

SMART PARKOVÁNÍ DIFERENCIACE PARKOVNÉHO



dopady opatření na:



*zábor prostoru
(parkování)*



kongesce



emise



hluk

Popis opatření:

Smart parkování je zpoplatněním parkovacího stání ve výši, která odráží výši poptávky po parkování, případně i další parametry. Při nízké poptávce je cena nízká či nulová. V době či místě (území) nejvyššího náporu na parkovací stání se cena přizpůsobuje poptávce. Protože je množství parkovacích stání fixní, cena při nárůstu zájmu o parkování v danou dobu významně stoupá. Diferencovat výši parkovacích poplatků v závislosti na velikosti poptávky po parkování v daném čase a místě navrhoval již v 50. letech 20. stol. nositel Nobelovy ceny za ekonomii William Vickrey (1954). Moderní ICT technologie přinášejí zajímavé možnosti, jak to realizovat v praxi – kvalitně zprostředkovat informace o obsazenosti parkovacích míst, měnit cenu parkovného v průběhu dne a reagovat tak na dopravní špičku.

Jinými slovy, v atraktivních místech by měly být parkovací poplatky vyšší než v lokalitách, kde jsou parkovací místa poměrně dostupná, a rovněž by měly být vyšší v době, kdy je o parkování veliký zájem. Cílem je také obvykle zvýhodnit krátkodobé parkování a omezit parkování dlouhodobé, proto je možné sazby parkovného nastavit progresivně s ohledem na dobu parkování. Důležité je ale nastavit správně i poměr cen mezi odstavením vozidla v uličním prostoru a méně atraktivním parkováním v podzemí nebo v parkovacích domech. Dobře nastavená cenová politika zajistí, aby se nejvíce platilo za privilegium parkovat na nejžádanějších místech.

Některá města nastavila výši poplatků pro různé typy vozidel i podle toho, jaký dopad na životní prostředí má jejich provoz. Čistší vozidla platí méně, vyšší poplatky pak odvedou ti, jejichž vozidla znečišťují více. Města Stockholm a Kodaň umožňují parkování „čistých“ vozidel zdarma, aby tak motivovala své obyvatele ke koupi elektromobilů nebo nízkoemisních vozidel. Amsterdam, Štýrský Hradec nebo některé městské části Londýna (Richmond nad Temží) a další (viz Kodransky a Herman, 2011) zohledňují množství emisí CO₂, které vozidlo vypouští.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Informování o měnících se cenách parkovného on-line
- * Možnost placení parkovného formou SMS, on-line
- * Využití navigačních systémů, jako je GPS a Galileo, ke zpoplatnění parkujících vozů i monitorování obsazenosti parkovacích míst (zatím se nikde nevyužívá, ale tento přístup lze očekávat do budoucna). Pilotní projekt ve Stockholmu využil laserový radar a kamery na křižujících vozidlech pro monitoring obsazenosti parkovacích míst v ulicích (CIVITAS, 2019).

Ekonomické aspekty:

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

Středně finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Zvyšuje se užitek automobilistů, kteří nemusí trávit čas zbytečným hledáním volného parkovacího stání. Jak ukazuje studie od Van Ommeren a kol. (2011), kroužení aut při hledání místa k zaparkování lidé v Amsterdamu hodnotí jako újmu, která činí průměrně jedno euro denně. Aut hledajících místo k zaparkování je nemalé množství. Podle studie citované v Pierce a Shoup (2013) dosahuje podíl těchto aut průměrně 34 % dopravního proudu.



Dopady na modal split

–



Dopady na životní prostředí

Případová studie ve Stockholmu (CIVITAS, 2019) ukazuje, že diferenciací parkování vedla k poklesu dopravy v důsledku snadnějšího nalezení místa k zaparkování o 30 %, což přineslo snížení znečištění ovzduší a zatížení hlukem. U emisí CO₂ se jednalo o pokles až o 24 %. Pozitivní dopad na snížení záboru území dopravou v klidu.



Dopady na dopravní nehody

Nezjištěno.



Dopady na zdraví

Zlepšení veřejného zdraví v důsledku snížení emisního a hlukového znečištění.



Sociální a ekonomické dopady

Při správném nastavení tarifů má opatření pozitivní dopad na maloobchod – cena parkování vycházející z poptávky přivede do místa maximální množství zákazníků. Snížení kongescí.



Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.

Snížení dopravní zátěže díky rychlejšímu nalezení místa k zaparkování. Jak shrnuje Inci (2015), auta hledají parkovací stání v mnohých městech běžně přes 8 minut.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Opatření úzce souvisí se zavedením celkové **zóny placeného stání**, která se týká i rezidentů.

Odstupňování parkovacích poplatků se může řídit i způsobem využívání – pokud vozidla doplňují službu veřejné dopravy, může je město zpoplatnit nižší sazbou. Vztahuje se to většinou na vozy taxislužby nebo **carsharingu** (sdílení vozidel), případně se nižší sazby uplatňují podle obsazenosti vozidla. První příklady takovýchto opatření najdeme již i v České republice. Například carsharingová společnost Autonapůl získala v Praze a v Brně možnost parkovat vozidla za podmínek obdobných těm, jaké mají rezidenti.

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Je potřeba stanovit citlivě poměr rezidentního a nerezidentního stání. Čím víc parkovacích stání město alokuje za sníženou cenu rezidentům, tím vyšší parkovací poplatky bude nuceno nastavit pro nerezidenty, protože množství parkovacích stání, která jim zbydou k dispozici, bude výrazně omezeno.

Situace v ČR:

Města se snaží diferencovat parkovací poplatky v rámci jednotlivých zón. Zpoplatnění parkování také omezují pouze na denní dobu. Cílená cenotvorba na základě poptávky po parkování zatím chybí.

