

# Komparativní analýza stavu využití řízení nabídky volné plochy určené pro parkování

DC01 PŘÍLOHA 1: STANDARDY PRO DATA MĚSTSKÉ MOBILITY

CDV

# Obsah

1	Průvodce pro čtenáře .....	3
1.1	Shrnutí .....	4
2	Parkování ve městech .....	5
2.1	Problémy městské dopravy spojené s parkováním .....	5
2.2	Překážky v řízení parkování ve městech.....	6
2.3	16 dobrých důvodů pro řízení parkování .....	6
2.4	Pochopení koncepce řízení parkování – oblasti činností .....	7
3	Zásady SUMP v kontextu řízení parkování .....	8
3.1	Plán udržitelné mobility ve "funkčním městě" .....	8
3.2	Příprava dlouhodobé vize a jasný plán realizace .....	9
3.3	Hodnocení současné a budoucí výkonnosti .....	10
3.4	Integrovaný rozvoj všech druhů dopravy .....	10
3.5	Spolupráce přesahující hranice institucí .....	13
3.6	Zapojení občanů a příslušných zúčastněných stran .....	13
3.7	Zajištění monitoringu a hodnocení .....	14
3.8	Zajištění kvality .....	15
4	Oblasti činností správy parkovišť, které mají význam .....	17
4.1	Překročit volbu poptávky a nabídky v oblasti parkování.....	17
4.2	Vyčlenění příjmů z parkování jako inkluzivní strategie financování.....	17
5	Příklady změn ve hře.....	19
5.1	Tallinn (EST): začátek integrace SUMP už od analýzy .....	19
5.2	Sint-Niklaas (BE): 2. generace SUMP jako impuls pro integraci politiky.....	20
5.3	Vitoria Gasteiz (ES): parkování jako pákový faktor pro SUMP .....	20

## Úvod

Tento dokument je přílohou dílčího cíle DC01 s názvem „Komparativní analýza stavu využití řízení nabídky volné plochy určené pro parkování.“ A vznikl pro potřeby doplnění informací o stavu vývoje ve standardech pro získávání data pro využití v městské mobilitě.

Při analýze současného stavu implementace standardizovaného rozhraní pro předávání dat do centralizované platformy byla identifikována řešení, která probíhají v rámci Evropské spolupráce (Interreg, Horizon 2020).

Zásady SUMP spojené s managementem parkování jsou uvedeny v dokumentu PARKING AND SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING - How to make parking policies more strategic, effective and sustainable? (PARKOVÁNÍ A PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY - Jak učinit politiku parkování strategičtější, efektivnější a udržitelnější?), který byl zpracován v rámci projektu PARK4SUMP financovaném z prostředků EU v programu HORIZON 2020 v roce 2019. Dokument vychází z koncepce Plánování udržitelné městské mobility, která představuje integrovaný přístup k řešení dopravy ve městech. Důraz je zde kladen na zapojení všech zúčastněných stran, koordinaci mezi jednotlivými sektory a spolupráci různých úrovní veřejné správy a soukromých entit.

Management parkování je i v současné době stále jedním z nejméně rozvinutých součástí politiky plánování udržitelné městské mobility. Dokument předkládá stručný návod pro experty zabývající se plánováním udržitelné městské mobility se zaměřením na využití šestnácti dobrých důvodů definovaných v evropském projektu PUSH & PULL pro zavedení managementu parkování ve městech a jeho roli při plánování SUMP.

Dokument představuje 8 nejdůležitějších zásad SUMP v kontextu parkování a uvádí příklady změn přístupu v několika městech.

Originál dokumentu najdete zde: [Parking and Sustainable Urban Mob Planning PRINT.pdf \(park4sump.eu\)](https://park4sump.eu), níže uvádíme zhotovený český překlad.

# 1 Průvodce pro čtenáře

Tento dokument poskytuje návod na konkrétní téma týkající se plánování udržitelné městské mobility (SUMP). Vychází z koncepce Plánování udržitelné městské mobility, jak ji nastínil Balíček Evropské komise pro městskou mobilitu<sup>1</sup> a jak je podrobně popsána v Evropských pokynech pro plánování udržitelné městské mobility (druhé vydání)<sup>2</sup>.

