

SNÍŽENÍ POČTU PARKOVACÍCH STÁNÍ U NOVOSTAVEB



dopady opatření na:



*zábor prostoru
(parkování)*



kongesce



emise



hluk

Popis opatření:

Poptávka po parkování je velmi vysoká, zvláště pak po nezaplatněném parkování, a většinou převyšuje nabídku. Aby byla poptávka po parkování uspokojena, bývají v řadě zemí v normách pro novostavby nastaveny spodní limity pro parkovací kapacity. Pokud je dáno tzv. parkovací minimum, tedy předepsaný počet stání, která musí být vybudována na pozemku s určitou funkcí, mají investoři menší prostor reflektovat kontext místa a parkovací kapacity v okolí; je také obtížnější naprojektovat zástavbu proluk a menších pozemků. Jak zdůrazňuje Shoup (2005), normy stanovující parkovací minimum nezohledňují výši poptávky, jaká by byla při nastavení poplatků za parkování – automobilů by v takovém případě mohlo významně ubýt.

Město může ovlivňovat nabídku soukromých parkovacích míst především v souvislosti se schvalováním nových stavebních záměrů. Existují tedy i přístupy buď rušící normy stanovující spodní nepodkročitelnou hranici počtu parkovacích stání u novostaveb bez náhrady, nebo které rušení spodní hranice počtu parkovacích stání kombinují s normou pro horní nepřekročitelnou hranici. Parkovací maximum má zjednodušeně řečeno chránit město před příliš velkým počtem parkovacích míst. Smyslem je omezit automobilový provoz, speciálně v lokalitách, které leží na výhodných trasách hromadné dopravy, a jsou tak dostupné jednoduše i jinými dopravními prostředky než osobním automobilem. Tyto normy se mohou lišit pro různé funkční využití ploch. Někteří autoři doporučují také tzv. flexibilní normy parkování (Weinberger 2012; Marsden 2006; Eriksen, 2018).

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná







Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * V některých městech vznikají celé čtvrti nebo zóny bez aut.
- * Propojení s moderními systémy carsharingu a sdílení vozidel s využitím moderních informačních technologií.

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Hlavní dopady opatření:

	Dopady na modal split	Kvůli ztížené dostupnosti automobilem obyvatelé anebo návštěvníci více využívají jiné dopravní prostředky. Počet parkovacích míst se snižuje o 10–30 % v závislosti na dostupnosti hromadné dopravy (Valentová a kol., 2016; Eriksen, 2018).
	Dopady na životní prostředí	Dodatečná zátěž životního prostředí zplodinami a hlukem z automobilů je omezena díky omezené možnosti využít automobil. Významný pozitivní dopad na snížení záboru území dopravou v klidu, uvolněný prostor je možné věnovat pro jiné využití.
	Dopady na dopravní nehody	Nezjištěno.
	Dopady na zdraví	Zlepšení veřejného zdraví díky snížení znečištění ovzduší a nižší hlukové zátěži.
	Sociální a ekonomické dopady	Nižší investiční náklady znamenají úlevu pro developery a nabyvatele nových nemovitostí. Parkovací místo zvyšuje cenu bytů a ovlivňuje tak i sociální strukturu domácností v městském území. Minimální normy na parkovací stání zvyšují nájem o 2,4 % v obytných částech a snižují počty bytů o 1,2 % tím, že obsazují hodnotné území (Andersson a kol., 2016).
	Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.	Omezení možnosti využít automobil snižuje dopravní zatížení.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Redukce počtu parkovacích stání na ulicích
- * Zóny bez aut
- * Omezený přístup k volnému parkování u zaměstnání
- * Carsharing

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Města obvykle zavádějí obdobné limity pro novostavby spíše ve svých centrálních oblastech, které jsou již nyní přehlcené automobilovou dopravou, a přitom jsou velmi dobře dostupné hromadnou dopravou. Méně se tato politika týká předměstí, kde je naopak pro mnohá města prioritou, aby novostavby dostatek míst k parkování měly a nepřehltily svou vlastní dodatečnou poptávkou uliční stání, pokud jsou tam k dispozici zdarma.

Londýn zavedl první normy pro horní hranici počtu parkovacích stání nejprve pro svou centrální oblast. Od roku 2004 tuto politiku Londýn rozšířil na celé město. Reagoval tak na celonárodní pokyn britského ministerstva pro místní rozvoj, který doporučoval zrušit v místních normách požadavky na minimální počet parkovacích stání s výjimkou stání pro handicapované a nenutit developery zprostředkovávat více parkovacích stání kupujícím svých nemovitostí, než požadují. Ministerstvo naopak doporučovalo zavést horní limit pro parkovací stání (DCLG, 2001).

Jak je patrné ze studie Guo a Ren (2013), zavedení horního limitu přineslo významné změny v počtu parkovacích stání, a to pokles o 40 % parkovacích stání z původně požadovaných. Je velmi zajímavé, že 80 % tohoto efektu má na svědomí možnost volby počtu parkovacích stání – tedy to, že stavebníci nemusí zajistit určitý minimální počet stání, případně nedosáhnout maximálního počtu. Pouze 20 % z tohoto efektu má na svědomí nepřekročitelný horní limit. Cca 25 % novostaveb bylo realizováno v rámci developmentů zcela bez aut.

