

METODIKA PARKOVÁNÍ V RÁMCI UDRŽITELNÉHO PLÁNOVÁNÍ MĚSTSKÉ MOBILITY

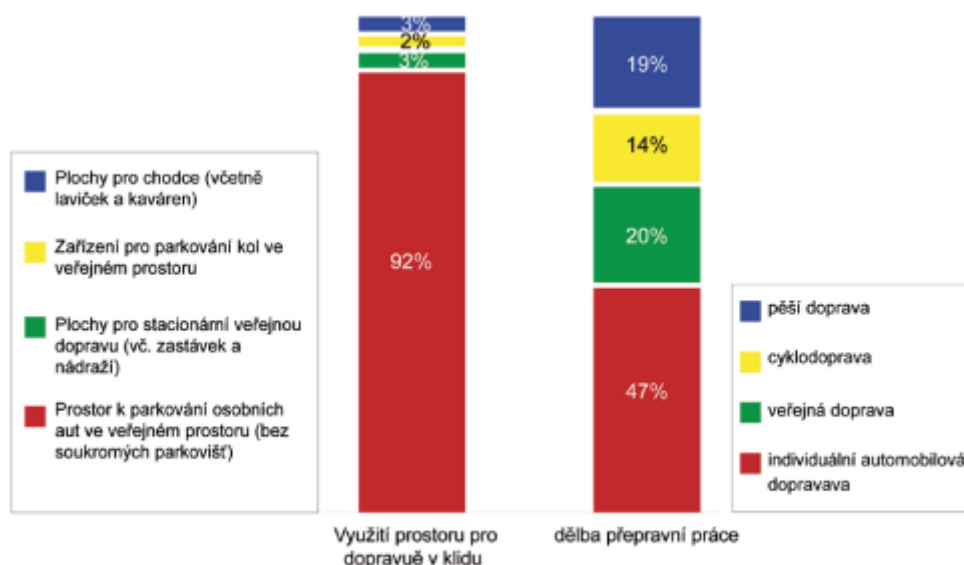
1.	Úvod	3
1.1.	Problémy městské dopravy spojené s parkováním.....	3
1.2.	Bariéry řízení parkování ve městech	5
1.3.	Taktický	7
1.4.	16 dobrých důvodů pro řízení parkování	9
1.5.	Koncepty propojení individuální a veřejné hromadné dopravy.....	11
1.6.	Pochopení konceptů řízení parkování – obory činností	11
2.	Principy SUMP v kontextu řízení parkování	12
2.1.	Plán udržitelné mobility ve „funkčním městě“.....	12
2.2.	Vypracujte dlouhodobou vizi a jasný plán implementace.....	14
2.3.	Zhodnoťte současný a budoucí výkon	15
2.4.	Rozvíjejte všechny druhy dopravy integrovaným způsobem	15
2.5.	Spolupracujte přes institucionální hranice	15
2.6.	Zapojte občany a příslušné zainteresované strany.....	15
2.7.	Zajistěte sledování a hodnocení	16
2.8.	Zajistěte kvalitu	16
3.	Řízení parkování oblasti činností, které mají význam	17
3.1.	Překonejte výběr poptávky a nabídky v parkování.....	17
3.2.	Vyčleňte výnosy z parkování jako strategie inkluzivního financování	18
3.3.	CURYCH	18
3.4.	VÍDEŇ.....	19

1. Úvod

1.1. Problémy městské dopravy spojené s parkováním

Auta jezdí v průměru jen necelou jednu hodinu denně a zbývajících 23 hodin někde stojí¹. Městský prostor určený pro stacionární automobilovou dopravu bývá v nepoměru k jeho podílu na využívání. Ve městě Graz, přestože automobil představuje pouze 47 % podílu dopravy, zabírá 92 % městského prostoru využívaného pro stacionární provoz. V průměru jeden vůz použije dvě až pět různých parkovacích míst denně – u každého cíle cesty musí být možnost, kde zaparkovat. To přináší velké nároky na prostor – každé parkovací místo potřebuje přibližně od 15 m² do 30 m². Snadné parkování přitom ovlivňuje způsob, jak je možné se na různá místa dostat, a ovlivňuje tedy všeobecnou dostupnost i volbu dopravního prostředku.

Využití prostoru pro dopravu v klidu a dělba přepravní práce (veřejné a individuální dopravy) v Grazu (Rakousko)



Zdroj: Rakouský výzkum mobility z roku 2011 a město Graz (2013)

Obrázek 1: Využití prostoru pro dopravu v klidu a dělba přepravní práce (veřejné a individuální dopravy) v Grazu (Rakousko)

Kontroly parkování a zpoplatnění jsou často vnímány jako „okrádání“, neboli jako opatření, které vyvolává odpor a nedůvěru k organizátorům. Přinejmenším můžeme říci, že řízení parkování vyvolala mnoho politických a veřejných kontroverzí.

Z těchto důvodů zůstává řízení parkování často doménou nedotčenou osobami s rozhodovací pravomocí, pokud se problémy s parkováním nevymkly kontrole a pokud město nechce získat finanční příjmy. Toto vedlo k pouze reaktivnímu a operativnímu způsobu řešení parkování, který reaguje pouze na konkrétní problém (na určitém místě) a k použití izolovaného přístupu, což dále usnadňuje používání auta. Mechanismus předvídání a poskytování – často se zaměřující na infrastrukturu – tedy dominuje parkovací politice v mnoha městech po mnoho let.

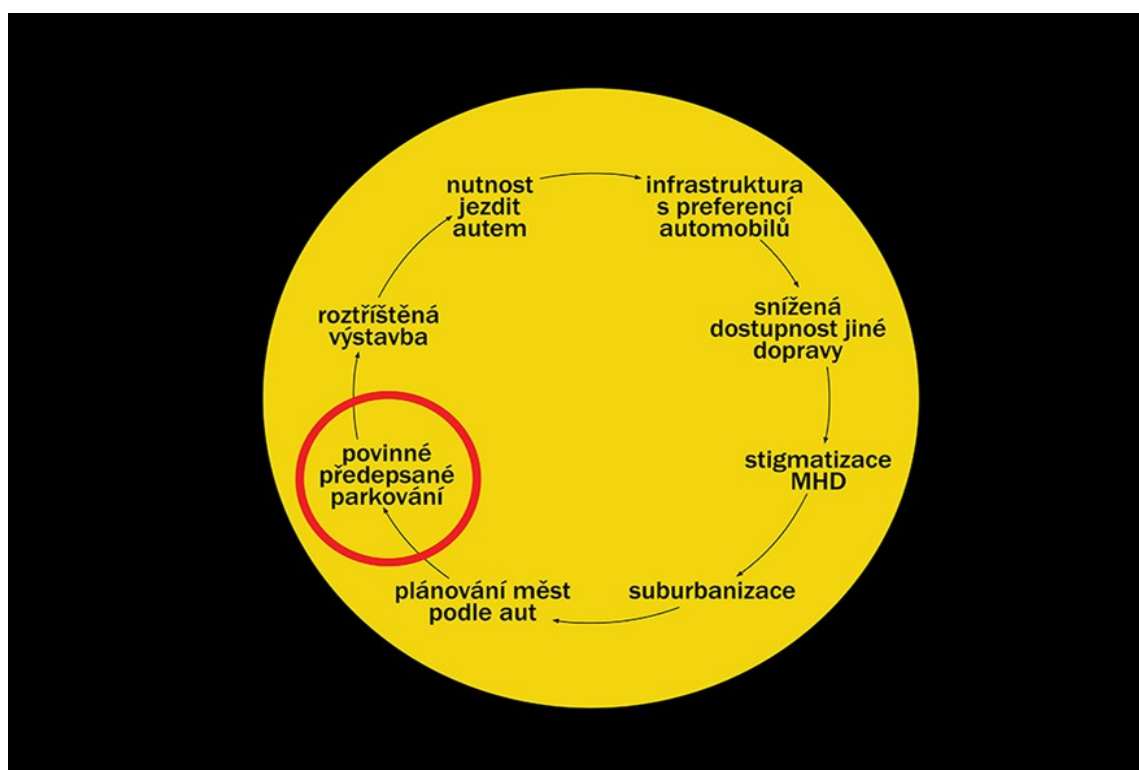
Můžeme vidět výsledky těchto politik: rozvoj zaměřený na automobily a přeplněný městský prostor městům dominuje, zatímco se současně dále zvyšuje motorizovaná doprava, což negativně ovlivňuje obyvatelnost měst.