Plánování udržitelné městské mobility je strategický a integrovaný přístup k řešení složitých problémů městské dopravy. Jeho hlavním cílem je zlepšit dostupnost a kvalitu života dosažením posunu směrem k udržitelné mobilitě. Plán SUMP prosazuje rozhodování založené na faktech, které se řídí dlouhodobou vizí udržitelné mobility. To jako klíčové součásti vyžaduje důkladné posouzení současné situace a budoucích trendů, široce podporovanou společnou vizí se strategickými cíli a integrovaný soubor regulačních, propagačních, finančních, technických a infrastrukturních opatření k dosažení cílů, jejichž realizaci by mělo doprovázet spolehlivé monitorování a hodnocení. Na rozdíl od tradičních plánovacích přístupů klade plán udržitelné městské mobility zvláštní důraz na zapojení občanů a zúčastněných stran, koordinaci politik mezi jednotlivými sektory (doprava, územní plánování, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální politika, zdraví, bezpečnost, energetika atd.) a širokou spolupráci mezi různými úrovněmi veřejné správy a se soukromými subjekty.

Tento dokument je součástí sborníku příruček a stručných informací, které doplňují nově aktualizované druhé vydání pokynů k Plánu udržitelné městské mobility. Podrobněji rozpracovávají obtížné aspekty plánování, poskytují pokyny pro konkrétní souvislosti nebo se zaměřují na důležité oblasti politiky. Existují dva typy dokumentů: Zatímco "Tematické příručky" poskytují komplexní doporučení pro plánování v zavedených tématech, "Stručné informace pro praktiky" jsou méně propracované dokumenty, které se zabývají nově vznikajícími tématy s vyšší mírou nejistoty.

Příručky a stručné informace o tom, jak řešit následující témata v rámci procesu SUMP, jsou zveřejněny společně s druhým vydáním Pokynů k SUMP v roce 2019: Tento dokument je součástí sborníku příruček a stručných informací, které doplňují nově aktualizované druhé vydání Pokynů k SUMP. Podrobněji rozpracovávají obtížné aspekty plánování, poskytují pokyny pro konkrétní souvislosti nebo se zaměřují na důležité oblasti politiky. Existují dva typy dokumentů: Zatímco "Tematické příručky" poskytují komplexní doporučení pro plánování v zavedených tématech, "Stručné informace pro praktiky" jsou méně propracované dokumenty, které se zabývají novými tématy s vyšší mírou nejistoty.

Příručky a briefinky k tomu, jak řešit následující témata v rámci procesu SUMP, budou zveřejněny společně s druhým vydáním Pokynů k SUMP v roce 2019:

Proces plánování: výběr opatření, akční plánování, financování a financování, zadávání veřejných zakázek

Kontexty: metropolitní regiony; polycentrické regiony; menší města; státní podpora

Oblasti politiky: bezpečnost; zdraví; energie (SECAP); logistika; pěší chůze; cyklistika; parkování; sdílená mobilita; mobilita jako služba; inteligentní dopravní systémy; elektrifikace; regulace přístupu; automatizace

Jsou součástí rostoucí znalostní základny, která bude pravidelně doplňována o nové pokyny. Všechny nejnovější dokumenty jsou vždy k dispozici v sekci "Plány mobility" na portálu Evropské komise pro městskou mobilitu Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)).

---

<sup>1</sup> Annex 1 of COM(2013) 91

<sup>2</sup> Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition.

## 1.1 Shrnutí

Přestože se ukázalo, že efektivní řízení parkování je přínosné pro zajištění udržitelné městské mobility v našich městech, je stále jedním z nejméně rozvinutých prvků v rámci politik plánování udržitelné městské mobility (SUMP). Dobrá správa parkování totiž může pomoci uvolnit cenný veřejný prostor, čímž se naše města stanou atraktivnějšími, podpořit místní ekonomiku, snížit intenzitu automobilové dopravy, zlepšit dopravní zácpy, bezpečnost silničního provozu a znečištění ovzduší, a navíc generovat příjmy pro investice do udržitelné mobility a zlepšení měst.

