



ŘÍZENÍ PARKOVÁNÍ

D.T2.3.1. - Annex III

Verze 2
08 2017

Co to je řízení parkování a jak to funguje?

Řízení parkování je souhrn strategických pravidel, díky kterým je možné efektivní využívání stávajících parkovacích kapacit pro automobily, snížení poptávky po parkování a zvýšení podílů ostatních druhů dopravy (včetně spolujízdy autem) a snížení počtu cest automobilem obsazeným pouze řidičem. Řízení parkování pomáhá snížit škodlivé dopady statické automobilové dopravy na lokální a regionální plynulost motorové dopravy na jedné straně, a na kvalitu života a veřejných prostranství na straně druhé. Chytré řízení parkování zlepšuje obslužnost motorovou dopravou, zajišťuje lepší přístup pro zákazníky a návštěvníky dané lokality a v důsledku zvyšuje atraktivitu dané lokality.

Nabídka neplaceného anebo velmi levného parkování v cílové destinaci je nejčastěji udávaným důvodem pro volbu cesty automobilem namísto dostupných alternativ (veřejná hromadná doprava, kolo, chůze, spolujízda autem). Zároveň platí, že nabídka neplaceného nebo velmi levného parkování vede k dlouhodobému anebo celodennímu parkování. Vzácná parkovací místa jsou dlouhodobě zabrána a obrátkovost využití těchto míst je velmi nízká, což vede k tomu, že návštěvníci, zákazníci nebo poskytovatelé služeb nemohou krátkodobě zaparkovat.

Když poptávka po parkování převyšuje dostupná parkovací místa, tak dochází ke „kroužení“. Řidiči jezdí v kruzích okolo jejich cílové destinace a hledají volné parkovací místo. Kroužením potom přispívají k tvorbě zácp a zpoždění. Několik studií ukázalo, že kroužení, respektive hledání parkování, tvoří 30 až 45 % veškeré motorové dopravy v hustěji zastavěných městských oblastech. Z toho důvodu je řízení parkování zásadní částí plánování mobility. (DoT, 2008, p. 7B-1)

Jaká opatření jsou pro řízení parkování nejúčinnější?

Nejúčinnější parkovací strategie jsou založeny na přímějším propojení mezi poptávkou po parkování a platbami za parkování. Dalšími účinná opatření zvýhodňují efektivní využívání motorové dopravy (automobily obsazené více cestujícími, krátkodobé parkování) a to buď poskytnutím těch nejlepších parkovacích míst anebo finančním příspěvkem. Soubor dobře nastavených opatření snižuje celkovou poptávku po parkování, zvyšuje podíl ostatních druhů dopravy, snižuje celkový počet ujetých kilometrů automobily a zajišťuje, že minimální počet parkovacích míst je vždy dostupný a nedochází tak ke kroužení a zhoršování plynulosti motorové dopravy. (DoT, 2008, p. 7B-2)

Pokud se zaměříme na plánování mobility na pracovišti, pak jsou vhodná tato opatření pro řízení parkování:

1. Oprávnění k parkování a platby za parkování

Parkovací pravidla by měla zohledňovat specifické potřeby jednotlivců jako je omezení pohyblivosti (dočasné nebo trvalé), poloha domova, přístup k ostatním druhům dopravy, pracovní potřeby anebo pečovatelské povinnosti. Některé ceníky za parkování jsou navázány na příjem zaměstnance. Při zavádění parkovacích pravidel je velmi důležité zahrnout do přípravy samotné zaměstnance, kteří mohou dodat klíčové informace pro spravedlivé nastavení pravidel. (Cairns et al., 2002, p. 65)



