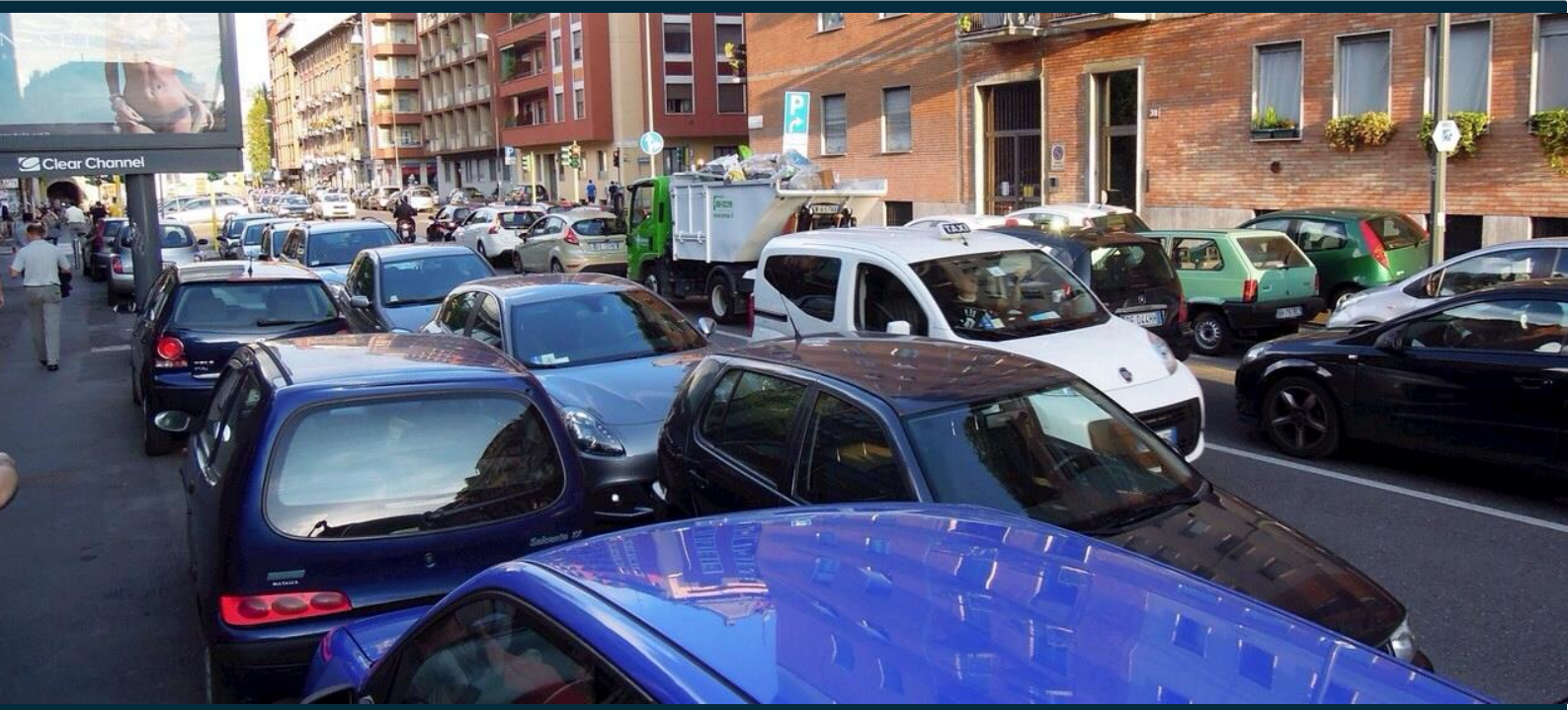


Smernica

Verzia: November 2015

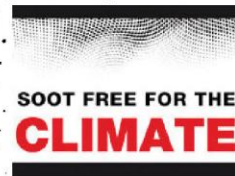
UDRŽATEĽNÁ SPRÁVA PARKOVANIA



Správa parkovania je výkonný nástroj miest na ovplyvnenie dopravy. Riadením ponuky, dizajnu a ceny parkovacích miest dokážu mestá uplatniť vysokú mieru kontroly nad tokom a objemom dopravy. V minulosti obce jednoducho rozširovali ponuku parkovacích miest, aby pritiahli viac a viac áut. Súčasné politiky parkovania majú vyvázenejší pohľad, vrátane sociálnych a environmentálnych cieľov a ich zámerom je vylepšiť kvalitu života v mestách.

Počet majiteľov áut v Európe v uplynulých desaťročiach plynule rástol. Mnoho miest sa začalo topiť v doprave a podnikajú opatrné kroky na obmedzenie preťaženia. Spoplatnením vstupu vozidla do mesta dokážu mestá znížiť počet áut jazdiacich po uliciach a súčasne vygenerovať peniaze, ktoré môžu použiť na udržateľné metódy dopravy. A čo je kľúčové, zmenšený objem dopravy má priamy vplyv na úroveň znečistenia ovzdušia. Parkovacie miesta

v neposlednom rade zaberajú výrazný objem hodnotného priestoru v centrách miest. Pozemky, ktoré zaberajú, sú drahé a vzácne. Autá sa okrem toho používajú len na krátky čas a 23 hodín denne len stoja na mieste. Autá vo všeobecnosti znižujú kvalitu života v mestách priestorom, ktorý zaberajú, aj vyprodukovanými emisiami.



