobím předešlého roku, srovnávací grafické znázornění vizte na další stránce.

SVSmP navíc vybírala také prostředky jako náhradu ušlého výnosu za tzv. vyblokování placeného stání na základě žádostí třetích stran. Tyto náhrady v 1. pololetí 2020 byly vyměřeny ve výši cca 111,5 tis. Kč. Započítáme-li je k úhrnným hrubým příjmům, pak tedy tyto přesáhly 21,2 mil. korun.





Tzv. koláč zobrazuje složení hrubých příjmů městského parkovacího systému (MěPS). Na jedné straně je zjevná dominance výběrů z parkovacích automatů, na druhé straně Bazén Slovany představuje tak malý zdroj příjmů, že jej graf ani neznázorní. Na grafu vlevo shora vizte již zmíněný dlouhodobý vývoj hrubých příjmů z parkovacího systému od roku 2011 po současnost, na kterém je dobře patrný letošní výpadek výběrů parkovného.

Výhled MěPS

Chytré přístroje s on-line dohledem a bezhotovostní způsob placení jsou základním faktorem dalšího rozvoje regulace parkování na komunikacích v centru Plzně. Po dvou a půl letech ostrého provozu se bezkontaktní platební karty přibližují 40 % podílu na tržbách z parkomatů s možností volby platebního prostředku.

Takto lze chápat základní standard výbavy parkovacího systému na ulici. Bohužel však není v této formě k dispozici v celé ploše parkovacích zón. Z celkového množství 170 přístrojů bude zapotřebí zmodernizovat 70 ks. Jak naznačují zkušenosti ze zahraničí, bude to právě podpora pro bankovní karty, která má potenciál výrazněji ulevit nákladům na práci s hotovostí.

Územní rozšíření regulace

Aktualizace Generelu dopravy v klidu, a to usnesením ZMP č. 143 ze dne 19. 4. 2018 koncepčně rozšiřuje území s předpokládanou regulací statické dopravy dvojnásobně. Expandovat má především v teritoriu městského obvodu Plzeň 2 – Slovany, a to zhruba od hlavního vlakového nádraží po Slovanskou alej, detail vizte v příloze č. 1.

Ve spolupráci se správcem komunikací, probíhají na půdě náměstka primátora pro dopravu jednání k problematice organizace dopravy a parkování. Kromě dalšího střednědobého plánu kroků v rozšíření organizace statické dopravy jde také o otázku výchovy neukázněných řidičů v režimu parkovacího pořádku a doplnění parkovacího systému o alternativní chytrá řešení, která

(1) návštěvníka provedou od vyhledání po zaplacení parkovací služby a
(2) rozpoznají a zaevidují neoprávněné parkování (podezření na dopravní přestupek).

Pilotní projekt tzv. chytrého parkování v historickém jádru startuje od července 2020. Na základě získaných zkušeností lze ve víceletém horizontu 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 mezi Hlavním nádražím a Částkovou ulicí. Nejprve je ale nutné dotvořit zónu F a zvládnout tak regulaci statické dopravy na celém území okolo Centrálního autobusového nádraží.

Automatizace procesů při organizaci statické dopravy

Další územní rozvoj se však neobejde bez implementace některého z pokročilých řešení zóny placeného stání, kdy se změní způsob prokazování úhrady parkovného z papírových forem na zadání registrační značky ať už při odbavení na ulici, vzdáleně na virtuálním parkomatu či z výdejny parkovacích oprávnění pro rezidenty a předplatitele (dosud papírové karty).

Základní podmínkou pro budoucí sjednocení a automatizaci dohledových procesů spočívajících v (1) rozpoznání, (2) evidenci a (3) sankcionování přestupkových jednání ve statické dopravě je útlum provozu starých parkomatů. Ty nelze napojit na IT infrastrukturu. Právě **elektronizace procesů na straně prodeje parkovacích oprávnění je zásadní**.

Četnost přístrojů na veřejném prostranství není stanovena normou. Lze tedy substituovat fyzický přístroj na ulici virtuálním parkomatem ve formě aplikace na platformách chytrých telefonů a

tabletů. Zóna tzv. chytrého parkování potřebuje chytrý mobiliář tak, aby se úhrada parkovného prokazovala pomocí registrační značky vozidla. Každý fyzický přístroj na ulici musí být dovybaven klávesnicí pro editaci této značky.