¹ Češi jsou národem chalupářů a významná část aut se využívá jen o víkendech. Proto je auto v průměru denně využíváno dokonce jen 40 minut.

Zatím co cyklisté a chodci představují v počtu vykonaných cest 33 % podílu dopravy, ale pro jejich potřebu je zabráno pouze 5 % městského prostoru, v případě veřejné hromadné dopravy je zábor veřejných ploch 3%².

V každém městě s rostoucí dopravou vozidel roste i poptávka po parkování. Když řidiči aut nemohou poblíž najít parkovací místo, mají tendenci si stěžovat, tráví spoustu času hledáním místa a někdy parkují bezohledně nebo nezákonně. „Parkovacích a nakládacích míst by mělo být dostatek, blízko k cíli, kvalitní a nejlépe bezplatné,“ je často přáním těch obyvatel, firem a návštěvníků, kteří se ozvou. Když se podniky a maloobchodníci potýkají se zavedením řízeného a placeného parkování, často se obávají ztráty podnikání a příjmů.

V důsledku rozšiřování počtu parkovacích míst, a to i v důsledku jejich předepisování normami pro jakoukoliv výstavbu, vzniká tzv. „kolo smrti dobrého městského prostředí“:



1. Výstavba a infrastruktura je dimenzovaná pro plynulost automobilové dopravy, většina investic probíhá do silnic a parkování, vše ostatní se musí podřídit ve zbytkovém prostoru.
2. Prostředí určené pro auta znevýhodňuje všechny ostatní druhy dopravy, klesá obslužnost, rychlost a spolehlivost VHD.
3. Nedostatečné a nepohodlné pokrytí VHD vede ke stigmatizaci jeho uživatelů – nejlépe viditelné na autobusové dopravě na periferii. Každý, kdo aspoň trochu může, upřednostní auto.
4. Automobilové prostředí se svým hlukem, nehostinností pro pěší pohyb a pobyt vytváří tlak na suburbanizaci – roztahování měst do krajiny. Lidé chtějí uniknout “hlučnému a špinavému městu” (tzn. ve skutečnosti chtějí uniknout autům)
5. Suburbanizace zvyšuje nutnost plánování a výstavby nových radiál, spojek a okruhů, které ale okamžitě vytváří prostor a kapacitu pro vyšší počet aut.
6. Závislost na automobilové dopravě vyvíjí nekonečný tlak na výstavbu dalších parkovacích stání

² Pro ilustraci, v Praze je podíl cest dle Ročenek dopravy TSK následující: IAD = 25 %, veřejná hromadná doprava = 39 %, pěší = 35 %, cyklisté = 1 %.

7. Parkování a dopravní stavby vytváří roztržitou výstavbu s nízkou propustností a velkými vzdálenostmi mezi budovami, kde je jakýkoliv jiný typ dopravy nepříjemný, nebezpečný, nebo nemožný a auto je nezbytností k důstojnému životu.

Z tohoto kruhu je nutné někde vyskočit, a nejjednodušší (i když nejvíc výbušná) je právě revize parkovacích kapacit. A vyřešit se dá tržní cenou za parkování. Parkování ve veřejném prostoru funguje ještě podivněji než to soukromé. Například rezidenční parkování v modré zóně v Praze stojí za den stejně jako jeden rohlík.

1.2. Bariéry řízení parkování ve městech

Existují bariéry, které brzdí tvůrce politik a městské samosprávy, které by si mohly přát zavést řízení parkování v plném rozsahu ve svých městech pomocí strategického a integrovaného přístupu jako zásadní součást jejich SUMP. Některé z těchto překážek jsou velmi podobné těm, u kterých bylo zjištěno, že ovlivňují využívání SUMP.

Souhrnně :

- Nedostatek (obecného) povědomí o řízení parkování a jeho výhodách
- Nepochopení konceptu řízení parkování, jeho procesu nebo toho, jak zapadá do SUMP
- Nesrovnalosti nebo omezení vyplývající z jiných politik a legislativy, které brání komplexnímu přístupu k řízení parkování
- České normy vyžadují po všech stavbách velmi specifický počet parkovacích stání bez ohledu na cokoli, včetně přání majitele pozemku (viz kolo smrti dobrého městského prostředí).
- Levná cena veřejného parkování dotuje automobilovou dopravu na úkor všeho ostatního a přímo se podílí na zvýšené ceně všeho zboží, služeb a nemovitostí, degradaci městské a přírodní krajiny, zdraví obyvatel a ztraceného času v dopravních zácpách.
- Dojem nedostatku parkování je univerzálně sdílená hodnota kdekoli na světě
- Nedostatečná účast veřejnosti při projednání politiky parkování včetně vizualizace cílového stavu a stavu s projektem a bez projektu (projekce kvality ovzduší/hluky)
- Nedostatek politických vstupů a strach mezi politiky, že mohou být odmítnuti svými voliči.

Změna vývoje v oblasti parkovací politiky zaznamenala prakticky všechna evropská města. Mnohá z nich nakonec zjistila, že bez ohledu na to, kolik nových parkovacích míst a dopravní infrastruktury bylo postaveno, dopravní zácpy se pouze zhoršovaly, přičemž až 5 % kongescí bylo způsobeno řidiči, kteří projížděli městem a hledali levné parkovací místo. Progresivnější města proto začala hledat jiná řešení než výstavbu další dopravní a parkovací infrastruktury a více začala zohledňovat sociální a environmentální náklady dopravy

Takto se ukázalo, že postup pouhého přizpůsobování nabídky parkovacích míst poptávce je již překonaný a mnohem lépe se osvědčil přístup managementu parkování. Ten spočívá v lepším využívání zařízení, která jsou k dispozici, v nastavení regulačních podmínek podle potřeb města a v doplnění jen nejnutnější potřebné parkovací infrastruktury.

Tabulka 1: *Srovnání starého a nového přístupu k parkování*

Tradiční přístup k parkování	Moderní přístup k parkování
Parkovací problém je způsoben obvykle nedostatečnou nabídkou parkovacích míst.	Problémů s parkováním může být celá řada. Může to být neodpovídající nebo nadměrná nabídka, příliš vysoké nebo příliš nízké ceny (parkovací poplatky), nedostatek informací pro uživatele, nevhodné hospodaření.
Velký počet parkovacích míst je vždycky žádoucí.	Nadbytek parkovacích míst je stejně škodlivý jako jejich nedostatek.
Parkování má být zdarma a být financováno nepřímo prostřednictvím nájmu a daní.	Pokud je to možné, mají uživatelé za zaparkování zaplatit přímo pomocí parkovacích poplatků.
Parkovací místo získá ten, kdo přijde první.	Parkování by mělo být regulováno ve prospěch určitých skupin. <i>(dle poptávky / nabídky)</i>
Požadavky na budování parkovacích míst je třeba přísně dodržovat bez výjimek a obměn.	Požadavky na budování parkovacích míst by měly odrážet konkrétní situaci a být flexibilní.
Inovace je třeba nejprve řádně vyzkoušet a je možné je použít jen v případě, že se osvědčily a jsou široce akceptovány.	Inovace je třeba podporovat, protože i neúspěšné experimenty často poskytnou užitečné informace.
Management parkování je poslední možností, která se využívá jen v případě, že růst poptávky je nereálný.	Management parkování se široce využívá jako prevence problémů s parkováním.
„Doprava“ znamená řídit auto. Rozptýlená zástavba (sprawl) je přijatelná nebo dokonce i žádoucí.	Automobilová doprava je jen jedním z typů dopravy. Typy rozptýlené zástavby závislé na automobilové dopravě mohou být nežádoucí.

