



Pokyny SPRÁVA UDRŽITELNÉHO PARKOVÁNÍ

Verze: Listopad 2015



Správa parkování představuje pro města výkonný nástroj, jímž lze ovlivňovat dopravu. Řízením nabídky, konceptu a ceny parkovacích míst mohou města dosáhnout vysoké úrovně kontroly nad plynulostí silničního provozu a objemem dopravy. V minulosti radnice měst a městských částí prostě rozšiřovaly nabídku parkování, aby tak přilákaly více aut. Současné strategické přístupy k parkování jsou vyrovnanější a zahrnují i společenské a environmentální cíle, přičemž se zaměřují i na zlepšení kvality života ve městech.

V minulých desetiletích v Evropě neustále rostl počet osobních automobilů. Mnohá města se ocitla v situaci, kdy jsou zahlcena dopravou a podnikají opatrné kroky směřující k omezení dopravních zácp. Zavedením poplatku za vjezd autem do města mohou města snížit počet vozidel pohybujících se na jejich území a zároveň získat peníze, které lze použít na rozvoj udržitelné dopravy. A klíčový je i fakt, že snížení objemu dopravy má přímý vliv na úroveň

znečištění ovzduší. V neposlední řadě je nutno konstatovat, že parkovací místa zabírají významnou část prostoru ve vnitřním městě. Pozemky, na kterých se nacházejí, jsou drahé a vzácné. Auta se navíc používají pouze po krátkou dobu a až 23 hodin denně pouze stojí. Celkově řečeno: auta snižují kvalitu života ve městech kvůli prostoru, který zabírají, a emisím, které produkují.



Není bez zajímavosti, že srovnávací studie dopadu tohoto opatření odhalila, že objem dopravy se snížil téměř o 7,5 %. Příjmy z parkovného město navíc částečně používá na úhradu veřejné dopravy.

Vhodná správa parkování může snížit počet nezbytných parkovacích míst, vyrovnat nabídku a poptávku a vytvořit celou řadu doplňkových přínosů. Tato studie se zabývá několika faktory, které by se měly zohlednit, a věnuje se některým příkladům úspěšné správy parkování.

Vídeň

Vídeň strategicky využívá správu parkování za účelem usměrňování poptávky po dopravě a dosažení udržitelných cílů včetně snižování znečištění ovzduší. Na konci roku 2012 Vídeň rozšířila správu parkování do několika dalších čtvrtí.

Zavedení řízeného parkování

Správa parkování zahrnuje několik důležitých faktorů: Zavedení parkovacích zón, řešení specifických potřeb a nastavení odpovídajících cenových úrovní představují jen několik z nich. Město potřebuje vyhodnotit dosažené úspěchy a v případě, že nedošlo k odpovídajícímu vyrovnání nabídky a cenových úrovní, provést zlepšení.

Ceny parkování

Na parkovací zónu jsou samozřejmě kladeny poněkud odlišné požadavky. Koneckonců rezidenti mají na místa, kde žijí, jiné požadavky než návštěvníci a turisté, kteří se v těchto místech pohybují. Sazby lze však odpovídajícím

způsobem strukturovat díky využití různých cen v jednotlivých zónách. V dopravně přetížených oblastech je nutno nastavit vyšší ceny, zatímco oblasti v jejich blízkosti, kde je naopak nadbytek kapacity, lze zatraktivnit pro dlouhodobější parkování díky nižšímu parkovnému.

Nabídka parkování

Kromě zavedení poplatků za parkování může mít mimořádné dopady i určování počtu parkovacích míst. Evropská města dlouhodobě věnují stále větší pozornost počtu parkovacích míst, která jsou reálně k dispozici. Pečlivým omezením nabídky parkovacích míst na ulicích tak města mohou získat drahocenný prostor, což má za následek zvýšení kvality života. Současně dochází i ke zvýšení hodnoty zbývajících parkovacích míst.

Lze například stanovit maximální počet parkovacích míst v daném městě. Případně lze i revidovat požadavky na minimální počet parkovacích míst u nových bytových projektů.

Ceny parkování založené na množství emisí
V několika čtvrtích v Londýně a Amsterdamu byly zavedeny projekty různých úrovní poplatků za parkování na základě emisních tříd vozidel. Mají-li ceny přímý vliv na rozhodování, spojení ekonomických pobídek s environmentálními cíli urychlí přechod k čistší dopravě. Nevýhodou je, že správa podobných systémů ke složitější. Parkování založené na objemu vyprodukovaných emisí však rozhodně má smysl.

Rozdělování

Poplatky za parkování jsou obecně zdrojem příjmů. Proč tedy nepřemýšlet o rozdělování těchto prostředků? Tyto příjmy lze použít k



přímému financování určité položky rozpočtu, např. investic do udržitelné dopravy. Provedla to například Barcelona, kde se 100 % příjmů z parkovného věnuje na rozvoj městského projektu sdílení jízdních kol. Rozdělování příjmů z parkovného na rozvoj udržitelných dopravních opatření zvýší úroveň pochopení ze strany veřejnosti i její souhlas se změnami.

Změna účelu využití parkovacích míst

V evropských městech se stále rychleji realizují řešení sdílené mobility. Kupříkladu Paříž zrušila parkovací místa, aby se vytvořily pro její projekt sdílení jízdních kol s názvem Vélib'. Neméně důležitou součástí propagace sdílené mobility je i vytvoření parkovacích míst pro projekty sdílení aut a vozidla s nulovými emisemi. A neposlední řadě mají velký potenciál z hlediska snížení počtu vozidel ve městech i koncepty P+R (Park&Ride, tedy Zaparkuj a jeď).