Je třeba podotknout, že tímto způsobem bude také **elegantně vyřešen letitý problém s prokazováním úhrady parkovného u motocyklů a skútrů**. Na nich totiž, jak známo, nelze umisťovat parkovací lístky za přední sklo, jak nařizuje Parkovací řád. Lze říci, že pro jejich řidiče v podstatě platí plošný zákaz stání, jelikož v ulicích není dosud v provozu žádný prvek chytrého parkování.

Zóny chytrého parkování mohou být flexibilnější také co do přizpůsobování nabídky míst poptávce po parkování. Kromě cenových nástrojů se nabízí především přizpůsobování provozní doby reálnému využívání parkovišť. Organizace takových parkovacích zón nebude přímo závislá na pracovní době městské policie jako nyní.

Dopravu zklidnit a organizovat je možné jen opatřeními realizovanými ruku v ruce tak, aby každé plnilo svůj vymezený účel, tj. (1) v cenové oblasti nastavit efektivní regulativy, (2) přiblížit klientele možnosti placení a (3) v dohledové oblasti působit na řidiče, aby respektovali předepsanou regulaci. Aplikovat jedno bez druhého by bylo neefektivní. Od nasazení nástrojů Smart Cities do praxe ve statické dopravě se očekává její efektivnější organizace oproti současnosti, protože uvedené funkce integruje. Vizi této integrace vizte v příloze č. 2.

Z logiky věci totiž chytré řešení a z něho plynoucí automatizovaný dohled nad ukázněností řidičů bude znát zodpovědné provozovatele vozidel. Tím se omezí využívání prostředku TPZOV (tzv. botičky) při řešení přestupků ve statické dopravě. Nadále by se s nimi budou setkávat **jen neukáznění občané jiných států**, u kterých nebude k dispozici elektronické ztotožnění provozovatele.

Obnova závorových systémů

Ještě v tomto roce by mělo dojít k výběru nového závorového systému nejen na atraktivní záchytné parkoviště v sadech Pětatřicátníků. V dohodě se správcem komunikací budou technické podmínky pro parkovací systém použitelné obecně tak, aby město mohlo být odběratelem takového systému rovněž i na nově budovaná parkoviště typu P+R a P+G, bez ohledu na formu krytou či terénní. Je možné, že před koncem tohoto roku se podaří městskému investorovi zhotovit parkovací plochu P+R v Dobřanské ulici na místě tzv. Terminálu Bory.

Již zmíněná vize automatizace procesů ve statické dopravě nakonec počítá i s pozdějším napojením také parkovacích domů a záchytných parkovišť pod jednu informační „střechu“ chytrého parkování. V takovém případě by vznikl potenciál zajistit prodej parkovacích oprávnění do všech těchto parkovišť přes eshop.

Závěrem

1. Po víceletém růstu příjmů dochází v 1. pololetí 2020 k jejich poměrně razantnímu poklesu. Důvodem je stav nouze proti šíření nemoci COVID-19. Po většinu té doby nebylo parkování v uliční síti zpoplatněné. Celkové hrubé příjmy činily něco přes 21 mil. korun, což je o 7 milionů méně oproti stejnému období předchozího roku.

2. Úhrn příjmů z poloviny roku představuje jen 37 % celkového úhrnu roku 2019. Dříve se 1. pololetí drželo nad 50 procenty. V tomto období narostla popularita bezkontaktních plateb na parkomatech s volbou platebního prostředku, a to o sedm procentních bodů na 37% výnosů. Všechny hrubé příjmy města Plzně z organizace statické dopravy vstupují na určené finanční místo rozpočtu. Příjmy města z pokut (přenesené působnosti) organizátor nesleduje. Menší části těchto příjmů podléhají DPH. Většinová část, tj. veřejnoprávní výběr z parkomatů, DPH nepodléhá.

3. Z průběžné denní obsazenosti odhadujeme chování uživatelů parkovacího systému. V některých zónách dochází ve špičce k překračování tříčtvrtinové obsazenosti (tab. 3, str. 6). Tímto jevem jsou zasaženy zejména zóny A a C, v menší míře též F. Pokud zóny detailněji porovnáme, lze vidět, že vyšší sazba parkovného znamená nižší ukázněnost (vizte graf na str. 6). Také lze vyčíst, že časové pásmo používání parkovišť se posouvá v čase dále, nejvýrazněji je to znát v zóně A, B, C a F (též graf na str. 6). Těmto zónám by pravděpodobně prospěl pásmový posun doby provozu na 8 – 20 h (ze současných 7 – 19 h). Nejsnáze by tato doba šla upravit v zóně A v pilotním projektu chytrého parkování. Zbylé tři jsou vázané na pracovní dobu Městské policie (MP). Pokud by tedy město spolu se změnou provozní doby požadovalo přizpůsobit pracovní dobu dotčené složky MP, toto by bylo uskutečnitelné nejspíš až po změně kolektivní smlouvy u sboru.