Mohlo by se zdát, že proto ani není nutné žádné normy horního limitu počtu parkovacích stání zavádět, a jen zrušit ty spodní. Jak však uvádějí Guo a Ren (2013), právě v nejhustěji obydlených oblastech Londýna, kde se lze také nejlépe dopravovat hromadnými dopravními prostředky, měli v Londýně developeři tendenci vybavit nemovitosti vysokým počtem parkovacích stání, protože v těchto místech byla návratnost z investice do parkovacích stání nejvyšší. Zároveň však developeři neberou ve svých úvahách v potaz vysoké celospolečenské náklady, které s dodatečnými parkovacími stáními v těchto lokalitách souvisejí.

Aby tato politika byla efektivní a pouze nedocházelo k přesunu aut z garáží na ulice, musí být zavedeno také efektivní zpoplatnění uličních stání, které povede k celkově efektivnímu trhu s parkovacími stáními.

Situace v ČR:

V ČR v současné době není maximální limit pro počet parkovacích stání u novostaveb zaveden. Základním předpisem, který stanovuje počet parkovacích míst u nových budov, je ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Tato norma stanovuje, že „parkovací a odstavná stání pro osobní automobily se zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy, tj. u obytných staveb, výrobních a administrativních zařízení, škol a zařízení občanské vybavenosti tak, aby etapově i výhledově byla jejich potřeba uspokojena“. Dále tato norma uvádí přesný výpočet počtu parkovacích míst pro různé kategorie objektů, jako jsou například obytné budovy, školy, kulturní zařízení, nemocnice a další zdravotnická zařízení, administrativní a obchodní budovy, ubytovací zařízení, stravovací zařízení, sportoviště a výrobní závody. Například pro nové činžovní domy musí být vybudováno parkovací stání na 1–2 bytové jednotky, u velkých bytů nad 100 m² dokonce 2 parkovací stání na bytovou jednotku.

Příklady dobré praxe:

V ČR je ČSN 73 6110 platná pro celé území republiky. V jiných státech Evropy a v USA jsou tyto normy/předpisy schvalovány a vydávány pro jednotlivé oblasti (město, hrabství, spolkovou zemi). V Rakousku na základě domluvy s příslušným stavebním úřadem není nutné navrhnout počet stání dle normy, ale může se zvolit menší počet. Také je možné využít parkovací plochu pro různé účely, např. dopoledne pro úředníky příslušného úřadu a večer pro diváky některého sportoviště. V Itálii je možné dodržet hodnoty uvedené ve vyhlášce, nebo pomocí průzkumu dokázat, že je např. potřeba méně parkovacích stání (Tillhonová, 2015).

Curych

Parkovací politika města Curychu stanoví pro novou výstavbu minimální (od 60. let minulého století) i maximální (od roku 1989, úpravy v roce 1996) počty parkovacích míst pro definované funkční využití ploch. Parkovací maximum má zjednodušeně řečeno chránit město před příliš velkým počtem parkovacích míst. Současná politika parkování v Curychu byla veřejností ratifikována referendem v roce 2010. Při referendu se 55 % populace města přiklonilo ve prospěch přísného stanovení parkovacího maxima. Např. pro bytový dům se 2 byty po 100 m² a 4 byty po 150 m², který se nachází v centru města, vycházejí počty parkovacích míst 1,7 (min) až 3,0 vozidel (max); pokud je stejný bytový dům na okraji města, pak jsou to hodnoty 4,7 (min) a 7,7 (max). Výši hodnoty v daném intervalu minima a maxima pak ovlivňuje kvalita obsluhy veřejnou dopravou (Valentová a kol., 2016).



Curych, foto Zita Pirmosová

Zajímavé odkazy:

<https://www.vtpi.org/tdm/tdm28.htm>
– Management parkování (v angličtině)

Použitá literatura:

ANDERSSON, M.; MANDELL, S.; THÖRN, H., B.; GOMÉR, Y. (2016). The effect of minimum parking requirements on the housing stock. *Transport Policy*. Vol. 49, pp. 206–215.

DCLG (Department of Communities and Local Government) (2001). *Planning Policy Guidance 13—Transport*. DCLG, London.

ERIKSEN, H. C. (2018). *The effect of flexible parking norms on car use and car ownership in new residential development: a multiple-case study of Malmö, Gothenburg and Copenhagen*. Aalborg University Copenhagen – Sustainable Cities. [Study No. 20133611].

GUO, Z.; REN, S. (2013). From minimum to maximum: Impact of the London parking reform on residential parking supply from 2004 to 2010? *Urban Studies*. 2013, 50.6: 1183–1200.

MARSDEN, G. (2006). The evidence base for parking policies—a review. *Transport Policy*. 13 (6), pp. 447–457.

SHOUP, D. (2005). *The High Cost of Free Parking*. Chicago, IL: Planners Press.

TILLHONOVÁ, V. (2015). *Optimalizace výpočtu celkového počtu stání*. [Diplomová práce.] Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Brno, 2016. 118 s.

VALENTOVÁ, M.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; SPERAT, Z. (2016). *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst*. CDV, v. v. i. a CIVINET ČR a SR, z. s.

WEINBERGER, R.; SEAMAN, M.; JOHNSON, C. (2008). *Suburbanizing the City: How New York City Parking Requirements Lead to More Driving*. Transportation Alternatives, New York.