Vhodná správa parkovania dokáže znížiť počet potrebných parkovacích miest, vyvážiť ponuku a dopyt a vytvoriť dlhý zoznam súvisiacich prínosov. V tomto dokumente sa poukazuje na niekoľko faktorov, ktoré by sa mohli zohľadniť a skúma niekoľko príkladov úspešnej správy parkovania.

Zavedenie riadeného parkovania

Správa parkovania v sebe zahŕňa niekoľko dôležitých faktorov: Zavedenie parkovacích zón, riešenie špecifických potrieb a nastavenie vhodných cenových hladín je len niekoľko málo z nich. Mesto musí zhodnotiť úspešnosť a zaviesť vylepšenia v prípade, že ponuka a cenové hladiny neboli dobre vyvážené.

Viedeň

Mesto Viedeň strategicky zaviedlo správu parkovania, aby mohlo riadiť dopyt po doprave a dosiahlo udržateľné ciele, vrátane zníženia znečistenia ovzdušia. Koncom roka 2012 Viedeň rozšírila svoju správu parkovania do niekoľkých ďalších štvrtí.

Zaujímavé je, že porovnávací štúdiá jej vplyvu preukázala, že objem dopravy sa znížil o takmer 7,5 %. Okrem toho mesto používa výnosy z parkovania čiastočne aj na verejnú hromadnú dopravu.

Ceny parkovania

Samozrejme, že na jednotlivé parkovacie zóny sa kladú pomerne rôzne požiadavky. Obyvatelia majú koniec-koncov iné požiadavky na svoje životné prostredie ako návštevníci a turisti. Použitím zónovej cenotvorby sa poplatky dajú vhodným spôsobom štruktúrovať. Preťažené

oblasti si vynútiť vyššie ceny, blízke okolie s prebytkom kapacity sa môže zatriktívniť pre dlhodobých používateľov parkovacích miest nižšími parkovacími poplatkami.

Ponuka parkovacích miest

Okrem nastavenia ceny parkovania môže mať veľký vplyv aj riadenie objemu. Už dlhú dobu venujú európske mestá stále vyššiu pozornosť počtu skutočne dostupných parkovacích miest. Opatrným znižovaním ponuky parkovacích miest v uliciach získavajú mestá cenný priestor, čím zlepšujú kvalitu života. Súčasne s tým zvyšujú hodnotu zostávajúcich parkovacích miest.

Mestá môžu napríklad stanoviť stropy pre počet parkovacích miest v meste. Alebo by mohli napríklad prehodnotiť minimálne požiadavky na parkovacie miesta pre nové projekty obytných priestorov.

Ceny parkovania na báze emisií

Niekoľko mestských častí v Londýne a Amsterdame ustanovilo schémy parkovacích poplatkov v závislosti od emisnej triedy vozidiel. Keď majú ceny priamy vplyv na rozhodovanie, naviazaním ekonomických stimulov na environmentálne ciele sa zrýchli prechod na čistejšiu dopravu. Odvrátenou stranou mince je tento druh systémov je náročnejší na spravovanie. Parkovanie na báze emisií je však stále veľmi rozumná cesta.

Vyčlenenie

Poplatky za parkovanie v zásade tvoria výnosy. Tak prečo nemyslieť na to, ako ich získať? Tieto výnosy sa dajú použiť na priame financovanie konkrétnej rozpočtovej kapitoly, napríklad investície od udržateľnej dopravy. Mesto Barcelona tak vykonalo a 100 % výnosov z



poplatkov za parkovanie vyčlenilo na mestský systém zdieľania bicyklov. Presmerovaním poplatkov za parkovanie na opatrenia v prospech udržateľných metód dopravy zlepši prijatie a porozumenie zo strany verejnosti.

Prekvalifikujte svoje parkovacie miesta

V európskych mestách práve prebieha rýchle zavádzanie riešení zdieľanej mobility. Napríklad Paríž zrušil parkovacie miesta, aby na ich mieste vytvoril priestor na systém požičiavania bicyklov Vélib'. Rovnako dôležité súčasti ich podpory sú parkovacie miesta pre carsharingové systémy a vozidlá s nulovými emisiami. Veľký potenciál odstraňovania vozidiel z miest majú v poslednom rade aj koncepcie Park&Ride.

Mestské plánovanie

Mestá by mali rásť takým spôsobom, pri ktorom sa nové územné projekty kontrolujú z hľadiska plánovania parkovacích miest. Miesto spoliehania sa na spojenie s mestom prostredníctvom automobilov by sa mali dobre pripojiť aj na verejnú hromadnú dopravu.