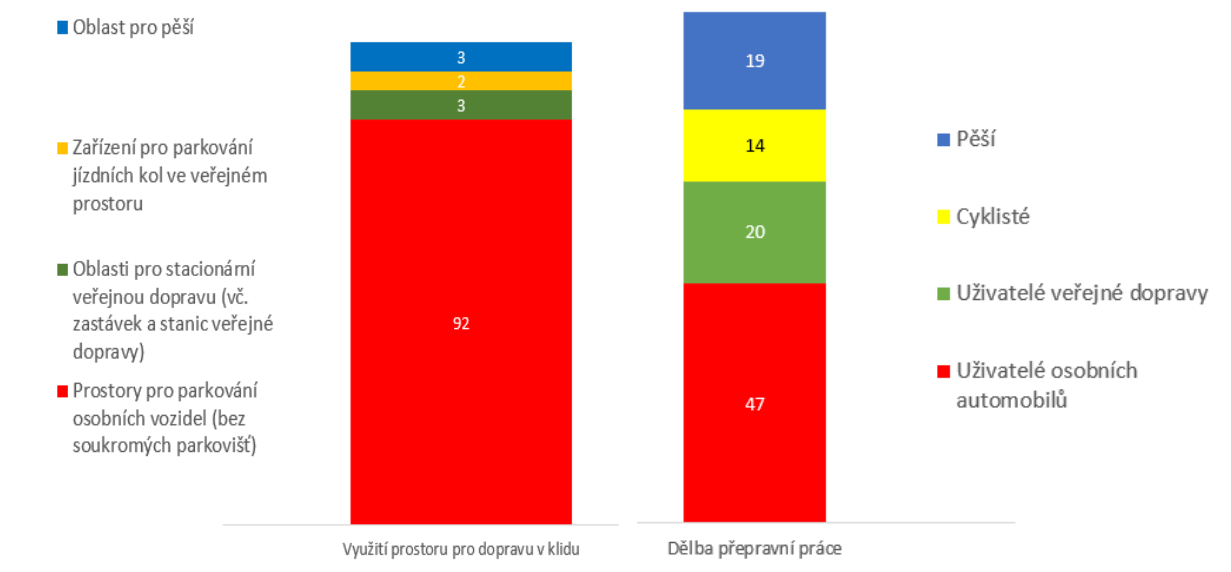
Tento dokument obsahuje "Stručný návod pro praktiky" založený na "16 dobrých důvodech" evropského projektu PUSH & PULL pro zavedení správy parkování ve městech a její roli v městské mobilitě a udržitelné městské dopravě. Jakmile budou předloženy závěry a doporučení z probíhajícího navazujícího projektu Park4SUMP v rámci programu Horizont 2020 (2018-2022), **bude tento praktický návod dále rozpracován do podoby "tematického průvodce"** o tom, jak integrovat řízení parkování do plánů udržitelné městské mobility. Ten bude vycházet z veškeré práce v rámci projektu Park4SUMP: z výzkumu ve 14 zemích EU a ze zkušeností 16 partnerských měst se zaváděním/adaptací parkovacích politik do jejich nových a vylepšených SUMPů pomocí nového nástroje PARKPAD a s implementací osvědčených postupů a inovativních řešení parkování.

## 2 Parkování ve městech

### 2.1 Problémy městské dopravy spojené s parkováním

Automobily jezdí v průměru pouze jednu hodinu denně a zbylých 23 hodin někde parkují (Donald Shoup, UCLA, 2005). Městský prostor určený pro stojící automobily bývá v nepoměru k jeho podílu na využití.

Například ve městě Graz (Štýrský Hradec), přestože automobil tvoří pouze 47 % podílu na způsobu dopravy, zabírá 92 % městského prostoru využívaného pro stacionární dopravu. Zatímco cyklisté a chodci tvoří 33 % podílu na dopravě, pro dopravu v klidu je vyhrazeno pouze 5 % městského prostoru.