Příklady dobré praxe:

Rotterdam

Město optimalizuje výši parkovacích poplatků podle poptávky po parkování v jednotlivých ulicích, protože se ukazují významné rozdíly v poptávce po parkování i na relativně malém prostoru (Inci, 2015).

San Francisco

San Francisco se jako první město snaží vytvořit takový cenový systém poplatků za parkování, který bude reflektovat v cenách parkování nikoli pouze místo, kde se parkovací místo nachází, ale i rozdílnou poptávku po parkování v průběhu dne. Vytvořilo tak experiment známý pod názvem SFpark, na který obdrželo nemalou dotaci 18 mil. USD od centrální vlády.

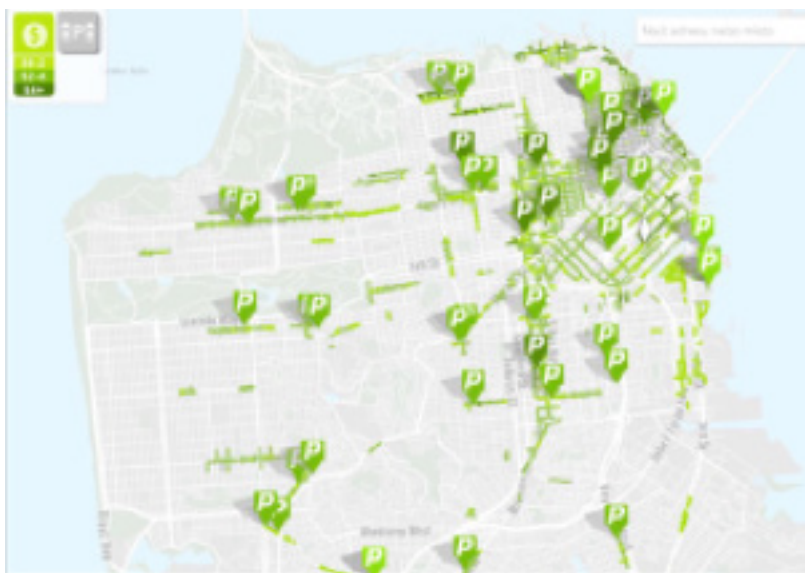
Cílem bylo dosáhnout v jakékoli denní době obsazenosti parkovacích míst tak, aby v nich byla vždy alespoň 1–2 volná parkovací místa a zamezilo se kroužení aut hledajících místo k zaparkování. Zároveň se snaží, aby nebyly ceny nastaveny příliš vysoko, aby parkovací stání nezela prázdnotou. Protože tuto přesnou míru obsazenosti parkovací kapacity není možné reálně dosáhnout, město si stanovilo cílové pásmo obsazenosti jednotlivých městských bloků na úrovni 60–80 %. Pokud na některých místech dlouhodobě obsazenost nedosahovala 60 %, město parkovací poplatky snížilo. Přesáhla-li obsazenost 80 %, město poplatky zvýšilo.

Město rozdělilo 7 000 zpoplatněných míst do 254 monitorovaných bloků a 14 veřejných garáží. Cena parkování se v jednotlivých blocích významně lišila. Minimální parkovací poplatek činil 25 centů za hodinu, v některých blocích dosahovaly parkovací poplatky 6 USD za hodinu. Město průběžně monitorovalo obsazenost v jednotlivých blocích a každých 6 týdnů cenu buď o 25 centů snižovalo či zvyšovalo podle toho, zda požadovaná obsazenost

zůstala nedosažena či byla překročena. Kromě prostorového rozlišení parkovacích poplatků město rozlišilo i parkovací poplatky pro dopolední čas, v období 12:00–15:00 a od 15:00 do večera. V noci žádné parkovací poplatky město za parkující vozidla nepožaduje. Tato cenová politika umožňuje v rámci oblíbenějších míst parkovat spíše krátkodobějším zákazníkům nebo těm, kteří tam opravdu zaparkovat potřebují. Zároveň umožňuje najít levnější místo k zaparkování těm, kteří jsou ochotni do svého cíle dojít ze vzdálenějšího místa pěšky, nebo potřebují parkovat na delší dobu. (Inci, 2015)

V prvním roce provozu takto zpoplatněné parkovací zóny město uskutečnilo přes 5 000 cenových úprav. Přibližně na třetině území došlo k navýšení parkovacích poplatků, na třetině ke snížení a v jedné třetině nemuselo město ceny parkování upravovat vůbec

Tento přístup je obecně chválen za to, že veškerá rozhodnutí o cenových úpravách jsou uskutečněna na základě dat a ekonomických kritérií a jsou vždy zveřejněna. Více o experimentu v Pierce a Shoup (2013).



Zdroj: Demand-Responsive Parking Pricing | SFMTA (<https://www.sfmta.com/demand-responsive-parking-pricing>)

Zajímavé odkazy:

<https://www.sfmta.com/projects/sfpark-pilot-program> -- popis projektu SFpark

Použitá literatura:

INCI, E. (2015). A review of the economics of parking. *Economics of Transportation*. 2015, 4.1-2: 50–63.

KODRANSKY, M.; HERMANN, G. (2011). *Europe's parking U-Turn: from accommodation to regulation*. ITDP, New York.

PIERCE, G.; SHOUP, D. (2013). Getting the prices right: an evaluation of pricing parking by demand in San Francisco. *Journal of the American Planning Association*. 2013, 79.1: 67–81.

VAN OMMEREN, J.; WENTINK, D.; DEKKERS, J. (2011). The real price of parking policy. *Journal of Urban Economics*. 2011, 70, 1, 25–31.

VICKREY, W. (1954). The economizing of curb parking space. *Traffic engineering*. 1954, 29.1: 62–67.