Ďalšie kľúčové faktory

Pri vypracovávaní politiky parkovania existuje veľké množstvo ďalších záležitostí, ktoré by sa mali zohľadniť:

- Obavy miestnych podnikateľských prevádzok o ekonomickú životaschopnosť
- Obavy komunít z presunu vozidiel pri parkovaní do obytných oblastí
- Vhodné úrovne poplatkov pre využitie územia
- Príležitosti na obmedzenie ponuky z dôvodu zmiešaného využitia územia
- Prijatie trhom a komunitou

Brusel

Existuje niekoľko miest, ktoré sa zameriavajú na obmedzenie celkovej ponuky parkovacích miest, vrátane Kodane a Zürichu. Pri nedávnom generálnom prepracovaní mestskej parkovacej politiky pridal Brusel cieľ znížiť celkovú ponuku parkovacích miest o 16 % v kombinácii so zvýšením cien a novou zonáciou, ktorá zahŕňa približne 60 % ponuky všetkých parkovacích miest.

- Zabezpečenie dostatočného priestoru na parkovanie pre zvyšujúci sa dopyt

Dochádzajúci

Dôležitý prístup k správe parkovania je zamerať sa na rozhodovanie dochádzajúcich o mobilitu. Mesto môže zvoliť rôzne možnosti. Môže sa vo svojej politike parkovania zamerať na dochádzajúcich ako hlavnú záujmovú skupinu a naceniť podľa toho komerčné štvrte. Alebo by mohla preniesť zodpovednosť za parkovacie miesta pre zamestnancov na príslušných zamestnávateľov. Niektoré to tak robia a účtujú spoločnostiam poplatky za ich parkovacie miesta.

Iné prístupy zahŕňajú spoločnosti do plánovacích procesov. Môžu podporovať pracovné programy, ktoré podporujú dochádzanie inými prostriedkami ako automobilmi alebo vozovými parkmi.

Prekážky

Úloha technológií v správe parkovania sa stále zvyšuje a otvárajú sa možnosti pre presné riešenia správy parkovania. Zosieťované merače, použitie telekomunikačných informácií a



Amsterdam

Amsterdam má vysoko technologický prístup k riadeniu svojej dopravy. Má databázu poznávacích značiek, ktoré sú spojené s informáciami o emisiách. Mesto sníma poznávacie značky a informácie krížovo porovnáva so svojou databázou. V centre mesta má Amsterdam jedny z najvyšších poplatkov na svete. Existujú zaujímavé predpisy na úseku bytovej politiky, ktoré vyžadujú odstránenie parkovania z ulíc do mimouličných priestorov.

informácií v reálnom čase, ktoré vodičom áut poskytujú aktuálne informácie o šanci na nájdenie parkovacieho miesta. Mestá si vyberajú riešenia, ktoré vyhovujú ich potrebám a rozpočtu.

Ďalšie úvahy

Mestá vo zvyšujúcej sa miere identifikujú zóny s menej žiaducim parkovaním a menia ulice a parkovacie miesta na priestory využívané na verejnú hromadnú dopravu, udržateľnú dopravu alebo iné účely. Tu sú tri príklady:

Použitie fyzických zábran na obmedzenie možností parkovania, napr. čiarami, stĺpkami a inými opatreniami. Premiestnenie parkovacích

miest do menej žiadaných lokalít. Predĺženie dráhy pešieho prechodu na parkovacie miesto.

Zhrnutie

- Prispôbte prístupy k správe parkovania na svoju konkrétnu situáciu a potreby.
- Vypracujte komplexnú analýzu zameranú na všetky náklady a prínosy.
- Dopyt a ponuka po parkovaní sa musia vyvažovať na základe podrobných informácií.
- Holistické a viacrozmerné mestské plánovanie zahŕňajúce dopravu A rozvojové plánovanie.
- Analyzujte dopad veľkých rozvojových projektov na dopravné systémy.
- Presuňte parkovanie z uličných do mimouličných priestorov. Parkovacie miesta potom musí vytvárať súkromný sektor alebo musia byť súčasťou obytných priestorov.
- Zahrňte do procesu veľkých partnerov.
- Účasť a transparentnosť.
- Informácie a marketing.



D'alšie informácie (angličtina):

- 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

V prípade záujmu môžu obce získať ďalšie informácie na nasledujúcom mieste:



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

O NÁS

Čisté ovzdušie je projekt deviatich európskych environmentálnych organizácií, ktoré bojujú za čisté ovzdušie v európskych mestách. Napriek existujúcemu legislatívnemu rámcu a právu občanov na čisté ovzdušie zostáva neustále porušovanie limitov znečistenia ovzdušia problémom v mnohých mestách. Znečistenie ovzdušia ohrozuje zdravie, životné prostredie a klímu. Je čas zakročiť!

www.cleanair-europe.org

Súvisiaca kampaň "Sootfree for the Climate" (Bez sadzí za klímu), spustená v roku 2009, sa zmeriava na redukciu emisií sadzí z dieselových motorov, ktoré urýchľujú zmenu klímy a predstavujú nebezpečenstvo pre verejné zdravie. Do dnešného dňa sa do kampane zapojilo dvanásť európskych MVO.

www.sootfreeclimate.org

autor projektu



project coordination