Obrázek 1: Městský prostor pro automobily oproti dělbě přepravní práce  
Zdroj: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

V každém městě se s nárůstem automobilové dopravy zvyšuje i poptávka po parkování. Když řidiči automobilů nemohou najít v okolí parkovací místo, mají tendenci si začít stěžovat, tráví spoustu času hledáním místa a někdy parkují bezohledně nebo nelegálně. "Parkovacích a nakládacích míst by měl být dostatek, měla by být blízko cíle cesty, měla by být kvalitní a nejlépe bezplatná," zní často přání těch obyvatel, podniků a návštěvníků, kteří se ozývají. Když se podniky a prodejci setkají se zavedením kontrolovaného a placeného parkování, často se obávají ztráty obchodu a příjmů.

Kontrola parkování a stanovení cen jsou často vnímány jako "okrádání", což vyvolává odpor a nedůvěru vůči organizátorům. Přinejmenším můžeme říct, že řízení parkování vyvolalo mnoho politických a veřejných kontroverzí.

Z těchto důvodů zůstává správa parkování často doménou, které se rozhodovací orgány nedotknou, pokud se problémy s parkováním nevymknou kontrole a/nebo pokud město nechce získat finanční příjmy. To vedlo k pouhému reaktivnímu a operativnímu způsobu řešení parkování, který většinou reaguje pouze tehdy, když se objeví konkrétní problém (na určitém místě), a/nebo používá izolovaný přístup, což dále usnadňuje používání automobilů. V politice parkování v mnoha městech tak již mnoho let převládá mechanismus předvídání a poskytování, často se zaměřením na infrastrukturu.

Mezitím můžeme vidět výsledky takové politiky: ve městech dominuje zástavba orientovaná na automobily a přeplněný městský prostor, přičemž současně dochází k dalšímu nárůstu automobilové dopravy, což negativně ovlivňuje obyvatelnost měst.

## 2.2 Překážky v řízení parkování ve městech

Existují překážky, jež brzdí tvůrce politik a městské správy, kteří by si přáli zavést ve svých městech management parkování v plném rozsahu s využitím strategického a integrovaného přístupu jako klíčovou součást svých plánů udržitelné městské mobility. Některé z těchto překážek jsou velmi podobné těm, které ovlivňují **zavádění plánů udržitelné městské mobility**<sup>3</sup>.

Shrnuto a podtrženo jsou jimi:

- Nedostatečné (obecné) povědomí o řízení parkování a jeho výhodách.
- Nedostatečné pochopení koncepce řízení parkování, jeho procesu nebo toho, jak zapadá do plánu udržitelné městské mobility.
- Nedostatečná podpora (buď institucionální na vyšší úrovni, nebo nedostatek zdrojů).
- Nedostatek institucionální spolupráce (horizontální i vertikální).
- Nesoulad s jinými politikami a/nebo právními předpisy nebo omezení vyplývající z nich, které brání komplexnímu přístupu k řízení parkování.
- Nedostatečná účast veřejnosti při tvorbě politik parkování.
- Nedostatečná politická podpora a obavy politiků, že by mohli být svými voliči odmítnuti.

Zbývající část tohoto informačního dokumentu se zabývá těmito překážkami a poskytuje doporučení k jejich překonání.

## 2.3 16 dobrých důvodů pro řízení parkování

Stále více měst chápe potřebu změny. Od 90. let minulého století města krok za krokem, někdy metodou pokusů a omylů, ukazují podstatné výhody (udržitelnějších) parkovacích politik a postupů<sup>4</sup>. Parkování se stává integrovanou součástí postupů řízení poptávky po dopravě (Litman, 2006; Ison a Rye, 2008) a získává vyšší postavení v městské politické agendě a v procesu plánování.

Projekt EU PUSH & PULL podrobně popsal a zdokumentoval následujících "16 dobrých důvodů pro řízení parkování"<sup>5</sup>. Tyto důkazy a informační listy založené na faktech poskytují potřebné informace a přesvědčivé argumenty pro odborníky z praxe, aby zvážili zavedení řízení parkování ve městech. Všechny tyto argumenty vycházejí z hlavního 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 se používá k parkování.
2. Řízení parkování přispívá k udržitelnější volbě druhu dopravy, a tím i ke kvalitě života.
3. Řízení parkování vede k menšímu provozu při vyhledávání parkovišť.
4. Řízení parkování má dobrý poměr dopad versus přijatelnost ve srovnání s jinými opatřeními řízení poptávky, jako je například zpoplatnění silnic.
5. Před zavedením nového managementu parkování lidé obvykle nařikají, ale počáteční odpor se změní v podporu, když si uvědomí jeho pozitivní dopady.
6. Řízení parkování chrání evropská historická města před "invazí" parkujících aut.
7. Řízení parkování nezabíjí hlavní ulice a může podpořit místní ekonomiku.