4. Záchyt přestupkového jednání vizte v grafu na str. 14 dole, je vyjádřeno počtem přiložení TPZOV k vozidlu průměrnou posádkou za směnu. Tato činnost vykazuje v mezipololetním srovnání nepatrný nárůst. Organizátor v této oblasti čerpá z MP lidský zdroj představující průměrně 3 strážníky na pracovní den.

   Současný způsob dohledu nad dodržováním parkovací regulace je závislý na vůli orgánu MP odhalovat přestupková jednání a postihovat je. Toto není v kompetenci zaměstnanců PMDP. Jen za pomoci kvalitního a udržitelného dohledu je možné zajistit zdravé fungování režimu zóny placeného stání, v opačném případě

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

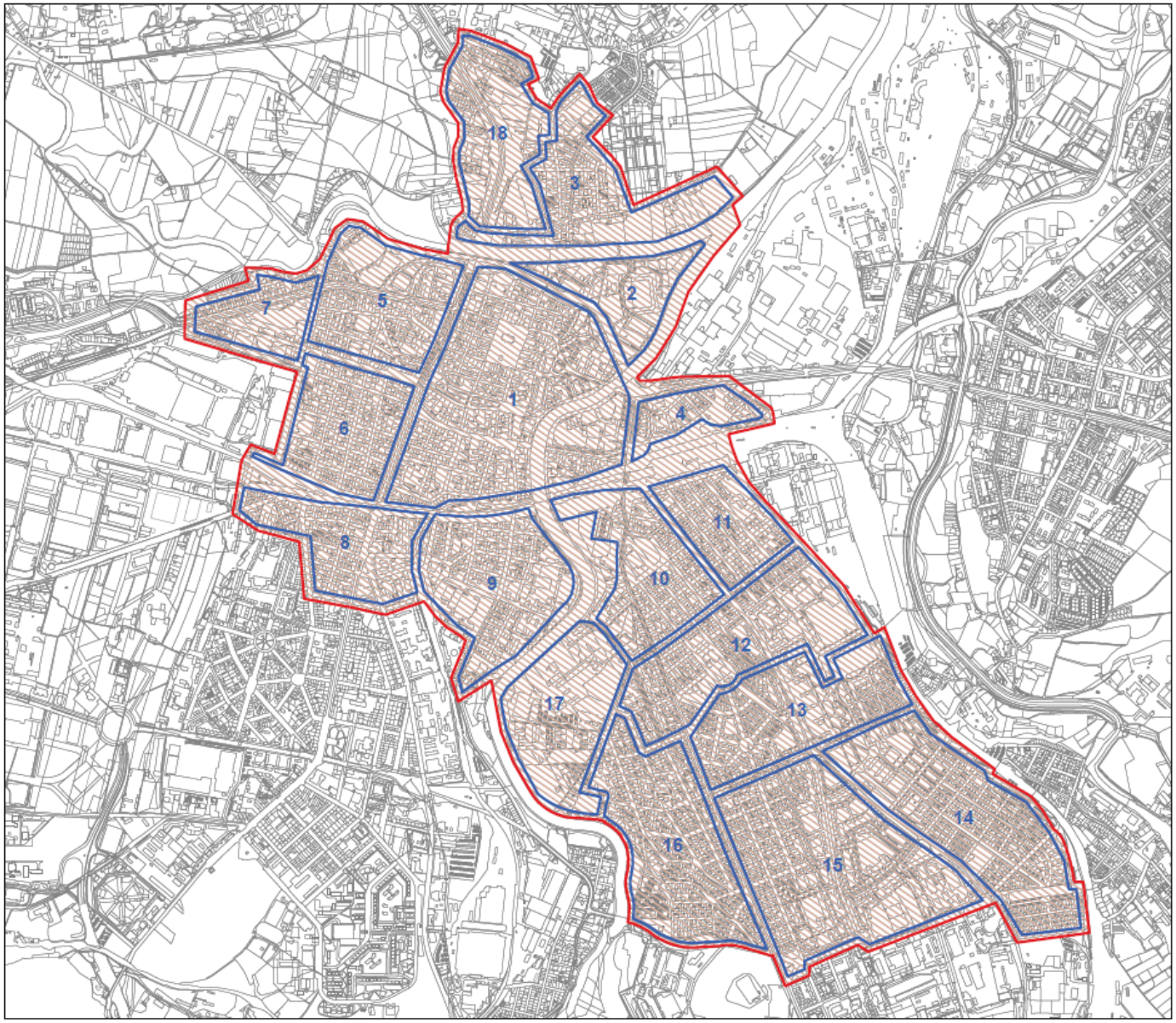
5. MP vykazuje ve statické dopravě ve sledovaném období souhrnnou průměrnou pokutu 220,- Kč, z toho na parkovištích s parkomaty 192,- Kč, v ostatních případech 232,- Kč. Lépe vypovídající grafické znázornění průměrných pokut v průběhu času vizte na straně 14. Dohled v zónách placeného stání vykonávají průměrně tři smíšené posádky PMDP a MP.

