



dopady opatření na:



dopravní zátěž



kongesce



emise



hluk

Popis opatření:

Nic není zadarmo, ani parkování zdarma ne. To totiž s sebou přináší poskytovateli skryté náklady, v tomto případě zaměstnavateli, který nabízí zdarma parkovací místa pro své zaměstnance. Dostupnost parkovacích kapacit hraje při volbě dopravního prostředku klíčovou roli. Čím je parkovací stání dostupnější, tím více lidí zvolí ke své cestě osobní automobil. V případě, že je možné dopravit se na dané místo jinými dopravními prostředky – hromadnou dopravou, na kole či pěšky, je dobré nenabízet příliš mnoho parkovacích míst. Omezený přístup k volnému parkování u zaměstnání je nejefektivnější způsob, jak omezit dopravní zátěž automobily dojíždějících zaměstnanců (Christiansen a kol., 2017). Přestože s parkováním zaměstnanců mají zaměstnavatelé spojené náklady, obvykle raději poskytují parkování zdarma, než aby zvedli zaměstnancům mzdu – jedná se o zaměstnaneckou výhodu, která oproti práci není zdaněna (Van Ommeren a Wentink, 2012).

Redukce počtu stání by měla být spojena s jejich zpoplatněním. Jen tak nebude docházet k nadměrné poptávce po omezené parkovací kapacitě. Na místo pojedou pouze ti, kteří jsou ochotni si za využití parkovacího stání zaplatit, případně zaplatit nejvíc, pokud by byla potřeba parkovací poplatky zvyšovat. Zpoplatnění by nemělo probíhat na měsíční či roční bázi, ale denní. Jen tak mají lidé každý den motivaci zanechat automobil doma a do práce autem nejít. Z výzkumu také vyplývá, že pokud je u zaměstnání dostatek parkovacích kapacit, ke snížení dojíždění autem do práce může pomoci samotné zpoplatnění parkování, a to i bez snižování počtu parkovacích míst (Christiansen a kol., 2017).

Z politického hlediska je možné zavést po domluvě parkovací poplatky pro zaměstnance u organizací zřízených městem či krajem (nemocnice, školy, univerzity apod.), v dlouhodobé perspektivě zavést horní limit pro vybavení nových projektů kanceláří či průmyslových zón parkovacími místy, který povede k omezení jejich počtu.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Chytré technologie pro zpoplatnění parkování včetně možnosti rezervovat si místo předem.
- * Telematické systémy řízení provozu – digitální panely nebo mobilní aplikace informující o aktuálním počtu volných parkovacích míst apod.
- * Využití aplikací pro plánování cest do práce, například aplikace pro hromadnou dopravu, spolujízdu nebo naplánování tras pro jízdní kolo nebo pěšky.

Ekonomické aspekty:

Zavedení zpoplatnění parkování s sebou nese investiční náklady a náklady na provoz, přináší však městu příjem z parkovacích poplatků.

Nízkonákladové

Hlavní dopady opatření:



Dopady na modal split

Zaměstnanci využijí jiné druhy dopravních prostředků – spolujízdu, hromadnou dopravu, kolo, chůzi.



Dopady na životní prostředí

Zprostředkovaně snížením dopravní zátěže.



Dopady na dopravní nehody

Zprostředkovaně snížením dopravní zátěže.



Dopady na zdraví

Nezjištěno.



Sociální a ekonomické dopady

Snížení nákladů zaměstnavatele na poskytnutí parkovacích stání pro své zaměstnance, které činí cca 20 tis. Kč ročně (data z Nizozemí, viz Van Ommeren a Wentink, 2012).



Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.

Dojíždka automobilem do zaměstnání klesne o 25–34 %, pokud je parkování zpoplatněno (Willson, 1992), což pomáhá snížit dopravní zátěž silniční sítě.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Firemní plány mobility
- * Odměna místo cesty autem do práce (parking cash-out)
- * Horní limit počtu parkovacích stání u novostaveb

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Je potřeba počítat s tím, že na počátku implementace je u zaměstnanců opatření velmi nepopulární. Někteří toto opatření vnímají jako zpoplatnění za dojížděku do zaměstnání (Rye a Ison, 2005). Proto je vhodné toto opatření zkombinovat s jakýmkoli opatřením, které by naopak zaměstnancům výhody přineslo a zároveň jasně ukázalo, že na podporu tohoto opatření budou nasměrovány finanční prostředky získané zpoplatněním parkování (např. parkovací infrastruktura pro jízdní kola nebo odměňování zaměstnanců, kteří se do práce nedopraví automobilem).

