



# MANAŽMENT PARKOVANIA

D.T2.3.1. - Annex III

Verzia 1  
07 2017

## Čo je manažment parkovania a ako to funguje?

Termín *manažment parkovania* sa používa pre aktivity, vedúce k lepšiemu využívaniu existujúcich parkovacích kapacít, zníženiu dopytu po parkovaní a k zvýšeniu počtu áut, v ktorých sa prepravuje viac ako jeden pasažier. Zároveň manažment parkovania redukuje negatívne dopady parkovania na miestnu a regionálnu dopravu, na kvalitu bývania v lokalite a na dizajn verejných priestranstiev. V neposlednom rade kvalitný manažment parkovania zlepšuje prístup do obchodných prevádzok či k prípadným turistickým atrakciám a celkovo zvyšuje vitalitu danej štvrte.

Dostatok parkovacích miest zadarmo alebo za nízku cenu v cieľi zamýšľanej prepravy patrí medzi kľúčové faktory pri rozhodnutí použiť auto namiesto hromadnej dopravy, bicykla, chôdze či car-poolingu. No a keď sú k dispozícii takéto parkovacie miesta, tak sa využívajú pre dlhodobé alebo celodenné parkovanie, zaberajúc cenný priestor pre krátkodobé obrátkové parkovanie, čo obmedzuje prístup do obchodných prevádzok v lokalite či už pre zákazníkov alebo zásobovanie, prístup poskytovateľov služieb (napr. remeselníci, servisné vozidlá) a pod.

Ak je dopyt po parkovaní vyšší ako počet voľných parkovacích miest, tak to tiež prispieva k zvyšovaniu hustoty premávky, pretože veľa áut krúži v danej štvrti stále dokola, hľadajúc stále miesto na zaparkovanie. Nedávne štúdie ukázali, že hľadanie parkovania sa v niektorých centrálnych mestských častiach podieľa na 30 až 45% celkovej dopravy!

Z uvedených dôvodov je potrebné manažment parkovania zaradiť do plánov manažmentu či rozvoja dopravy (DoT, 2008, p. 7B-1).

## Efektívne nástroje manažmentu parkovania

Prax ukazuje sa, že efektívnymi sú tie nástroje manažmentu parkovania, ktoré pracujú s finančnými aspektmi - náklady, benefity a pod. a ktoré ponúkajú finančné a/alebo priestorové výhody preferovaným segmentom, ako sú napríklad zdieľané autá a vany, krátkodobé parkujúce autá a pod. Znižuje sa tým dopyt po doprave ako takej, zvyšuje sa záujem o inú dopravu ako individuálnu automobilovú, znižuje sa nájazd kilometrov a pritom je stále garantovaný určitý počet miest pre krátkodobé parkovanie, čo znižuje mieru "jazdenia dokola" pri hľadaní parkovania. (DoT, 2008, p. 7B-2)

Nižšie uvádzame niekoľko príkladov manažmentu parkovania, vhodných z hľadiska inštitucionálnej mobility.



## 1. Vydávanie povolení, správa poplatkov

Parking schemes should take into account individual needs such as temporary or permanent mobility impairment, home location, access to alternative transport, job needs and the responsibilities of carers. Some charging schemes are tiered, to take account of earnings. Staff consultation is especially important in introducing parking restrictions, and the details of schemes will vary according to the outcome of these discussions. (Cairns et al., 2002, p. 65)

### 1.1. Nemocnica Derriford (Plymouth, Veľká Británia)

Nemocnica Derriford má 5761 zamestnancov a vyše 1300 parkovacích miest. Povolenie na parkovanie vydáva najmä tým zamestnancom, ktorí pracujú v “prvej línii” zdravotnej starostlivosti, telesne postihnutým zamestnancom a tým, ktorí automobil využívajú ako súčasť práce (posudzuje sa individuálne na základe počtu najazdených “služobných” kilometrov a služobných potrieb). Okrem trvalého povolenia je možné kúpiť si aj jednodenný parkovací lístok, čo slúži pre tých, ktorí prídu do práce autom iba výnimočne. Platba sa potom realizuje denne alebo sa odpočíta zo mzdy. Pracovníci, ktorí pracujú v noci a cez víkendy, dobrovoľníci a užívatelia dočasného ubytovania v areáli, získavajú povolenia zadarmo a mimo pracovných hodín môžu parkovať aj bez povolenia.