1.1. Derrifordská nemocnice

Nemocnice v Derrifordu, která zaměstnává 5761 lidí a má k dispozici 1300 parkovacích míst, uděluje svým pracovníkům oprávnění k parkování. Udělení parkování je určeno primárně pro zhruba polovinu zaměstnanců, kteří buď pracují v přímé péči, mají omezení pohyblivosti anebo potřebují automobil k výkonu svého povolání. Pokud zaměstnanec potřebuje automobil k výkonu svého povolání, oprávnění k parkování je uděleno po ověření cestovních příkazů. Pokud zaměstnanec potřebuje nepravidelně využít parkování, má možnost získat jednodenní oprávnění. Zaměstnanci si mohou vybrat, zda za parkování budou platit v den jeho využití anebo zda si nechají každý měsíc platby za parkování strhnout ze mzdy. Zaměstnanci pracující o víkendech, s omezením pohyblivosti, dobrovolníci, lidé zapojení ve spolujízdě a nájemníci v nemocniční ubytovně za oprávnění neplatí. Oprávnění k parkování není vyžadováno mimo denní pracovní hodiny.

Zaměstnanci využívající jeden automobil ke společné spolujízdě mohou přednostně využít celkem 130 parkovacích míst blízko hlavní budovy, které jsou vyhrazeny pro automobily spolujízdy. Zaměstnanci mohou využít informační systém pro nalezení vhodné spolujízdy s jiným zaměstnancem. Některé automobily tak jezdí obsazeny i pěti zaměstnanci. Oprávnění k parkování je udělováno podle jasných pravidel, nejvyšší autoritou rozhodovací autoritou je provozní ředitel. Zaměstnanci byly o zavedení parkovacích pravidel informovány emaily a plakáty, každého čtvrt roku se schází společný zaměstnanecký výbor, skrze který je zavedený systém konzultovaný s pracovníky. Plánování mobility dosáhlo skrze udělování oprávnění k parkování téměř třetinovou redukci počtu aut nutných k dojíždě každých 100 zaměstnanců. (Cairns et al., 2002, p. 18)

1.2. Společnost Orange

Stěhování kanceláří společnost z okraje města Bristol do jeho centra, Temple Point, přineslo společnosti také významný úbytek parkovacích míst. Společnost Orange tak zavedla systém pečlivého udělování oprávnění k parkování. Z původních 107 dostupných parkovacích míst bylo 12 míst předěláno na celkem 50 míst stání pro jízdní kola a 28 stání pro motorky. Další dvě místa byla vyhrazena pro zaměstnance s omezenou pohyblivostí. Dohromady měla společnost 95 parkovacích míst pro 400 zaměstnanců, celkový počet zaměstnanců se však měl vyšplhat až na 700.

Oprávnění k parkování byla udělována podle bodového systému, který zohledňoval:

- Osobní potřeby - péče o dítě a jiné pečovatelské povinnosti, množství práce mimo běžnou pracovní dobu, počet cestujících osob v automobilu, dostupnost pracoviště veřejnou dopravou, chůzí a na kole.
- Business needs - počet pracovních cest týdně, počet pracovních cest denně, potřeby převozu těžkého vybavení.

Oprávnění jsou udělována dvakrát ročně, aby bylo dosaženo spravedlivé a efektivní distribuce oprávnění. Každé oprávnění je spojeno s konkrétním očíslovaným parkovacím místem, což napomáhá k automatickému hlídání parkování, neboť zaměstnanci sami nahlašují, pokud jim někdo stojí na místě. Systém parkování má k dispozici i několik flexibilních míst, které mohou být dopředu zamluveny k příležitostnému zaparkování. (Cairns et al., 2002, pp. 11-12)

1.3. Univerzita v Bristolu

Systém parkovacích poplatků, který zohledňuje individuální dopravní potřeby a výšku mzdy, zavedli na Univerzitě v Bristolu po extenzivních konzultacích se zaměstnanci. Celkem 1000 zaměstnanců se zúčastnilo 15 otevřených setkání k plánování mobility. Konkrétní návrhy vyplynuly z diskusí s různými univerzitními organizacemi a složkami, a dále byly rozpracovány pracovní skupinou složenou z lidí napříč univerzitní



komunity. Zápisy ze všech setkání byly vyvěšeny na univerzitním webu, čímž se zvyšovala transparentnost průběžného vývoje plánu mobility všem zaměstnancům.

