

Kodaň

Popis místa

Ve Kodani žije na ploše téměř 606 km² přes 1,3 milionu obyvatel (2020). Město musí řešit jeden z nejmenších počtů dopravních zácp ze severských zemí, a to především díky tomu, že dojíždějící preferují cyklistickou a také velmi dobře integrovanou veřejnou dopravu.

Cíle

Cílem města bylo pomocí omezování počtu parkovacích míst podporovat veřejnou hromadnou a nemotorovou dopravu a oživit uliční prostor v centru města.

Popis systému

Město začalo na strategii parkování pracovat již v roce 1962, přičemž každým rokem ubylo cca 2 % parkovacích míst a zvyšovala se cena parkovného.

Veřejná parkoviště jsou k dispozici po celé Kodani, ale v některých částech města musí řidiči za parkování zaplatit nebo dodržovat časová omezení. Centrum Kodaně je rozděleno na tarifní zóny a zóny s časovým omezením. Čím dále od centra města, tím je parkování levnější. O víkendech je parkování zdarma.

1. Určitá vozidla mají parkování zdarma

Elektromobily, vodíková auta a elektrické motocykly mohou parkovat zdarma na veřejných parkovacích místech v ulicích.

2. Za parkování lze platit různými způsoby:

- Kartou – v ulicích jsou rozmístěny platební stanice, ve kterých musí řidiči zadat registrační značku vozidla.
- Mobilní platba přes aplikaci některého z poskytovatelů
- Karty s časovým intervalem: Na adrese parking.kk.dk je možnost zakoupení karty s časovým intervalem, která platí minimálně 5 pracovních dnů (minimálně 1 den pro služební účely).
- Pro rezidenty s trvalým pobytem a podnikatele s adresou firmy v zóně placeného stání nebo v oblasti s časově omezeným parkováním jsou k dispozici různé typy parkovacích licencí.

3. Omezení parkování ve středu města – městský projekt z roku 2021

V rámci pilotního projektu zaměřeného na proměnu středověké čtvrti dánského hlavního města budou mít chodci a cyklisté v pěti historických ulicích v centru města přednost před auty. Během experimentů, které trvaly do konce září, byla parkovací místa nahrazena stromy a lavičkami. Bylo zrušeno celkem 66 parkovacích míst a motoristé byli vyzváni, aby využívali okolní garáže.

Pět projektů bude zkoumat různé výsledky na základě charakteristik jednotlivých ulic, přičemž silnice budou označeny tak, aby označovaly prioritu chodců.

Vestergade: Tento projekt se zaměřuje na noční život a chování. Ve spolupráci s policií, správou kultury a volného času a místními hospodami bude zkoumat, jak může návrh městského prostoru přispět k

prevenci a omezení hluku z nočního života a automobilů. Během zkušebního období bude zrušeno až 13 parkovacích míst.

Skindergade: Zkoumá, jak dosáhnout rovnováhy mezi chodci, jízdními koly a automobily a komerčním a nekomerčním využitím městského prostoru, přičemž bude zrušeno 13 parkovacích míst.

Dyrkøb: Zkoumá možnost využití dočasných stromů a laviček k vytvoření pocitu klidu na náměstí u katedrály, přičemž během zkušebního období bude zrušeno 19 parkovacích míst.

Klosterstræde - Hyskenstræde: Zkoumá, jak ve velmi úzkém městském prostoru upravit prostor mezi chodci, cyklisty a vozidly pro rozvoz zboží, a zároveň spolupracuje s obyvateli na vytvoření dočasné zeleně. Během zkoušky bude zrušeno dvanáct parkovacích míst.

Lille Kongensgade - Store Kirkestræde. Testuje, jak by mohla fungovat ulice s předností chodců a omezeným vjezdem, kde je v určitých časech povolena jízda na kole a používání automobilů obyvateli i nákladní dopravou. Během zkušební doby bude zrušeno devět parkovacích míst.

4. Nízké požadavky na parkování

Ve čtvrti Ørestaden jsou požadavky na parkování 1 místo na 200 m² a parkovací zařízení ve čtvrti jsou sdílena mezi podniky a obyvateli. Požadavek na parkování byl snížen o 50 %, aby se zvýšilo využití nové linky metra ve čtvrti a odradilo se od vlastnictví automobilů. Parkování na ulici není v oblasti možné, většina parkovacích míst se nachází ve vícepodlažních parkovacích domech a nejbližší bezplatné parkoviště je vzdáleno 1 km v přilehlé čtvrti. Nová linka metra, menší počet parkovišť a měsíční poplatek za parkování vedly k tomu, že podíl vlastníků aut je o 27 % nižší než v celém městě. V Kodani má průměrná domácnost 0,48 auta, zatímco v Ørestaden City připadá na jednu domácnost 0,35 auta.

Místo vlastního automobilu využívá mnoho obyvatel města sdílené automobily. Ve městě Ørestaden funguje pět systémů sdílení automobilů, v nichž jezdí celkem asi 20-25 vozů. Provozovatelé zde zaznamenávají vyšší využití vozů než v mnoha lokalitách v centru Kodaně. Sdílení automobilů ve městě Ørestaden nevzniklo na základě činnosti městských plánovačů, ale spíše díky tomu, že trh sám rozpoznal tuto příležitost. Provozovatel sdílených vozidel Green Mobility považuje tuto lokalitu za ziskovou, přestože si musí pronajímat parkovací místa pro svá vozidla, a to z důvodu omezeného počtu parkovacích míst v této oblasti. Některé ze systémů sdílení automobilů jsou využívány především pro krátké cesty, zatímco jiné jsou často rezervovány během víkendů pro delší cesty. Poptávka po sdílených vozidlech je vysoká a obyvatelé říkají, že někdy je třeba si auto rezervovat měsíc dopředu.

Dopady a výstupy

V důsledku přijatých opatření začalo více obyvatel Kodaně využívat jízdní kola a služby veřejné dopravy.

Ve čtvrti Ørestaden došlo k rozvoji sdílení automobilů, zvýšilo se využívání veřejné dopravy a snížil se počet vlastníků osobních vozidel.

Odkazy a zdroje

<https://worldpopulationreview.com/world-cities/copenhagen-population>

<https://international.kk.dk/artikel/public-parking-copenhagen>

<https://cities-today.com/copenhagen-removes-parking-spaces-in-city-centre-trial/>

<https://en.trivector.se/trend-tracker/a-restrictive-parking-policy-enough-to-boost-the-market-for-car-sharing/>