Pre zdieľané autá je rezervovaných 130 parkovacích miest blízko pri budove; zamestnanci majú k dispozícii počítačovú aplikáciu na spoluobsadzovanie vozidiel a tak auto s piatimi pasažiermi nie je zriedkavé.

Pre získanie parkovacieho povolenia je stanovená presná procedúra, čo zaručuje férovosť a transparentnosť procesu. Povolenie vydáva iba odbor správy budov, nikto iný nemá danú právomoc.

Keď sa tento plán zavádzal, zamestnanci boli informovaní plagátmi a newslettermi, konzultácie so zamestnancami sa konajú aj priebežne prostredníctvom spoločného zamestnaneckého výboru, ktorý sa stretáva štvrtťočne;

Zavedenie parkovacích povolení znížilo dochádzanie zamestnancov autom takmer o tretinu.

(Cairns et al., 2002, p. 18)

### 1.2. Spoločnosť Orange (Bristol, Veľká Británia)

Kancelárie spoločnosti Orange v Bristole sa nedávno presťahovali z okraja mesta do administratívnej budovy Temple Point v centre. Vznikla tým núdza o parkovacie miesta, ktorú spoločnosť rieši systémom parkovacích povolení. Spoločnosť má k dispozícii 107 parkovacích miest, z ktorých dve vyhradila pre postihnutých vodičov a 12 miest premenila na parkovisko pre 50 bicyklov a 28 motoriek. Celkovo má teda 400 zamestnancov k dispozícii 95 parkovacích miest.

Pre vydávanie parkovacích povolení spoločnosť vytvorila bodovací systém, v ktorom sa body získavajú za:

- osobné potreby - starostlivosť o deti alebo o iné osoby, počet kontrahovaných hodín mimo pracovnú dobu, počet osôb v aute (týka sa miest vyhradených pre car-pooling) a dostupnosť pracoviska z miesta bydliska hromadnou dopravou, chôdzou alebo bicyklom;
- pracovné potreby - počet pracovných ciest za týždeň a za deň, nutnosť prevážať ťažké zariadenia.

Povolenia sú vydávané dvakrát do roka, čo zvyšuje ich efektivitu. Parkovacie miesta sú očíslované. Nepovolené parkovanie hlásia priamo zamestnanci, ktorým sa tak obsadilo parkovacie miesto. Niekoľko “flexibilných” miest slúži pre príležitostné parkovanie a môžu byť vopred rezervované. (Cairns et al., 2002, pp. 11-12)



### 1.3. University of Bristol

Univerzita v Bristole zaviedla systém parkovacích poplatkov na základe dopravných potrieb a výšky príjmu zamestnancov. Ide o výsledok intenzívnych konzultácií so zamestnancami, o parkovaní sa konalo 15 verejných stretnutí, na ktorých sa zúčastnilo okolo 1000 zamestnancov. V ďalších fázach na návrhu pracovali vybratí zástupcovia zamestnancov a odbory a finálne znenie pravidiel zostavila špeciálna pracovná skupina. Záznamy zo stretnutí univerzita zverejnila na svojej internetovej stránke, aby bol ďalší vývoj pravidiel transparentný.