6. Potenciál dalšího rozvoje regulace statické dopravy je zachycen koncepčně aktualizací Generelu z roku 2018. Oblast potenciální parkovací regulace se zdvojnásobila, a to především o rozsáhlé území na Slovanech (situaci vizte v příloze č. 1). Zároveň od července 2020 startuje v historickém jádru pilotní projekt chytrého parkování. Zde si otestujeme pokročilá řešení, která (1) návštěvníka

provedou od vyhledání po zaplacení parkovací služby a (2) rozpoznají a zaevidují neoprávněné parkování (podezření na dopravní přestupek).

7. Má-li totiž přibývat území s parkovací regulací, bude zapotřebí za účelem udržení kvality kontroly dodržování parkovací regulace aplikovat jiný a efektivnější způsob dohledu, a to právě s využitím nových technologických možností spočívajících zejména v automatizaci procesů založených na (1) rozpoznání, (2) evidenci a (3) sankcionování přestupkových jednání. Na základě dřívějších studií vznikla příloha č. 2 se ztvárněním vize chytrého parkování na ulici. Inteligentní prvky projektu chytrého parkování jsou pro město pořizovány a implementovány pomocí SITmP. Pro budoucí rozvoj je nutné vyměnit všechny parkomaty starších řad (nyní 70 ks).

8. Přednostně je zapotřebí dotvořit zónu F. Bude se tím řešit jak hustota statické dopravy, tak specifické situace, kdy lidé z hraničních míst vytvořených tzv. „od stolu“ nemají nárok na rezidenční parkovací karty. Při územním rozvoji parkovací regulace je zapotřebí maximálně myslet na rezidenty, přestože úplné dokonalosti v této oblasti asi dosáhnout nelze. V dalších letech 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.