1.3. Taktický urbanismus

Taktický urbanismus navrhuje především projekty směřující ke zvýšení dopravní bezpečnosti pro pěší a cyklistickou dopravu a ke zvýšení pobytové kvality veřejného prostoru. Využívá řadu nástrojů jako je venkovní mobiliář, přenosné kontejnery s rostlinami, dopravní zábrany (kužely, sloupky, bariéry). Intervence taktického urbanismu mohou mít i přechodný nebo dočasný charakter, jako např. školní ulice, pouliční slavnosti, dny bez aut nebo playstreets.



Obrázek 2a: Historický význam lokality může být parkovací politikou významně ovlivněn (Praha, Malostranské náměstí, počátek roku 2016)



Obrázek 2b: Parkoviště zmizelo – místo parkování vozidel je zde prostor pro zastavení chodců (Praha, Malostranské náměstí, podzim roku 2016)

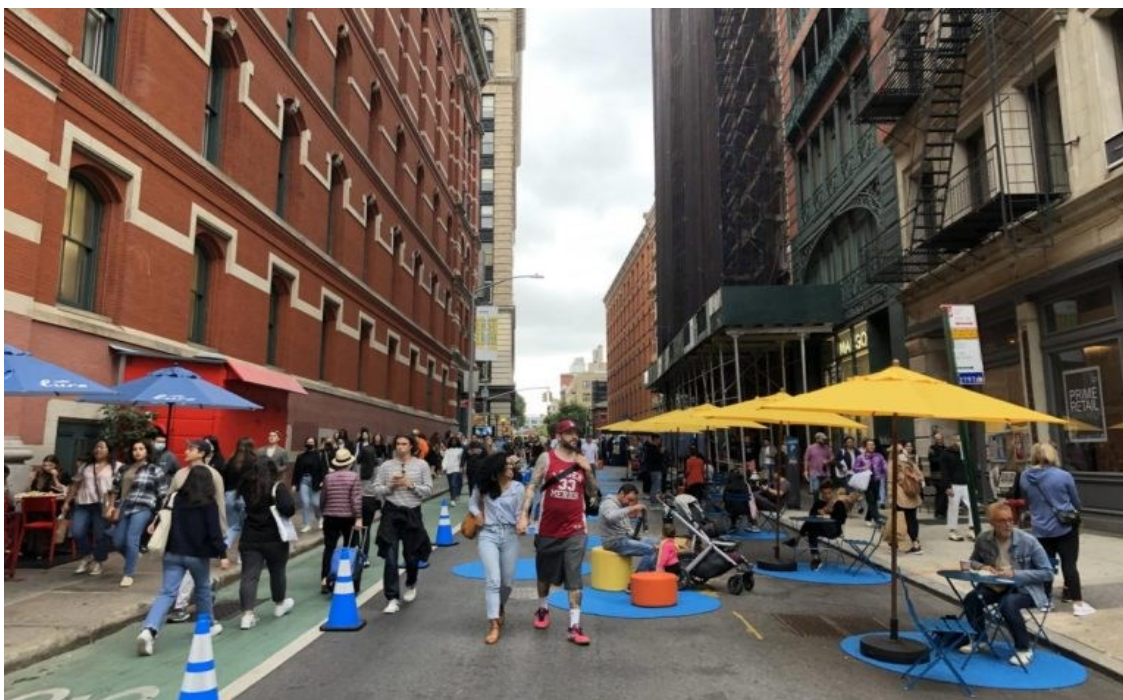
Projekty taktického urbanismu mají pět klíčových charakteristik:

1. Jedná se o krátkodobé změny s nízkými materiálovými náklady a nízkou mírou rizik,

které jsou prvním krokem k iniciaci změn dlouhodobých.

2. Nedílnou součástí je sběr a vyhodnocování kvalitativních a kvantitativních dat pro posouzení toho, co funguje nebo nefunguje.
3. Zavádění změn probíhá v několika fázích.
4. Jedná se o lokální řešení pro lokální problémy v oblasti územního plánování.
5. Při realizaci spolupracují veřejné a soukromé instituce s neziskovými organizacemi a jejich příznivci.

Pro každé město jsou nejcennější reálné praktické zkušenosti s propojením vize a plánů a následná realizace projektů, které přinášejí pozitivní změny.



Obrázky 3a, 3b: Praktické příklady taktického urbanismu ve městě

1.4. 16 dobrých důvodů pro řízení parkování

Stále více měst chápe potřebu změny. Od 90. let města krok za krokem, někdy metodou pokusu a omylu, ukazují podstatné výhody (více) politik a postupů udržitelného parkování. Parkování se stává nedílnou součástí postupů řízení poptávky po dopravě a dostává se na vyšší místo v městské politické agendě a v procesu plánování.

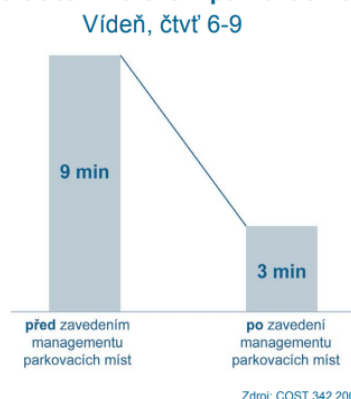
Projekt EU PUSH & PULL podrobně popsal a zdokumentoval následujících 16 dobrých důvodů pro řízení parkování. Tyto důkazy a informační listy založené na faktech poskytují potřebné informace a přesvědčivé argumenty pro odborníky z praxe, aby zvážili zavedení správy parkování ve městech. Všechny tyto argumenty jsou založeny na ústředním principu, že řízení parkování je klíčem k řízení městské mobility:

1. Veřejné prostranství má vysokou hodnotu, a proto by se za něj mělo platit, pokud je využíváno k parkování.
2. Řízení parkování přispívá k udržitelnějšímu výběru způsobu dopravy, a tím i kvalitě života.

Parkování v atraktivním městě je pro úspěch obchodů méně důležité, než si majitelé těchto obchodů myslí. Lidé si vybírají, kde budou nakupovat, na základě charakteru a kvality obchodů a atmosféry v místě. Parkování hraje svou roli, ale není hlavním faktorem. Výzkum ukazuje, že neexistuje žádná souvislost mezi počtem parkovacích míst, který máte k dispozici, a úspěchem vašeho obchodního centra. Lidé, kteří do obchodů chodí pěšky, jezdí na kole a veřejnou dopravou navštěvují obchody častěji a navštěvují více obchodů než ti, kteří přijíždějí autem.

3. Řízení parkování vede k menšímu provozu při vyhledávání místa na parkování.