Územní plánování

Města by se měla rozrůstat tak, aby se nové stavební projekty vždy kontrolovaly z hlediska počtu parkovacích míst, která jsou pro ně plánována. Nemělo by se spoléhat pouze na automobilové spojení mezi těmito projekty a městem, ale mělo by být k dispozici i spojení s městem veřejnou dopravou.

Další klíčové faktory

Při přípravě projektu parkování je nutno zvážit i celou řadu dalších záležitostí:

- Obavy místních firem ohledně ekonomického dopadu na jejich podnikání
- Obavy místních komunit obyvatel z přelití dopravy do ulic v rezidenčních zónách
- Vhodné sazby parkovného za využívání pozemků
- Možnosti omezení nabídky prostřednictvím zón se smíšeným využitím pozemků
- Souhlas s projektem řízeného parkování ze strany trhu a místních komunit
- Dostatečný objem parkovacích míst pro případ růstu poptávky

Brusel

Cílem několika měst je celkové omezení nabídky parkování. Patří k nim Kodaň či Curych. Brusel v rámci zásadní změny přístupu města k parkování nedávno do svých plánů zahrnul cíl snížení celkové nabídky parkovacích míst o 16 %. S tím je spojeno zvýšení cen a nový koncept parkovacích zón, do nichž patří přibližně 60 % z celkové nabídky parkovacích míst.

Lidé dojíždějící do města za prací

Důležitou součástí přístupu ke správě parkování je řešení mobility lidí, kteří do města dojíždějí za prací.

Město má možnost volby z několika možností. Může se zaměřit na dojíždějící, kteří představují s ohledem na projekty parkování hlavní zájmovou skupinu, a zavést odpovídající poplatky za parkování v obchodních a kancelářských čtvrtích. Nebo může odpovědnost za parkovací místa pro zaměstnance požadovat po společnostech. Některá města řeší problém tímto způsobem a účtují společnostem poplatky za parkovací místa.

Další přístupy vyžadují přizvání společností do procesu plánování. Společnosti by pak mohly



podporovat pracovní programy propagující dojíždění hromadnou dopravou (a nikoli autem) nebo sdílení vozidel mezi zaměstnanci.

Překážky

Úloha technologií ve správě parkování roste a otevírá příležitosti k přijetí řešení správy parkování, která přesně odpovídají potřebám. Jde mimo jiné o parkometry zapojené do sítě, využívání telekomunikací a poskytování informací v reálném čase, díky nimž řidiči zjistí poskytnutí aktuální informace o možnosti najít parkovací místo. Města volí řešení, která vyhovují jejich potřebám a možnostem rozpočtu.

Amsterdam

Amsterdam používá k řízení dopravy vysoce propracovaný systém využívající moderní technologie. Má databázi se státními poznávacími značkami, které jsou navíc propojeny s informacemi o emisích. Město kontroluje SPZ a provádí křížovou kontrolu získaných informací s údaji v databázi. V centru Amsterdamu jsou jedny z nejvyšších sazeb parkovného na světě. Město má také zajímavá nařízení týkající se obytných domů: vyžaduje nahrazení parkování na ulici parkováním mimo ulici.

Další myšlenky

Města stále častěji určují zóny, kde je parkování méně vhodné, a mění ulice a parkovací místa na prostor určený pro veřejnou dopravu, udržitelnou dopravu a další účely. Uveďme tři příklady:

Používání fyzických zábran omezujících možnost parkování, např. čar, patníků a dalších prostředků. Přesun parkování do méně žádaných míst. Prodloužení vzdálenosti na parkoviště, kterou je nutno překonat chůzí.

Shrnutí

- Přístupy ke správě parkování je nutno upravit podle specifické situace a potřeb.
- Je nutno zpracovat komplexní analýzu zaměřenou na veškeré náklady a přínosy.
- Je nutné, aby na základě podrobných informací bylo dosaženo vyrovnané nabídky parkování a poptávky po něm.
- Územní plánování se musí zaměřit na veškeré aspekty a rozměry problematiky. Je nutný kompromisní přístup k dopravě a rozvojové plánování.
- Je nutno analyzovat dopad velkých stavebních projektů na dopravní systémy.
- Přejděte od parkování na ulici k parkování mimo ulici. Parkovací místa pak musí vytvořit soukromé subjekty nebo musejí být součástí obytných projektů.
- Přizvěte do procesu velké zainteresované strany.
- Účast a transparentnost.
- Informace a marketing.



Další informace (angličtině):

- ITDP, Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation, 2011, online 9/2013:
- http://www.itdp.org/index.php/news/detail/european_parking_u-turn_reaps_rewards_ideas_for_the_rest_of_the_world/
- Todd Litman, Parking Management Comprehensive Implementation Guide, Victoria Transport Policy Institute, online 9/2013
- Todd Litman, Parking management Best Practices, Planners Press, 2006

KONTAKT

Radnice měst a městských částí, které mají zájem o další informace, nás mohou kontaktovat:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND) e.V. | Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefon: + 49 30 275 86-484
E-mail: arne.fellermann@bund.net

O NÁS

Clean Air je projekt devíti evropských organizací zaměřujících se na ochranu životního prostředí a bojuje za čistý vzduch v evropských městech. Navzdory stávajícímu právnímu rámci a právům občanů na čistý vzduch představuje v mnoha městech problém překračování limitů znečištění ovzduší. Znečištění ovzduší ohrožuje zdraví, životní prostředí a klima. Je čas něco udělat!

www.cleanair-europe.org

V roce 2009 byla zahájena přidružená kampaň "Bez sazí pro klima", jejímž cílem je snížení emisí sazí z diesellových motorů, které urychlují změnu klimatu a představují hrozbu pro veřejné zdraví. K dnešnímu dni se ke kampani přidalo dvanáct nevládních neziskových organizací.

www.sootfreeclimate.org

partneři projektu



project coordination