---

<sup>3</sup> Popsané v několika publikacích o SUMP, např. v projektu Ch4llenge, CIVITAS SUMPů up a CIVITAS PROSPERITY

<sup>4</sup> Kodransky and Hermann (2011)

<sup>5</sup> Pro více výhod a nevýhod „dobré parkovací politiky“ viz brožuru Push&Pull: '16 good reasons for parking management', 2015

8. Uživatelsky přívětivá parkoviště v docházkové vzdálenosti od klíčových míst jsou přijatelná.
9. Správa parkování nezabrání firmám investovat ve vašem městě.
10. Garantovaná parkovací místa na pracovištích významně ovlivňují volbu druhu dopravy.
11. Správa parkování přispívá k bezpečnosti silničního provozu.
12. Je nutné vymáhat dodržování pravidel parkování a neobtěžovat uživatele aut.
13. Pečlivě zvolené parkovací standardy mohou mít pozitivní dopad na projekty bydlení a dalších nemovitostí.
14. Správné sazby, ceny a přiměřené pokuty jsou klíčem k úspěchu správy parkování.
15. Řízení parkování může přinést obci příjmy, které lze využít na podporu udržitelné mobility.

## 2.4 Pochopení koncepce řízení parkování – oblasti činností

Činnosti v oblasti řízení parkování lze rozvíjet a realizovat v rámci logicky souvisejících tematických oblastí. V rámci projektu Park4SUMP bylo vybráno následujících sedm okruhů (CROW - KpVV vybraly podobné klíčové kategorie parkovacích opatření ovlivňujících chování.) vzhledem k jejich zásadnímu významu pro řízení parkování jako účinného nástroje plánování udržitelné městské mobility:

1. Má-li být více cestujících automobilem ovlivněno cenově a/nebo časově a prostorově omezeným parkováním, je klíčové rozšíření správy parkování.
2. Vyčlenění výnosů z placeného parkování na opatření udržitelné mobility by se mělo stát logickým nákladově výhodným prvkem pro začlenění do SUMP a zároveň vyřešit mnoho finančních problémů podpory SUMP.
3. Normy pro parkování v nové zástavbě mohou mít velký vliv na chování v oblasti mobility a vlastnictví automobilů. (Zpráva ECF "Making buildings suitable for sustainable mobility" také určila, kde v Evropě dochází k rozporům v pobídkách k mobilitě: z hlediska předpisů pro parkování automobilů i kol mimo ulice. V případě parkování aut ukázala, že v 53 % všech zemí a 75 % regionů (v Belgii a Německu) jsou zavedeny MINIMÁLNÍ požadavky na parkování aut. U požadavků na parkování jízdních kol je to 25 %, resp. 30 %).
4. Pro efektivní fungování správy parkování je nezbytné vymáhání práva.
5. Řízení parkování včetně sběru dat, jejich výměny a inteligentního využití pro interoperabilitu se musí stát páteří Plánu udržitelné městské mobility, neboť je hlavní nátlakovou aktivitou ke zkrocení neustále rostoucího využívání automobilů.
6. Technologické a institucionální/společenské inovace umožňují efektivní správu parkování při nižších nákladech a účinnějším vymáhání a zároveň zajišťují rovný přístup.
7. Doprovodná opatření push & pull podporují změnu chování různých cílových skupin: obyvatel, návštěvníků, zaměstnanců.

Existující případové studie naleznete v Katalogu případových studií řízení parkování PUSH&PULL. Ve zbývajících částech tohoto informačního dokumentu budou zpracovány další příklady.