Průměrná doba k nalezení parkovacího místa



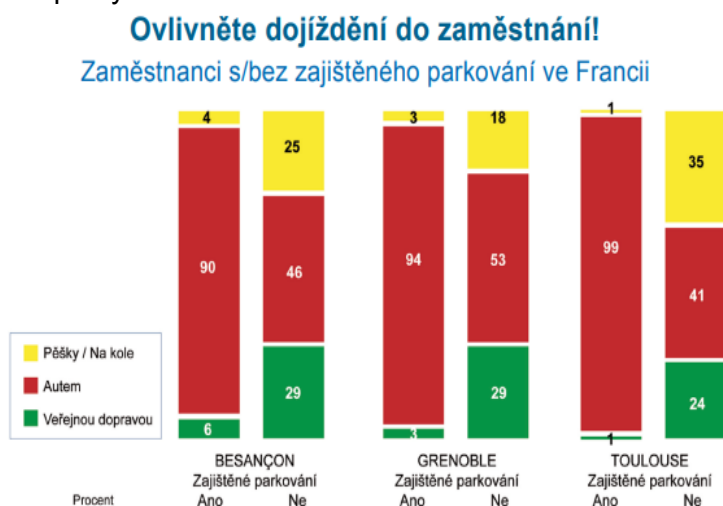
Obrázek 3: Průměrná doba k nalezení parkovacího místa, Vídeň

4. Řízení parkování má dobrý dopad na akceptaci ve srovnání s jinými opatřeními řízení poptávky, jako je zpoplatnění silnic.
5. Lidé si obvykle stěžují před zavedením nového managementu parkování, ale počáteční odpor se obrátí na podporu, když si uvědomí jeho pozitivní dopady.
6. Management parkování chrání evropská historická města před „invazí“ zaparkovaných aut.
7. Parking Management „nezabije“ hlavní ulici – může podpořit místní ekonomiku. Podpora lokální ekonomiky prostřednictvím posílení racionálnějšího a řízeného přístupu k parkování a pomoc městským rozpočtům v úspoře peněz díky nerealizaci nákladů na stavbu dalších parkovacích míst



Obrázek 4: *Přijetí managementu parkovacích míst, Vídeň*

- 8.
9. Řízení parkování nezastaví společnosti investující ve vašem městě.
10. Garantovaná parkovací místa na pracovištích významně ovlivňují volbu způsobu dopravy.



Zdroj: Citadins face à l'automobilité – srovnávací analýza měst Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Ženeva a Lausanne, 1998

Obrázek 5: *Zaměstnanci s/bez zajištěného parkování ve Francii*

11. Řízení parkování přispívá k bezpečnosti silničního provozu.
12. Nutné je vymáhání přestupků při parkování – a nikoli obtěžovat uživatele aut.
13. Pečlivě zvolené standardy parkování mohou mít pozitivní dopad na bydlení a další realitní projekty.
14. Správné sazby, ceny a přiměřené pokuty nebo snížení bodů řidičům jsou klíčem k úspěchu správy parkování.
15. Management parkování může zvýšit obecní příjmy, které lze použít k podpoře udržitelné mobility.
16. Správně nastavený management parkování se vyplatí!

1.5. Koncepty propojení individuální a veřejné hromadné dopravy

Výše uvedený text se věnoval především parkování v intravilánu města s ohledem na rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Je ale nutné se věnovat rovněž pravidelné dojížděce do města ze suburbánní oblasti (nebo i z okrajové části města samotného), ale i z dalších oblastí. Pokud není volbou cesta čistě veřejnou hromadnou dopravou nebo na kole a je volbou osobní automobil, je nutné zajistit kombinaci auto – veřejná hromadná doprava, neboť parkovací možnosti v jádrovém městě jsou omezené (viz výše). Do této oblasti spadají následující případy. Mohou být zavedeny i kapacitní autobusové linky přímo do města, u velkých měst je pak nutné hledat řešení pro zajištění pravidelnosti spojů, např. realizací vyhrazených pruhů pro linkové autobusy a IZS na příjezdech do města.

1.5.1. VHD příměstské oblasti jako napajec k páteřním linkám železniční dopravy – napojení venkovské oblasti v lokálních centrech

V případě větších měst bývá rozsáhlá i suburbanizace. Vznikají obytné celky s omezenou nabídkou služeb i zaměstnání, což generuje dopravu do města nebo do lokálních center v rámci aglomerace. V takovém případě je nutné, aby krajský objednatel zajistil obsluhu těchto rezidenčních oblastí, neboť v tomto případě se již jedná o celky, které pro pravidelnou obsluhu veřejnou hromadnou dopravou dávají smysl (pravidelnou linkovou dopravou, dopravou na zavolání nebo poptávkovou dopravou), možná je i forma poptávkové dopravy. Tyto linky by měly zajišťovat k páteřním linkám železniční dopravy, a to do stanice umístěné v lokálním centru. V případě východního předměstí hlavního města lze uvést jako příklady takových center Český Brod nebo Čelákovice ležící na páteřní železniční trati. Taková linka VHD nekončí na nějaké venkovské železniční zastávce, ale ve městě, které nabízí určité spektrum služeb a pracovních příležitostí a školy.

1.5.2. PaR v příměstské oblasti u páteřních linek železniční dopravy

Pro dojížděku z řídce osídlených oblastí s nedostatečnou místní obsluhou VHD je nutné vytvářet parkovací příležitosti u páteřních železničních tratí, a to především tam, kde zesílená individuální doprava nebude významně zatěžovat okolí. Nabízí se využít železniční zastávky umístěné na okraji obcí. V případě východního předměstí hlavního města lze uvést jako příklady takových zastávek Tuklaty, Rostoklaty, Tatce nebo Mstětice. Takové parkování je nutné zajistit zdarma.

1.5.3. PaR na okraji větších měst u kapacitní MHD

Parkování PaR na okraji města u páteřní MHD je rovněž řešením, ale u větších měst se jedná obvykle o řešení nákladné (vyšší cena pozemků), navíc je zde problematické najít dostatečnou plochu, neboť tato místa jsou zajímavá z důvodů dostupnosti i pro developerské projekty (velmi často zejména v okolí stanic metra). Proto je tento případ parkování PaR vnímat spíše jako doplňkové řešení. Tento typ parkování by měl být zpoplatněn nižší cenou, než je parkovné dále ve městě.

1.5.4. PaR u železničních stanic v centrech velkých měst

Parkoviště PaR je vhodné zavádět i v centrech větších měst u hlavních železničních stanic. V tomto případě je ale nutné ošetřit, že parkoviště bude využíváno pro návazné cesty dálkovou železniční dopravou, a že nebude využíváno v režimu PaG, neboť to by zhoršovalo dopravní situaci v centru města. Parkování v těchto místech je třeba proto vázat na zakoupený jízdní doklad pro cestování železnicí, v ostatních případech by měla být cena parkovného vyšší než v okolí.

1.6. Pochopení konceptů řízení parkování – obory činnosti

Činnosti řízení parkování lze rozvíjet a implementovat v rámci – logicky souvisejících – tematických oblastí. Následujících sedm oblastí byly vybrány do Park4SUMP kvůli jejich zásadnímu významu pro řízení parkování jako efektivní nástroj plánování udržitelné městské mobility.

1. Rozšíření správy parkování je klíčem k tomu, aby mohlo být cenově a/nebo časově a prostorově omezeným parkováním ovlivněno více cestujících autem.
2. Vyčlenění výnosů z placeného parkování na opatření udržitelné mobility by se mělo stát logickým prvkem nákladů a přínosů pro integraci do SUMP a zároveň vyřešit mnoho problémů finanční podpory SUMP.
3. Normy pro parkování v nové zástavbě mohou mít velký vliv na mobilitu a vlastnictví auta.
4. Vymáhání je životně důležité pro efektivní fungování správy parkování.
5. Řízení parkování – včetně sběru dat, výměny a inteligentního interoperativního využití – se musí stát páteří SUMP, protože je to hlavní nátlaková aktivita ke zkrocení stále rostoucího používání automobilů.
6. Technologické a institucionální/společenské inovace umožňují efektivní řízení parkování s nižšími náklady a účinnější vymáhání při současném zajištění rovného přístupu.
7. Doprovodná – push & pull – opatření podporují změnu chování různých cílových skupin: obyvatel, návštěvníků, zaměstnanců



Obrázek 6: Regulace parkovací doby pro osobní automobily (Londýn, 2014)

2. Principy SUMP v kontextu řízení parkování

2.1. Plán udržitelné mobility ve „funkčním městě“

Řízení parkování může přispět k udržitelné vizi pro vaše město, a tedy i pro definované cíle SUMP.