LEGENDA

CÍLOVÝ ROZSAH ZÓNY PLACENÉHO PARKOVÁNÍ - NÁVRH

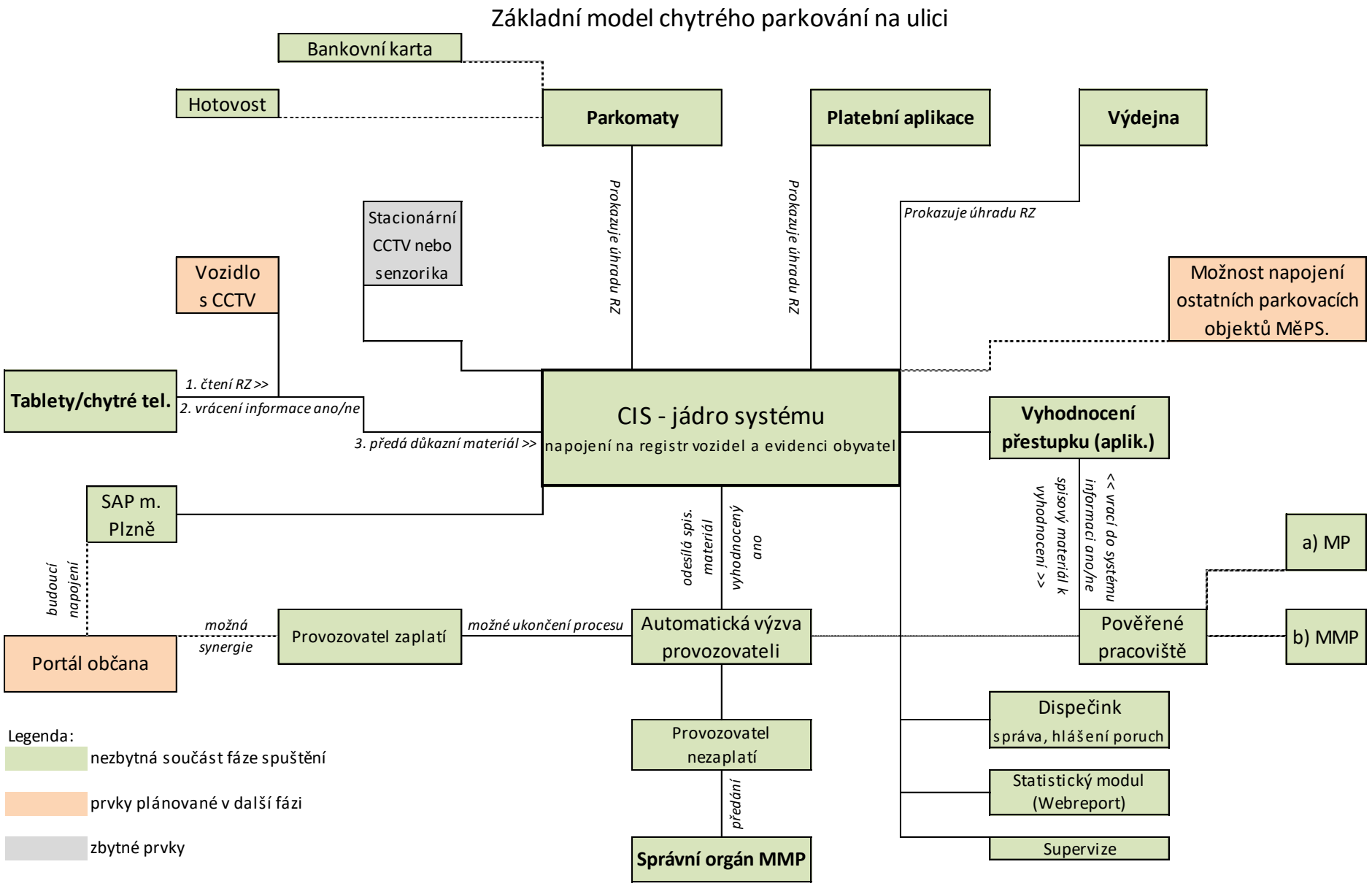
DÍLČÍ ČÁSTI ZÓNY UMOŽŇUJÍCÍ ETAPOVOU REALIZACI

1 CENTRUM
2 RYCHTÁŘKA
3 ROUDNÁ
4 HAMBURK
5 ZA KLATOVSKOU - SEVER
6 ZA KLATOVSKOU - JIH
7 OKOLÍ CAN
8 BORY
9 DOUDLEVECKÁ
10 PETROHRAD
11 PETROHRAD II.
12 PETROHRAD III. (JIRÁSKOVO NÁMĚSTÍ)
13 SLOVANY I. (CHVOJKOVY LOMY)
14 SLOVANY II. (PETŘÍN)
15 SLOVANY III. (FRANCOUZSKÁ)
16 SLOVANY IV. (ZAHRADNÍ)
17 SLOVANY V. (PAPÍRNA)
18 SEVERNÍ PŘEDMĚSTÍ I. (KARLOVARSKÁ)

Útvar koncepce a rozvoje Plzeň
Škroupova 5, Plzeň 306 84, T: +420 378 035 001, www.ukr.plzen.eu

PLZEŇ, GENEREL DOPRAVY V KLIDU AKTUALIZACE 2017
NÁVRH

ZÓNA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ
01/2018 Daniela Slepičková M 1 : 17 000 01


Základní model chytrého parkování na ulici
Bankovní karta
Hotovost
Parkomaty
Platební aplikace
Výdejna
Prokazuje úhradu RZ
Prokazuje úhradu RZ
Prokazuje úhradu RZ
Stacionární CCTV nebo senzorika
Vozidlo s CCTV
Možnost napojení ostatních parkovacích objektů MěPS.
Tablety/chytré tel.
1. čtení RZ >>
2. vrácení informace ano/ne
3. předá důkazní materiál >>
CIS - jádro systému
napojení na registr vozidel a evidenci obyvatel
Vyhodnocení přestupku (aplik.)
SAP m. Plzně
budoucí napojení
odesílá spis. materiál
vyhodnocený ano
spisový materiál k vyhodnocení >>
<< vrací do systému informaci ano/ne
a) MP
b) MMP
Portál občana
možná synergie
Provozovatel zaplatí
možné ukončení procesu
Automatická výzva provozovateli
Pověřené pracoviště
Dispečink
správa, hlášení poruch
Provozovatel nezaplatí
Statistický modul (Webreport)
předání
Správní orgán MMP
Supervize
Legenda:
nezbytná součást fáze spuštění
prvky plánované v další fázi
zbytné prvky