### 3 Zásady SUMP v kontextu řízení parkování

V této kapitole jsou představeny opěrné body politiky udržitelného parkování v procesu SUMP. Použití některých základních úvah a doporučení pro převzetí vám pomůže najít ty správné, které vám pomohou krok za krokem nastavit ucelenější a strategičtější přístup ke schválené politice parkování.

Poznámka: Tento praktický návod zatím neposkytuje úplný postup, ale přináší první poznatky o tom, jak lze parkovací politiku začlenit do SUMP. Pozdější aktualizace budou poskytovat podrobnější pokyny na základě výsledků projektu Park4SUMP.

#### 3.1 Plán udržitelné mobility ve "funkčním městě"

Řízení parkování může přispět k udržitelné vizi vašeho města, a tedy k definovaným cílům SUMP:

- Zlepšit obyvatelnost
- Zlepšit kvalitu ovzduší a snížit hluk
- Snížit dopravní zácpy
- Zlepšit (multimodální) dostupnost (funkcí)
- Zlepšit sociální začlenění
- Zlepšit (kvalitu a spravedlivé rozdělení) veřejného prostoru
- Zlepšit ekonomickou vitalitu

Řízení parkování má přímý vztah ke všem těmto cílům, ačkoli dostupnost, kvalita života a ekonomická vitalita jsou obvykle explicitně vyjádřeny (Ison, S. a Mulley, C.). Rozhodovací orgány a odborníci na dopravu si mohou položit otázku: Jaký je hlavní důvod, proč zavádíme řízení parkování? Existují i jiné důvody pro zavedení managementu parkování než SUMP?

V Kolíně nad Rýnem je jedním ze způsobů, jak zlepšit multimodální dostupnost, vytvoření center mobility. Ta poskytují přístup k různým možnostem dopravy (včetně např. elektrokol a sdílení automobilů), čímž zlepšují flexibilitu městské mobility a snižují potřebu vlastnit soukromý automobil.

[www.grow-smarter.eu/fileadmin/editorupload/12Solutions/Factsheets/Sustainable\\_urban\\_mobility/S12.3\\_F45\\_GrowSmarter\\_Mobility\\_Station.pdf](http://www.grow-smarter.eu/fileadmin/editorupload/12Solutions/Factsheets/Sustainable_urban_mobility/S12.3_F45_GrowSmarter_Mobility_Station.pdf)

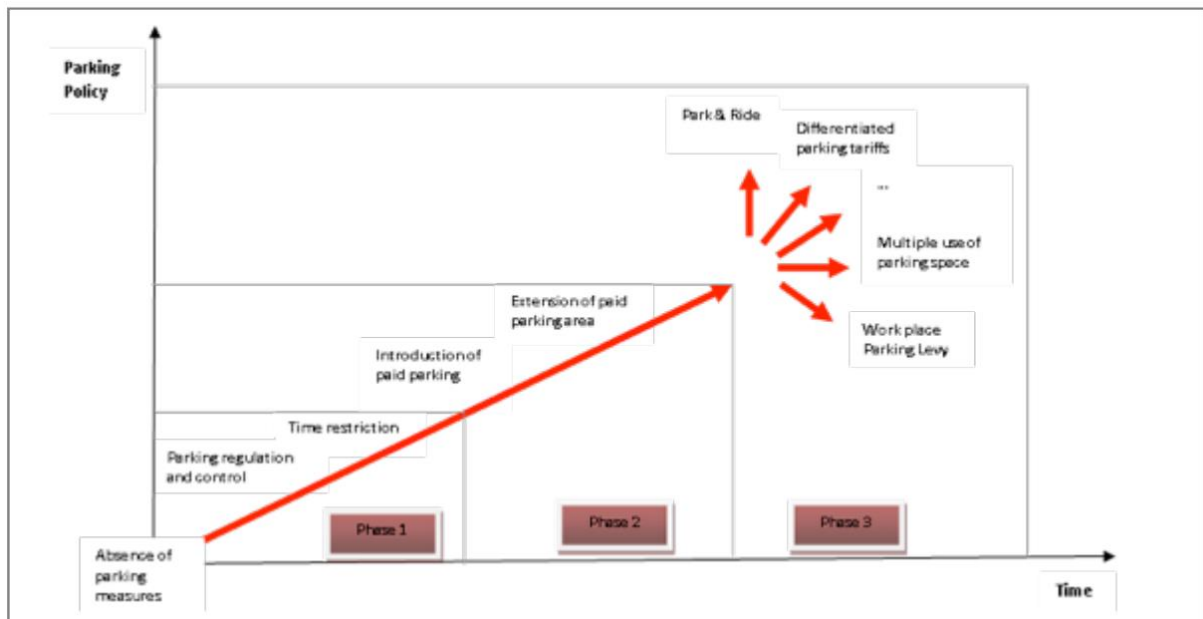
Pokud chcete k parkování přistupovat komplexně a strategicky, začněte s celkovou **vizí, strategií a cílem (cíli)** → **krok 5 a milník 2 cyklu v SUMP** a následně je převed'te do **operativních akčních plánů** → **krok 7 cyklu v SUMP** s využitím kombinace opatření.