- Zlepšení kvality života lidí
- Zlepšení kvality ovzduší a snížení hluku
- Snížení kongescí
- Zlepšení (multimodální) dostupnosti (funkcí)
- Zlepšení kvality a atraktivity veřejného prostoru
- Zlepšení ekonomické životaschopnosti

Řízení parkování má přímý vztah ke všem těmto cílům, ačkoli dostupnost, kvalita života a ekonomická vitalita jsou obvykle explicitní.

Tabulka 2: *Dopady nástrojů regulace na počty parkovacích míst a objem dopravy*

Strategie	Popis	Obvyklé snížení počtu parkovacích míst	Pokles dopravy
Sdílení parkovacích míst	Parkovací místa slouží více uživatelům a různým typům cílů	10-30 %	
Pravidla parkování	Pravidla stanovená pro parkování dávají přednost určitým typům využití – zásobování, zákazníkům, rychlým pochůzkám a lidem se zvláštními potřebami	10-30 %	
Přesnější a flexibilnější předpisy pro parkovací stání	Upřesňujte předpisy pro budování parkovacích míst podle specifické situace v konkrétním místě	10-30 %	
Parkovací maxima	Stanovte maximální počty parkovacích míst	10-30 %	
Zásobování	Umožněte krátkodobé parkování pro zásobování		
Parkování mimo lokalitu	Poskytněte parkovací místa mimo uliční prostor nebo další, i třeba vzdálenější alternativy	10-30 %	
Chytrý růst	Podporujte typy kompaktní, ne monofunkční zástavby. Podporujte sdílení parkovacích míst a používání dalších dopravních prostředků	10-30 %	Ano
Zlepšení podmínek pro chůzi a jízdu na kole	Zlepšete podmínky pro chůzi a jízdu na kole, aby dostupná parkoviště mohla obsluhovat širší oblast	5-15 %	Ano
Zpoplatnění parkování se zohledněním poptávky	Poplatky za parkování musí motoristé platit přímo za použití parkovacích zařízení a na výběr poplatků je třeba dohlížet	10-30 %	Ano
Zlepšení způsobů placení parkovného	Využívejte účinnější způsoby plateb, aby byl výběr parkovného pohodlnější a méně nákladný	Různé	Ano
Finanční pobídky	Motivujte zaměstnance finančně, aby využívali i jiné druhy dopravy než automobil, například příplatkem za nevyužívání parkovacích míst	10-30 %	ano
Oddělení parkovacích míst od nájmu	Prodej nebo pronájem parkovacích míst by neměl být vázán na prodej nebo nájem jiných prostorů v budovách	10-30 %	ano
Reforma parkovacích poplatků	Změňte daně tak, aby podporovaly cíle managementu parkování	5-15 %	ano

Infrastruktura pro cyklisty	Zajistěte parkování jízdních kol a převlékárny	5-15 %	ano
Zlepšení informací a marketingu	Zajistěte poskytování snadno využitelných a přesných informací o dostupnosti parkování a jeho cenách, využívejte mapky, značení, brožurky a internet	5-15 %	ano
Lepší vymáhání plateb a pravidel	Zajistěte, aby dohled nad dodržováním regulace byl efektivní, ohleduplný a spravedlivý	Různé	
Organizátor parkovacích služeb	Zřídte organizaci, která se bude starat o management parkování podle vašich potřeb	různé	ano
Plány pro mimořádné situace	Připravte si plány pro případ, že se občas objeví zvýšené nároky na parkování	Různé	
Co dělat při přetékání parkování do jiných míst	Pokud se parkování přelévá do okolí, využívejte management, zvýšený dozor a úpravy parkovacích poplatků	Různé	
Navrhování parkovacích zařízení a jejich provozu	Zlepšujte vzhled parkovišť a kvalitu poskytovaných služeb, abyste pomáhali řešit problémy a podporovali jste management parkování	Různé	

2.2. Vypracujte dlouhodobou vizi a jasný plán implementace

Parkování se znovu objevuje v celém plánovacím cyklu jako prvek dlouhodobé vize – rozvoje dopravy a mobility pro celou městskou aglomeraci, zahrnující všechny druhy a formy dopravy včetně veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorizované a nemotorizované, stěhování a parkování, jako praktické opatření a jako zdroj příjmů. Ten bude důležitý pro financování vašeho SUMP. Počet parkovacích stání není nějaká abstraktní veličina, má obrovský dopad na to, jak jakékoliv prostředí funguje, a hlavně jak vypadá.

Tvorba vize, definice problému a úkol parkování spolu úzce souvisí. Vývoj vize poskytuje odpovědi na otázky jako: Pro jaké cílové skupiny chci kvalitní nabídku parkování? Musí všechna auta vyjet z ulic? Jak mohu zaručit celkovou vynikající dostupnost centra mého města, ale nediskriminovat určité druhy dopravy?"

Nejlepší načasování, kdy začít s politikou udržitelného parkování je, když zahajujete proces SUMP, když připravujete SUMP nové generace, nebo dokonce když čelíte nové situaci (např. národní směrnice SUMP). Využijte tuto výchozí pozici k integraci načasování i procesu.

Kontrolní seznam zásad udržitelného parkování

- Jaká je vize rozvoje mého města a jak do ní zapadá současné a budoucí parkování?
- Je veřejný prostor spravedlivě rozdělen?
- Jak mohu učinit své město dostupnější pro pěší, cyklisty nebo veřejnou dopravu?
- Podporuje moje parkovací politika chůzi, jízdu na kole nebo veřejnou dopravu?
- Které cílové skupiny jsou více či méně vítány při cestování autem do mého města?
- Kde a pro koho chci vytvořit kvalitní nabídku parkování?
- Jaké funkce chci mít ve svém veřejném prostoru?
- Kolik by měla stát moje parkovací politika?
- Kolik příjmů by mohl management parkování získat (které by mohly být použity na financování udržitelných způsobů dopravy nebo jiných činností pro lidi?

- Jak propojím zásady určování polohy se zásadami parkování?

2.3. Zhodnoťte současný a budoucí výkon

Ve fázi analýzy jsou stávající údaje o nabídce a poptávce parkování velmi cenné. Čísla parkování udávají velikostní pořadí požadavků na parkování pro typ zařízení. Mohou se lišit podle typu oblasti, funkcí (a sféry jejich vlivu) a např. stávajících předpisů o parkování.

Také charakteristiky mobility uživatelů (pravděpodobně již shromážděné pro váš SUMP) – jako je rozdělení dopravy a vlastnictví auta – pomáhají určit potřeby parkování.

Když mluvíme o politikách integrované městské dopravy, „měla by být podporována interoperabilita sběru a využívání dat. Tuto integraci parkování s mobilitou může podpořit i datová standardizace. Sdílené datové modely a integrované datové platformy pro replikovatelnost řešení chytrého parkování/mobility budou stále důležitější.

2.4. Rozvíjejte všechny druhy dopravy integrovaným způsobem

I když se parkování zdá – nelogicky – primárně zaměřeno na politiku/režim automobilů, inteligentní řízení parkování je důležitým pákovým faktorem pro vyváženější a integrovanější rozvoj všech druhů dopravy, přičemž zejména podporuje přechod k udržitelným způsobům dopravy, například zaměřením na „postrkování“.