Plán řízení parkování kombinuje každodenní poplatek za parkování s řadou pobídek pro využití jiných druhů dopravy. Každé vozidlo zaparkované na univerzitním parkovacím místě musí mít platné oprávnění. Parkovací místa a oprávnění k parkování jsou rozděleny do několika kategorií (Cairns et al., 2002, pp. 29-30):

Zaměstnanecké parkování - kolem všech univerzitních pracovišť je aplikována zakázaná zóna o dosahu 3,2 kilometru (2 míle). Všichni zaměstnanci mající bydliště v této zóně nemají možnost se ucházet o oprávnění k parkování na univerzitním parkovišti. Zaměstnanci s omezenou pohyblivostí bydlící v této zóně se stále mohou ucházet o oprávnění k parkování. Všichni ostatní bydlící za hranicí zóny se mohou ucházet o oprávnění. Uchazeči o oprávnění musí splňovat jedno nebo více z kritérií dopravních potřeb - doprava vlastního dítěte nebo dětí, pečovatelské povinnosti o lidi s postižením, seniory nebo nemocné, přístup k veřejné dopravě vyjádřený jako celkový čas nutný pro cestu „ode dveří ke dveřím“.

Parkování pro spolujízdu - dva nebo více zaměstnanců, kteří získali klasické oprávnění k zaměstnaneckému parkování, se mohou společně ucházet o zvýhodněné parkování pro spolujízdu. Poplatek za jeden den parkování se potom odvozuje od mzdy toho z posádky vozu, jehož mzda je nejnižší. Mimo vedoucího posádky vozu získávají ostatní členové posádky 30 dnů parkování bez poplatku.

Parkování pro lidi s hendikepem - tato kategorie je určena pro všechny zaměstnance a studenty, kteří mají omezenou pohyblivost (dlouhodobě, ale i krátkodobě). Uchazeči o parkování musí doložit lékařské zprávy dokazující pohybové omezení, jeho dopad na dojíždění na univerzitu a trvání omezení. Úspěšný uchazeč o oprávnění získá vyhrazené místo k parkování v maximální možné blízkosti pracoviště. Držitelé tohoto parkování jsou osvobozeni k plateb za parkování. Uchazeči, jejichž pohybové omezení je trvalé, nemusí žádat o oprávnění každý rok jako ostatní.

Univerzita poskytuje i další způsoby oprávnění k parkování. **Katederní parkování** slouží různým katedrám univerzity, místo musí využito nejméně 3 dny v týdnu, katedra musí doložit nejméně 70 % časového rozsahu parkování adekvátní evidencí. **Dodavatelské parkování** je určeno pro dodavatele služeb na univerzitě, je možno získat i celoroční oprávnění; dodavatel platí za každý den parkování. **Návštěvnícké parkování** musí být rezervováno katedrou zvoucí hosta, katedra za hosta také platí parkování buď za půlden, nebo za den. (University of Bristol, 2016)

Zatímco vydávání oprávnění k parkování není zpoplatněno, samotné parkování není bezplatné a řidič si musí zakoupit a za sklem vozidla vystavit předplacený parkovací lístek. Cena parkovného za den je navázána na mzdu zaměstnance a je v rozmezí 40 až 150 Kč za den (£1.35 až £5.16) a odpovídá 0,0083 % ročního hrubého příjmu. Zaměstnanci využívající spolujízdu autem platí méně, neboť jim stačí jeden parkovací lístek pro celou posádku vozu, jehož cena je daná mzdou nejméně vydávajícího člena posádky. Lidé s omezenou pohyblivostí jsou od všech plateb osvobozeni. Katedra platí 24 500 Kč (£833) za vlastní katederní parkovací místo a vždy na rok dopředu.