Plán manažmentu parkovania kombinuje denné parkovacie poplatky s podporou využívania alternatívnych druhov dopravy. Každé auto, parkujúce v areáli univerzity, musí mať viditeľne umiestnenú povolenku. Povolenky sú rozdelené do niekoľkých kategórií:

#### **Zamestnanci**

Zamestnanci univerzity si môžu požiadať o parkovacie povolenie v areáli univerzity, ale ich nárok sa hodnotí podľa niekoľkých kritérií: doprava detí, starostlivosť o postihnuté alebo choré osoby a seniorov, dostupnosť bydliska hromadnou dopravou (dopravný čas “od dverí k dverám”).

Okolo univerzitného areálu je vyčlenená 2-míľová (cca 3 km) zóna. Zamestnanci, ktorí majú trvalé bydlisko v tejto zóne, nie sú vôbec oprávnení (s výnimkou postihnutých zamestnancov) žiadať o parkovacie povolenie v areáli univerzity.

#### **Car-pooling**

Ak najmenej dvaja zamestnanci nahlásia, že budú pre dochádzanie využívať jedno auto, môžu požiadať o parkovacie povolenie pre zdieľané auto. Cena za takéto povolenie je odvodená od mzdy najmenej zarábajúceho zo zdieľajúcich zamestnancov. Povolenie sa vydáva na osobu “hlavného vodiča”, ale jeho súčasťou je aj celkovo 30 dní parkovania ročne aj pre každého člena nahlásenej posádky.

#### **Postihnutí**

Táto kategória zahŕňa všetkých postihnutých - trvalo aj dočasne postihnutých, študentov aj zamestnancov. Záujemci musia predložiť zdravotnú dokumentáciu a vysvetliť dopad postihnutia na cestu do práce či do školy z hľadiska módu aj trvania. Ak je záujemca úspešný a získa povolenie, tak sa mu priradí parkovacie miesto čo najbližšie k jeho pracovisku, ak je to možné a odôvodnené. Za parkovacie povolenie nič neplatia. Ak je postihnutie trvalé, tak aj parkovacie povolenie je trvalé a nie je potrebné ho každý rok obnovovať.

#### **Služobné parkovanie**

Ide o parkovanie služobných vozidiel jednotlivých oddelení. Povolenie na parkovanie je možné vydať iba v prípade, že po 70% doby, pre ktorú je povolenie vydané (napríklad 1 rok) bude parkovacie miesto obsadené služobným vozidlom aspoň 3 dni v týždni.

#### **Dodávatelia**

Dodávateľské firmy môžu požiadať o ročné parkovacie povolenie, ktoré po splnení určitých podmienok dostanú zadarmo, ale potom platia za každý parkovací deň.

#### **Návštevníci**

Parkovacie miesto pre návštevníka si musí vopred rezervovať oddelenie, ktoré návštevníka pozýva a ktorému je potom aj účtovaný poldenný alebo celodenný poplatok. Návštevník ako taký neplatí nič.



V žiadnej kategórii sa neplatí za prosté vydanie povolenia, ale až za jeho využívanie a to na dennej báze. Je potrebné kupovať si stieracie kupóny, ktoré je potom potrebné viditeľne umiestniť. Výška poplatku závisí od príjmu zamestnanca a pohybuje od 1,35 GBP až po 5.16 GBP (0.0083% hrubej mesačnej mzdy). Pri zdieľanom aute sa cena odvodzuje od mzdy najmenej zarábajúceho pasažiera a cenu za parkovanie si pasažieri rozpočítajú medzi sebou, takže je to pre nich výhodnejšie. Postihnutí vodiči neplatia žiadny poplatok nielen za vydanie povolenia, ale ani za denné parkovanie.

Oddelenia univerzity platia za parkovanie (pri vyššie uvedených podmienkach) 833 GBP.

Ako bolo spomenuté, zaradenie do kategórií je podmienené aj úrovňou dostupnosti pracoviska z bydliska hromadnou dopravou. Informácie o verejnej hromadnej doprave, o cestovných poriadkoch, vzdialenostiach, frekvenciách a pod. si pre účely získania parkovacieho povolenia musia vyhľadať sami zamestnanci, čo je výhodou, keďže sa dozvedia o možnostiach hromadnej dopravy a môže ich to podnietiť k jej využívaniu.