Rye a Ison (2005), kteří zkoumali průběh zavádění parkovacích poplatků u britských zaměstnavatelů, shrnují, na co je třeba si dát pozor:

- * Vést schůzky se zaměstnanci nekonfrontačně a podpořit je argumentací, proč je důležité parkovací poplatky zavést.
- * Pro ty, kteří budou nadále parkovat, nalézt výhody zpoplatnění např. v kamerami dobře hlídaném parkovišti.
- * Ani management nesmí mít vyhrazené parkovací stání zdarma – každý musí mít stejné podmínky.
- * Zavádět zpoplatnění parkování ve spolupráci s obcí, aby se předešlo přelévání parkujících aut z pozemku zaměstnavatele do okolních ulic.
- * Zpoplatnění nemusí být od počátku vysoké, je spíše potřeba dbát na podporu ze strany zaměstnanců.
- * Pokud zaměstnavatel vydává povolení k parkování, kritéria pro získání povolení musí být zcela jasná a transparentní.
- * Dobré je vyzdvihnout veškerá pozitiva zavedeného poplatku za parkování – např. jistota nalezení parkovacího místa.
- * Je nutné spolupracovat s městem a dopravci na kvalitní nabídce veřejné dopravy, cyklistických stezek a tras, chodníků a bezpečnostních opatření (značení, bezpečné křižovatky apod.), stejně tak se systémy sdílené mobility (carsharing, spolujízda, bikesharing) a tuto nabídku mezi zaměstnanci propagovat.

Norské zkušenosti (Christiansen, 2017) ukazují, že je vhodné zavádět zpoplatnění parkovacích míst v zaměstnání na denní, nikoli měsíční nebo snad roční bázi. Důvodem je zjištění, že už při měsíčním intervalu, kdy má zaměstnanec parkovací místo k dispozici, se dojížděka automobily zdvojnásobuje oproti situaci, kdy lze zaplatit jen na jeden den. Ideální je zpoplatněné parkování a jeho nabídku řešit systematicky v rámci parkovací politiky města. Největší efekt je zajištěn, pokud je omezená / zpoplatněná nabídka parkování v místě, kde cesta vzniká, i v místě, kde končí. Dalším významným faktorem je kompaktnost města a relativně krátké vzdálenosti mezi jednotlivými cíli a funkcemi (obytné a obchodní zóny, vzdálenost k největším podnikům apod.). Velkou roli zde hraje i nabídka veřejné a nemotorové dopravy – alternativ k dopravě automobilové – a jejich síťování a rozložení na území města i v přilehlých oblastech.





Zdroj: https://www.nytimes.com/slideshow/2012/01/08/arts/design/01082012_PARKING.html

Situace v ČR:

V ČR není toto opatření běžně využíváno.

Příklady dobré praxe:

Nottingham

Poplatek za parkování na pracovišti (tzv. Workplace parking levy, WPL) zavedl Nottingham v roce 2012 jako první ve Velké Británii. Jeho cílem bylo snížit objemy individuální automobilové dopravy, ale také mělo působit jako pobídka pro zaměstnavatele, aby spravovali své parkovací prostory. Výnosy získané z WPL směřují na rozšíření tramvajové dopravy, přestavbu železniční stanice v Nottinghamu a také na podporu autobusové dopravy. Za první tři roky fungování bylo vybráno na hromadnou dopravu celkem £25,3 milionů a poplatek platí 18 % zaměstnanců. Celkem 40 % cest do práce je nyní vykonáváno hromadnou dopravou. Pro období 1. 4. 2021 až 31. 3. 2022 je poplatek nastaven pro zaměstnavatele ve výši £379 na parkovací místo na rok (viz <https://www.nottinghamcity.gov.uk/wpl>).

Rada města Nottingham za úspěšné zavedení tohoto opatření získala v roce 2017 prestižní cenu Ashden, která je celosvětově uznávána jako značka excelence v oblasti zelené energie. Více viz <https://www.wwf.org.uk/sites/default/files/2016-12/nottingham%20case%20study%20-%20Workplace%20parking%20levy.pdf>.

Použitá literatura:

CHRISTIANSEN, P.; ENGBRETSSEN, Ø; FEARNLEY, N.; HANSSSEN, J., U. (2017). Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2017, 95, 198–206. DOI: 10.1016/j.tra.2016.10.025

RYE, T.; ISON, S. (2005). Overcoming barriers to the implementation of car parking charges at UK workplaces. *Transport Policy*. 2005, 12(1), 57–64. DOI: 10.1016/j.tranpol.2004.11.002

VAN OMMEREN, J.; WENTINK, D. (2012). The (hidden) cost of employer parking policies. *International Economic Review*. 2012, 53(3), 965–978. DOI: 10.1111/j.1468-2354.2012.00707.x

WILSON, R. W. (1992). Estimating the travel and parking demand effects of employer-paid parking. *Regional Science and Urban Economics*. 1992, 22(1), 133–145. DOI: 10.1016/0166-0462(92)90029-Z