Parkovací politiku je vhodné **zavádět postupně** → **kroky 7 a 10 cyklu v SUMP**. Pokud nemáte zkušenosti, začněte např. v centru města nebo v oblastech, kde jsou problémy nejhorší. Postupně můžete rozšiřovat ambice a **(geografický) záběr** → **krok 2.1 cyklu v SUMP**. Pokročilá města možná budou chtít zavést diferencované sazby za parkování, jako to již v roce 2014 udělal Madrid:

Od 1. července 2014 se výše poplatku za parkování na ulici ve španělském hlavním městě Madridu odvíjí od typu motoru a roku výroby. Elektromobily mohou parkovat zdarma, hybridy mají slevu 20 %, zatímco vozidla silně znečišťující ovzduší platí 20 % navíc.

Zařízení park & ride (P&R) nebo bike & ride (B&R) by měla být umístěna na okraji města nebo ještě lépe, v oblastech, kde dojíždějící do zaměstnání bydlí a kde mohou mít dobrý přístup do centra města veřejnou dopravou. Současně by se měl snížit počet parkovacích míst ve městě. V centru města musí být snížen, jinak P&R pouze vytvoří další nabídku, která bude mít za následek další automobilovou dopravu. Jedno opatření tedy prospívá druhému.

Níže uvedený graf znázorňuje logický vzorec vývoje parkovací politiky měst.



Obrázek 2: Vzor vývoje parkovací politiky Zdroj: G. Mingardo, Erasmus UPT.  
<http://push-pull-parking.eu/index.php?id=55>.

### 3.2 Příprava dlouhodobé vize a jasný plán realizace

Parkování se znovu objevuje v celém plánovacím cyklu SUMP rozpracovaném v hlavních směrech 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, pohyblivé a parkovací, jako praktické opatření a zdroj příjmů. Ty se stanou důležitými pro financování vašeho plánu udržitelné městské mobility, dále viz 3.3. a zejména 4.2.

Tvorba vize, definice problému a úkolu parkování (ambice formulovaná jako strategie směřující k realizaci) spolu úzce souvisejí. Tvorba vize poskytuje odpovědi na otázky, jako např: „Pro které cílové skupiny chci kvalitní nabídku parkování? Musí být všechna auta mimo ulice? Jak mohu zaručit vynikající celkovou dostupnost centra města, ale zároveň diskriminovat ve prospěch některých druhů dopravy?“. S vizí úzce souvisí jasné **vymezení úkolu parkování** → **kroky 4,5 a 6 cyklu SUMP**. Vztah mezi politikou parkování a politikou mobility se objevuje již při tvorbě vize SUMP.

**Načasování zahájení tvorby udržitelné politiky parkování** → **2. krok cyklu SUMP** je zahájení procesu SUMP, příprava další generace SUMP nebo i nová situace (např. národní směrnice SUMP). Využijte tuto výchozí pozici k integraci časového plánu i procesu.