Pred zavedením súčasného systému manažmentu parkovania sa za parkovanie platilo tiež, ale oveľa menej ako dnes, iba 0.35% mzdy za ročné parkovacie povolenie. Dnes predstavuje ročný výnos z parkovania 220.000 GBP a využíva sa účelovo na podporu dochádzania do práce. (Cairns et al., 2002, pp. 29-30)

## 2. Finančné stimuly

Finančné stimuly pri manažmente parkovania spočívajú v tom, že cestujúcim, najmä dochádzajúcim do práce, je ponúknutá finančná kompenzácia, ak obmedzia cesty autom. V konečnom dôsledku to pre poskytovateľa stimulu môže predstavovať úsporu, keďže nemusí pre cestujúceho (dochádzajúceho) zabezpečovať parkovacie miesto.

Finančné stimuly môžu byť rôzne. “Peniaze za neparkovanie” znamená, že ak zamestnanec, ktorý zvyčajne využíva poskytnuté parkovacie miesto, nepríde do práce autom, dostane určitý finančný obnos. “Peniaze na dopravu” predstavuje dotovanie predplateného cestovného lístka zamestnanca. “Univerzálny cestovný lístok” znamená, že väčšia skupina (napríklad zamestnanci určitej inštitúcie) dostane hromadnú zľavu na cestovnom, ak jej členovia obmedzia v dohodnutej miere cesty autom. Finančným benefitom je aj poskytnutie dotácie na parkovanie áut s viac pasažiermi (car-pool). Takéto dotácie si ich príjemcovia zvyčajne vážia, pretože predstavujú pozitívne odmeňovanie tých, ktorí aktívne znižujú dopravné a parkovacie nároky.

Uvedené finančné stimuly zvyčajne znížia dochádzanie autom o 10-30% v závislosti od výšky stimulov a od ďalších faktorov. V mestskom prostredí ide zvyčajne o presun k chôdzi a k hromadnej doprave, v prímestských oblastiach ide o presun k bicyklovaniu a zdieľaniu áut. Programy finančných stimulov sú úspešné najmä na univerzitách a vysokých školách.

### 2.1. Peniaze za neparkovanie

Štúdia Shoup (1994) sa zamerala na úlohu finančných stimulov na zmenu dopravných návykov. Venovala sa ôsmim zamestnávateľom v Kalifornii, ktorí museli svojim zamestnancom zo zákona poskytnúť namiesto parkovania finančnú kompenzáciu. Tento prístup znížil počet zamestnancov, ktorí dochádzali sami v aute, o 3 až 22%, v priemere o 13% a počet pri dochádzaní najazdených kilometrov o 12%. (Cairns et al., 2004, p. 25)

#### 2.1.1. Pfizer

Ústredie farmaceutickej spoločnosti Pfizer vo Veľkej Británii zaviedlo “peniaze za neparkovanie” v roku 2001. Každý zamestnanec firmy má oprávnenie parkovať na pracovisku, ale spoločnosť dá zamestnancovi 2 GBP za každý deň, keď príde do práce bez auta. Tento bonus zhruba zodpovedá výške nákladov na parkovanie, ktoré tým spoločnosť nemusí vynaložiť. Pre registráciu sa využíva bežná zamestnanecká karta.



Zamestnanec dostane príslušné body za každý príchod či príjazd na pracovisko, ak však systém, zaznamená, že odišiel autom (cez výjazd z parkoviska), body za ten deň sa mu odčítajú. Odmena sa potom vypláca raz za rok. Tento systém je výhodný aj pre car-pooling, keďže kartu použije pri odjazde z práce iba jeden zo zamestnancov (Cairns et al., 2002, p. 46).

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.*