Stále více SUMP věnuje pozornost lepší politice cyklistiky. I zde je přímá souvislost s parkováním: v důsledku většího počtu cest na kole a rostoucího počtu obyvatel ve městech a centrech měst roste i poptávka po parkovištích pro kola. Pro ty, kteří chtějí jezdit na kole, je jasná potřeba udržovat kolo v bezpečí, zajištěné a v dobrém stavu.

2.5. Spolupracujte přes institucionální hranice

Pro zajištění podpory procesu SUMP je nanejvýš důležité silné politické vedení. Důležitá je však také spolupráce mezi různými institucionálními aktéry. Patří sem městské oddělení mobility, někdy policie (provádějící vymáhání), v některých případech (polo) soukromé parkovací instituce a vyšší vládní úroveň definující předpisy o parkování, které by mohly bránit efektivní změně. V některých větších městech je také nutná spolupráce mezi okresními úrovněmi a okolními (více) venkovskými obcemi, aby se zabránilo přesunu jednoho problému do jiné oblasti.

Při pohledu na institucionální reorganizaci si všimneme, že metropolitní oblasti se snaží centralizovat kompetence v oblasti parkování, aby umožnily metropolitní plánování a řízení parkování. Tyto centralizační procesy vyžadují čas a narážejí na odpor obcí v rámci metropolitní oblasti. Centralizace může být výsledkem regionální legislativy. Města zřizují městské parkovací společnosti nebo agentury. Několik orgánů se zabývá spoluprací a sdružováním zdrojů mezi orgány s cílem zvýšit efektivitu a snížit náklady.

Dalším způsobem, jak zvýšit efektivitu, je princip smluv o územní správě. V tomto případě město vypisuje výběrové řízení na integrovanou nabídku činností městské správy. Tyto balíčky činností zahrnují městský mobiliář, osvětlení, nakládání s odpady a parkování! Tímto způsobem mohou konsorcia poskytovatelů služeb najít synergie mezi službami, které mohou snížit náklady. Další příklady integrace služeb lze nalézt v integraci bezpečnostních, informačních a vynucovacích úkolů v činnostech strážců parkování – čímž se vytvořila liga „velvyslanců města“

2.6. Zapojte občany a příslušné zainteresované strany

Parkování přitahuje zájem různých účastníků silničního provozu:

- Obyvatelé mají zájem o atraktivní čtvrť s kvalitním a bezpečným městským prostorem. Mohlo by je také zajímat, jak najít na ulici parkování v blízkosti domova pro krátkodobé použití (nakládka a vykládka) nebo pro delší pobyt (parkování v noci). Soukromé parkovací místo doma nebo v blízkosti domu není vždy využíváno pro parkování aut, což vytváří další tlak na kapacitu parkování na ulici.
- Návštěvníci mají zájem o cenově dostupné parkování v blízkosti jejich cíle. Návštěvníky mohou být nakupující, dojíždějící, lidé zabývající se volnočasovými aktivitami, turisté atd.
Pojem „bezplatné“ parkování je poněkud mylný. Pokud návštěvník města x neplatí za parkování ve městě spravedlivou cenu, pak je návštěvník dotován městem a místní obyvatelé zaplatí – prostřednictvím daní – za parkovací místo návštěvníka.
- Profesionální uživatelé „obrubníků“, jako jsou městské logistické a doručovací společnosti, kteří potřebují ujištění o dostupnosti volných prostor, aby mohli své aktivity provádět efektivně.
- Na ulici bude třeba vyhovět specifickým skupinám uživatelů, jako jsou řidiči se zdravotním postižením, aby se mohli dostat do destinací dle vlastního výběru.

Výzva pro místní orgány se zvyšuje, protože tyto skupiny uživatelů nesdílejí stejná očekávání a potřeby týkající se parkovacího systému, pokud jde o náklady, (zaručenou) dostupnost a kapacitu.

Přijetí veřejností je velká výzva. Jediným možným způsobem, jak přimět lidi, aby přijali nová opatření pro správu parkování, je ukázat jim, že se situace v důsledku vámi navrhovaných změnlepší. Ujasněte si, jak tato opatření fungují a kolik – pokud vůbec něco – budou muset lidé platit, a vysvětlíte, na co budou použity nové výnosy z parkování. Viz také vysvětlení nástroje ParkPAD, jak aktivně zapojit zúčastněné strany.

Komunikace a participace jsou módními slovy podpůrného SUMP. Začněte vyvíjet komunikační plán nebo strategii směrem k občanům a návštěvníkům o parkování jako součást vaší SUMP a komunikační strategie.

2.7. Zajistěte sledování a hodnocení

Monitorování a hodnocení jsou klíčovými nástroji parkovací politiky. Využití dat může pomoci tvůrcům politik v debatě s nejdůležitějšími zainteresovanými stranami v parkovací politice, konkrétně s občany, maloobchodníky a podnikatelským sektorem. Namísto spoléhání se na pocity a emoce mohou data poskytnout tvůrcům politik objektivní informace, které mohou zarámovat diskusi. Nejen, že to umožňuje konstruktivnější diskuse, ale někdy to může také zabránit drastickým změnám politiky (a souvisejícím nákladům) na základě emocionálních problémů.

- Výzkum parkování získává hodnotu, je-li zahrnut do procesu monitorování. Charakteristickým znakem procesu monitorování jsou pravidelně se opakující měření a jasná vazba na politiku, implementaci a úpravu politiky

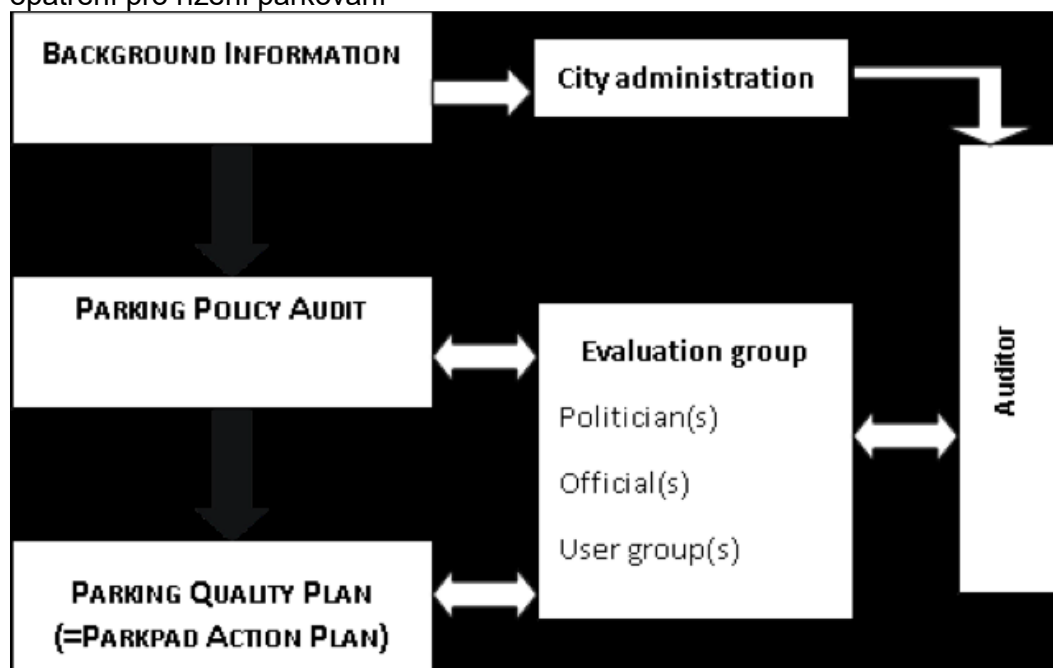
2.8. Zajistěte kvalitu

Nový nástroj – ParkPAD poskytne schéma auditu, které městům pomůže přezkoumat kvalitu a komplexnost jejich parkovacích politik a jejich organizačního uspořádání a dosáhnout konsensu o zlepšení vypracovaného akčního plánu pro řízení parkování, jehož cílem je zvýšit celkovou kvalitu, a může být použit jako součást SUMP.