Systém parkovacích kategorií a oprávnění vede zaměstnance k tomu, že si musí ověřit dostupnost pracoviště veřejnou hromadnou dopravou, což je již může přivést k využití jiných druhů dopravy. Před zavedením tohoto systému bylo sice parkování zpoplatněno, ale na velmi nízké úrovni. Zaměstnanci platili 0,35 % roční mzdy za roční oprávnění k parkování. Po zavedení prvních sofistikovanějších parkovacích pravidel v roce 2002 management parkování přinesl tržby ve výši 6,5 milionu Kč (£ 220 tis), které byly zpět investovány do mobility zaměstnanců. (Cairns et al., 2002, pp. 29-30, University of Bristol, 2016)

2. Finanční pobídky

Finanční pobídkou je myšleno nabídnutí finančních benefitů zaměstnancům, kteří redukujejí dojíždění automobilem na pracoviště. Úspory, kterých je dosaženo sníženou poptávkou po parkování, jsou zpětně



použity jako finanční pobídky. Existuje několik druhů pobídek. Parkovací kompenzace (parking cash-out) je možnost si vybrat namísto dotovaného parkovacího místa výplatu hotovosti. Pobídky k využití veřejné dopravy jsou založeny na poskytnutí dotovaných lístků. Jinou pobídkou je poskytnutí levnějšího anebo jinak zvýhodněného parkování pro vozy spolujízdy. Zákazníci oceňují podobné možnosti, protože jim nabízejí odměnu za omezení cestování autem a snížení poptávky po parkování.

Finanční pobídky, typicky parkovací kompenzace a dotované lístky na veřejnou dopravu, dokážou snížit dopravu na pracoviště automobilem o 10 až 30 % podle velikosti pobídky a dalších okolností. V městských oblastech dojíždějící mění auta za nemotorovou nebo veřejnou dopravu. V suburbíích a předměstích se přesouvají řidiči vozidel na jízdní kola anebo praktikují spolujízdu. Programy finančních pobídek byly obzvláště úspěšné na univerzitních kampusech. (Litman, 2006, p. 20)

2.1. Parkovací kompenzace

Donald Shoup se v jednom výzkumu zaměřil na vliv finančních pobídek na změnu dopravního chování. Předmětem studie bylo osm zaměstnavatelů v Kalifornii, USA, kteří měli zákonem danou povinnost nabídnout finanční kompenzaci za nevyužití parkování, které je jinak zaměstnancům nabízeno na náklady zaměstnavatele. Výplata parkovacích kompenzací vedla ke snížení počtu dojíždějících aut obsazených pouze řidičem o 3 až 22 %, s průměrným snížením o 13 %. Celkové snížení počtu ujetých kilometrů bylo o 12 %. (Cairns et al., 2004, p. 25)

2.1.1. Pfizer

Pfizer (vedení farmaceutické společnosti ve Velké Británii) vylepšilo plánování mobility na pracovišti o výplatu parkovací kompenzace v roce 2001. Ve společnosti měli všichni zaměstnanci nárok na parkování, pokud však do práce nepřijel zaměstnanec autem, obdržel zhruba 60 Kč (£2) za každý den bez automobilu. Výška kompenzace byla stanovena tak, aby pokryla odhadované náklady na parkovací místo. Systém funguje díky osobním identifikačním kartám zaměstnanců. Při příchodu na pracoviště a „pípnutí se“ získá zaměstnanec bonusové body, pokud však pracoviště opouští přes závoru u parkoviště, jsou mu body opět odečteny. Systém je výhodný i pro zaměstnance zapojené do spolujízdy - při odjezdu musí kartu použít vždy pouze jeden člověk v autě. (Cairns et al., 2002, p. 46)

3. Zdroje

Cairns, S., Davis, A., Newson, C., Swiderska, C., 2002. *Making travel plans work: research report*. Lond. Dep. Transp.

Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., Goodwin, P., 2004. *Smarter choices - changing the way we travel*.

DoT, 2008. *Seattle Urban Mobility Plan*.

Litman, T., 2006. *Parking management: strategies, evaluation and planning*. Victoria Transport Policy Inst.

University of Bristol, 2016. *Parking Policy. Summary of parking policy details*.