ParkPAD zahrnuje sběr informací o celkové situaci mobility a parkování ve městě. Klíčovým aspektem je vytvoření „skupiny auditorů“ (skládající se z volených politiků, městských úřadů,

členů lobbistických skupin, uživatelů dopravy, maloobchodníků atd.), všichni s vlastním hodnocením a pohledem na parkování. Součástí tohoto procesu je také pořádání řady místních setkání na dosažení konsenzu o budoucnosti městské parkovací politiky a postupů. **PLÁN KVALITY PARKOVÁNÍ (= AKČNÍ PLÁN PARKPAD)**

Výsledkem bude Plán kvality parkovací politiky a Akční plán PARKPAD jako součást městského SUMP, obsahující priority pro inovativní, efektivní a místně přijatelný balíček opatření pro řízení parkování



Obrázek 7: ParkPAD pomáhá městům přezkoumat a zlepšit jejich parkovací strategii

3. Řízení parkování oblasti činností, které mají význam

3.1. Překonejte výběr poptávky a nabídky v parkování

Mělo by být jasné, že tato politika udržitelného parkování překračuje klasické paradigma parkování, které následovalo poptávku nebo kontrolovalo nabídku. Získejte jasnou představu o nabídce parkování; kde se parkovací místa nacházejí a kolik jich je, jaká pravidla a omezení platí a jaká je povolená délka parkování. Podívejte se na poptávku po parkování v jednotlivých částech ulice. Zjistěte průměrnou dobu vyhledávání parkovacího místa pro danou oblast, abyste předešli neoptimalizovaným tarifům a svévolně zvoleným parkovacím zónám, které nejsou založeny na poptávce a nabídce, způsobují neefektivitu a podnikněte kroky opatření ke stanovení správné ceny a zónování.

Určete typy a počet parkovacích míst dostupných v jednotlivých tarifních zónách. Zkontrolujte různé úseky ulic a zjistěte, jaká omezení platí. Vyobrazte všechna parkovací místa, včetně elektromobilů, parkovacích míst pro invalidy a nakládacích zón. Zjistěte, které ulice a oblasti jsou nejvyhledávanější, a zjistěte, jaká je pravděpodobnost, že v danou chvíli najdete volné místo a jak vám to bude dlouho trvat.

Parkovací politika a opatření řízení nejsou osamocené. V praxi se mohou opatření vzájemně podporovat nebo podkopávat. Však integrované řízení parkování může sloužit různým cílům udržitelné mobility.

Do SUMP lze zahrnout následující prvky s ohledem na cíle (SUMP) a efektivní parkovací strategie:

Přístupnost:

- Kam a kdy mohou vozidla ve městě jet, kde parkují?
- Objem dopravy pro vozidla přepravující osoby nebo zboží
- Parkování jako prostředek pro multimodalitu: parkování kol, park & ride, park & bike[^]
- Parkoviště pro invalidy

Prostředí:

- Kam a kdy mohou vozidla jet ve městě?
- Propagace čistých vozidel prostřednictvím tarifů
- Povolení nabíjení elektromobilů

Životnost:

- Rezidenční parkovací schémata (včetně dvojího použití a/nebo obchodovatelných parkovacích práv)
- Zvýšit kvalitu veřejného prostoru pro chodce
- Snížení doby vyhledávání a provozu vyhledávání

Umožnění ekonomického rozvoje:

- Plánování dostupnosti nové zástavby včetně racionálního počtu parkovacích kapacit
- Dostupnost nákupů, turistických destinací (autokary)
- Parkovací infrastruktura používaná pro logistické operace
- Řízení parkování pro konkrétní velké akce

3.2. Vyčleňte výnosy z parkování jako strategie inkluzivního financování

Neexistuje žádná jiná oblast, kde by města mohla pro SUMP udělat takový rozdíl, jako vyčleněním příjmů z placeného parkování na financování jiných řešení udržitelné mobility. Strategickým výchozím bodem při plánování SUMP by se mohlo stát, že příjmy získané z řízení parkování by měly být použity na implementaci a podporu udržitelných dopravních opatření. V případě realizace jsou peníze trvale k dispozici a není nutné získávat vlastní rozpočet na každý rok.

Cílem tohoto mechanismu je nejen regulace a řízení parkování, ale také strategičtější řízení dopravy udržitelným způsobem. To by vedlo k provozním synergiím – parkování může zahrnovat parkování kol; prosazování by mohlo upřednostňovat trasy veřejné dopravy; a donucovací pracovníci by také mohli nabízet informace o městě a alternativních druzích dopravy, čímž by tento personál získal pozitivnější obraz.

3.3. CURYCH

Popis místa

V Curychu žije na ploše 92 km² přes 434 tisíc obyvatel (2020), dalších 220 tisíc lidí (2019) do města přijíždí každodenně za prací. Ve městě je celkem 267 tisíc parkovacích míst pro osobní automobily, 200 tisíc soukromých a 67 tisíc veřejných.

Cíle

Problémy s udržitelností dopravy se v Zürichu řeší již téměř 40 let. V 80. letech minulého století změnilo město přístup a začala být podporována veřejná doprava – zavedení železniční dopravy S-Bahn, vytvoření první zóny 30 km/h. V září 2011 si obyvatelé v referendu zvolili razantní omezení automobilové dopravy v centru Zürichu. Problémy s dopravou si obyvatelé Curychu uvědomovali od osmdesátých let minulého století. Do té doby se dopravní rozvoj města soustřeďoval na poskytování prostoru pro automobily, rozšiřování ulic a na celkové vytváření města přátelského k automobilismu. Od osmdesátých let nastala radikální změna, kterou vyvolali sami obyvatelé města – chtěli lepší a kvalitnější místa, ve kterých žijí a tráví čas. V roce 1973 byla v referendu odmítnuta výstavba metra, město se tedy zaměřilo na

povrchovou hromadnou dopravu. Veřejná doprava začala být více podporována a dostala prioritu v dopravní síti města. V roce 1990 byla zavedena S-Bahn – metropolitní železniční doprava, o rok později byla vytvořena první zóna 30 km/hod. V roce 2011 sestaven Článek 2 vyhlášky města, jehož cílem je zvýšení procentuálního podílu udržitelné dopravy (veřejná, cyklo a pěší doprava) v rámci celkových objemů dopravy ve městě o alespoň 10 % do 10 let. Na Článek 2 v roce 2012 navázal implementační program Stadtverkehr 2025, který obsahuje indikátory pro monitorování dosažení těchto cílů pomocí konkrétních opatření. Parkování je zmíněno ve třetím bodě, který říká, že se celková kapacita komunikací určených pro individuální automobilovou dopravu nebude zvyšovat.

Popis systému

1. Ve městě je využito opatření regulace nabídky parkování.

Některá parkovací místa byla zrušena, jiná, která byla dříve v uličním prostoru, se přesunula do parkovacích domů. V případě, že je zřízen nový parkovací dům, je zrušen příslušný počet parkovacích míst v ulicích. Tím je garantováno zachování určitého počtu (zpoplatněných) parkovacích míst pro návštěvníky a zákazníky obchodů. V současné době je ve městě cca 267 tisíc parkovacích míst. Z toho je asi jedna čtvrtina veřejných – jedná se o parkovací místa pro návštěvníky v zónách v centru města a místa v modrých zónách, která využívají především rezidenti. Pomocí regulace nabídky parkovacích míst je ovlivněna také poptávka po nich. Počet parkovacích míst ve veřejném prostoru klesá již od 90. let minulého století, počet veřejně přístupných parkovacích míst, která jsou soukromá, naopak vzrostl. Nabídku soukromých parkovacích míst totiž město může ovlivňovat pouze při schvalování nových staveb.

2. Implementace naváděcího systému v parkovacím domě

Parkovací dům City Parking: Na čtyřech jasně osvětlených podzemních podlažích určených pro vozidla do výšky 2,10 metru poskytuje City Parking výjimečnou bezpečnost a ochranu. Vysoce účinný naváděcí systém navede řidiče od vchodu až k parkovacímu místu. Systém na dálku a od patra k patru (každé má své vlastní barevné schéma) sdělí, kolik a která místa jsou volná. Každé parkovací místo je individuálně monitorováno, což znamená, že volné místo je jako takové zaregistrováno celoměstským parkovacím a vnitropodnikovým naváděcím systémem v okamžiku, kdy uvolníte své místo, a předtím, než vyjedete z výjezdu. V důsledku toho lze volná místa rychleji obsadit a odpovídajícím způsobem zkrátit čekací dobu.

Dopady a výstupy

Podle zprávy, která vyhodnocuje dopady strategie „Městská doprava 2025“ za rok 2020 se celkový počet veřejně přístupných parkovacích míst se mezi lety 2011 a 2019 mírně zvýšil. 2019 z 66 990 na 67 800 parkovacích míst velmi mírně. Zatímco parkovací místa na ulici v modré zóně se snížila v důsledku přemístění do soukromých garáží, nová parkovací místa vznikla především na vícepodlažních parkovištích, jako je Hardturmp. v Hardturmparku (plus 145 parkovacích míst) a City West (plus 67 parkovacích míst). 67 parkovacích míst). Výsledkem je především kvalitnější uliční prostor. Místo parkovacích míst vznikají např. cyklopruhy, vysazují se stromy, keře apod.

3.4. VÍDEŇ

Popis místa

Ve Vídni žije na ploše téměř 415 km² přes 1,9 milionu obyvatel (2020), dalších 260 tisíc lidí (2018) do města přijíždí každodenně za prací. Management parkovacích míst ve Vídni pokrývá obvody 1 až 12 a 14 až 20 s přibližně 300 000 zpoplatněnými parkovacími místy v uličním prostoru. V 1. obvodu se zhruba 121 parkovacími místy na 100 obyvatel je již více parkovacích míst než rezidentů. 43 parkovacích stání je ve veřejně přístupných komerčních garážích a 48 v uličním prostoru. V obvodech 2 až 9 a 20 je v průměru 38 parkovacích míst na 100 obyvatel. 8 z nich je ve veřejných garážích a 17 na ulici. V 1. obvodu připadá na 100 parkovacích míst v

ulici 61 parkovacích karet pro rezidenty. V průměru za všechny obvody s parkovacími místy ve správě města připadá 81 parkovacích karet pro rezidenty na 100 parkovacích míst v ulici.

Cíle

V důsledku nárůstu individuální automobilové dopravy a nízkého počtu parkovacích míst vypracovalo město plán hospodaření s parkovacími místy. Cílem byla kultivace veřejného prostoru společně se zlepšením krátkodobého a rezidenčního parkování a zároveň se zkvalitněním veřejné dopravy. Základy managementu parkovacích míst stanovila koncepce dopravy již v roce 1994. V roce 2003 byl sestaven Dopravní plán města Vídně. Jeho cílem byla podpora veřejné dopravy, chodců, cyklistů a změna dělby přepravní práce směrem k udržitelným dopravním módům.

Popis systému

1. Zóny krátkodobého parkování

Prvním opatřením bylo provedení managementu parkovacích míst v centru města, na který navázalo zavedení zón krátkodobého parkování i v ostatních vídeňských okresech. V krátkodobých parkovacích zónách je omezena doba parkování a platí se zde odstupňované parkovací poplatky. V 19 vídeňských čtvrtích platí celoplošná zóna krátkodobého parkování. Zde se za parkování platí a je třeba mít parkovací lístek (1,10 eura za půl hodiny) nebo parkovací kartu pro rezidenty. V obvodech 1 - 9 a 20 lze parkovat od pondělka do pátku od 9 do 22 hodin, maximální doba parkování s parkovacím lístkem je stanovena na 2 hodiny. Rezidenti s parkovací kartou mohou parkovat neomezeně (kromě obchodních ulic). V obvodech 10–12 a 14 - 19 lze od pondělka do pátku parkovat od 9 do 19 hodin, maximální doba parkování s parkovacím lístkem je 3 hodiny. Doba parkování s parkovací kartou pro rezidenty je neomezená (kromě obchodních ulic). V obvodě 15 podléhá oblast kolem Stadthalle speciální regulaci. Zvláštní režim platí také pro obchodní ulice v 1. až 12. a 14. až 20. obvodě. Zde je třeba při parkování označit oblast a čas. Doba parkování s parkovacím lístkem je omezena na max. 1,5 hodiny. Obvody bez komplexních zón krátkodobého parkování: 13, 21, 22 a 23 mají parkování většinou zdarma, částečně obsahují i zóny krátkodobého parkování, kde je nutný parkovací lístek. Od 1. března 2022 budou v každém obvodě zavedeny komplexní a souvislé zóny krátkodobého parkování a parkovací karta pro rezidenty. Cena a doba parkování budou sjednoceny pro všechny obvody.

2. Implementace technologií pro rezervaci parkovacího lístku

Pro usnadnění parkování ve Vídni funguje systém HANDYPARKEN, který slouží pro snadnou a rychlou rezervaci elektronického parkovacího lístku. Platba je možná bez ohledu na prodejní místa a otevírací dobu. Pro rezervaci parkovacího lístku existují 2 možnosti: • Parkovací lístek prostřednictvím SMS – řidič se jednou zaregistruje na adrese www.handyparken.at. Po registraci si dobije kredit na parkování. Zarezervuje si parkovací lístek s požadovanou dobou trvání prostřednictvím SMS. • Parkovací lístek přes aplikaci HANDYPARKEN – aplikace HANDYPARKEN je k dispozici pro telefony Apple iPhone od verze iOS 12 a smartphony se systémem Android od verze 6.0. Nejprve je třeba si dobít parkovací kredit. Dále vybere řidič město a registrační značku a rezervuje si v aplikaci požadovaný parkovací lístek s požadovanou dobou trvání. Poté počká na potvrzení. Parkovné se považuje za uhrazené až po obdržení potvrzení prostřednictvím SMS nebo aplikace HANDYPARKEN po rezervaci parkovacího lístku. Teprve poté bude z parkovacího účtu odečtena příslušná částka. Řidič zůstane u vozidla, dokud neobdrží potvrzení. 10 minut před vypršením platnosti parkovacího lístku je řidič o konci platnosti informován prostřednictvím SMS nebo aplikace HANDYPARKEN. Kredit si může řidič dobít kreditní kartou, přes paybox prostřednictvím SMS, přes online bankovníctví na webových stránkách HANDYPARKEN. Pro řízení parkování jsou kontrolní orgány vybaveny ručními počítači. Pomocí online připojení lze zkontrolovat aktivaci elektronického parkovacího lístku.

Dopady a výstupy

V důsledku přijatých opatření začalo více obyvatel Vídně využívat jízdní kola a služby veřejné dopravy, zlepšila se celková dopravní situace a kvalita životního prostředí.