Kontrolní seznam politiky udržitelného parkování (Flanders (BE) Guidance to Sustainable Parking policy (Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid), 2007. The guidance document was developed as a topical Annex of the existing L-SuMPs Decree/ legislation of 2003.):

- Jaká je vize rozvoje mého města a jak do ní zapadá současné a budoucí parkování?
- Je veřejný prostor spravedlivě rozdělen?
- Jak mohu své město lépe zpřístupnit chodcům, cyklistům nebo veřejné dopravě?
- Podporuje moje parkovací politika pěší chůzi, používání jízdních kol nebo veřejnou dopravu?
- Které cílové skupiny jsou více a které méně vítány při cestách autem do mého města?
- Kde a pro koho chci vytvořit kvalitní nabídku parkování?
- Jaké funkce chci, aby byly v mém veřejném prostoru přítomny?
- Kolik by měla moje parkovací politika stát?
- Kolik příjmů by mohla správa parkování získat (které by mohly být použity na financování udržitelných způsobů dopravy nebo jiných aktivit pro lidi?)

- Jak mohu propojit svou místní politiku s politikou parkování?

### 3.3 Hodnocení současné a budoucí výkonnosti

Ve fázi analýzy → **krok 3 cyklu SUMP** jsou velmi cenné stávající údaje o nabídce a poptávce po parkování. Někdy může být zapotřebí **další průzkum** → **kroky 2.4 a 3.1 cyklu SUMP**. Údaje o počtu parkovacích míst udávají velikostní pořadí potřeby parkovacích míst pro daný typ zařízení. Mohou se lišit v závislosti na typu území, funkcích (a jejich sféře vlivu) a např. stávajících předpisech o parkování. Také charakteristiky mobility uživatelů (pravděpodobně již shromážděné pro váš plán udržitelné městské mobility), např. modal split a vlastnictví automobilů, pomáhají určit potřebu parkovacích míst. Pokud hovoříme o integrovaných politikách městské dopravy, je třeba podporovat interoperabilitu sběru a využívání dat. Tuto integraci parkování s mobilitou může podpořit i standardizace dat. Sdílené datové modely a integrované datové platformy pro replikovatelnost inteligentních řešení parkování a mobility budou nabývat na významu.

Další informace o různých typech výzkumu parkování (kdy - co - jak), ITS a interoperabilitě dat podporujících politiku udržitelného parkování a mobility autoři tohoto praktického briefingu odkazují na samostatné publikace:

Evropská unie přijala směrnici o ITS 2010/40/EU (Evropský parlament a Rada Evropské unie, 2010). Na ni navazují oblasti poskytování celoevropských služeb dopravních informací v reálném čase (RTTI) (Evropská komise, DR 2015/962/EU) a multimodálních cestovních informací (MMTI) (Evropská komise, DR 2017/1926/EU). Klíčová je dostupnost přesných a aktuálních dat prostřednictvím národních přístupových bodů (NAP), ale také sdílení údajů o informacích, jako je dostupnost parkovacích míst, a zajištění určitého stupně standardizace a interoperability datových formátů (např. uplatnění standardu DATEX II pro silniční dopravu). Další pokyny týkající se ITS lze nalézt ve stručných informacích pro praktiky o úloze ITS v plánování udržitelné městské mobility. (<https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>).

### 3.4 Integrovaný rozvoj všech druhů dopravy

Ačkoli se zdá, že parkování je, nejlogičtěji, primárně zaměřeno na politiku/režim automobilové dopravy, inteligentní správa parkování je důležitým pákovým faktorem pro vyváženější a integrovanější rozvoj všech druhů dopravy, přičemž podporuje zejména přechod k udržitelným druhům dopravy např. tím, že se zaměřuje na "**pošťouchnutí**" **řidičů při výběru** → **kroky 7 a 12.1 cyklu SUMP**.

Stále více plánů udržitelné městské mobility věnuje pozornost zlepšení politiky cyklistické dopravy. I zde existuje přímá souvislost s parkováním: v důsledku většího počtu cest na kole a rostoucího počtu obyvatel v centrech měst a obcí se zvyšuje i poptávka po parkovacích zařízeních pro kola. Pro ty, kteří chtějí jezdit na kole, je zřejmá potřeba, aby bylo kolo v bezpečí, zabezpečené a v dobrém stavu. (Further guidance on Cycling and SUMP can be found in the Practitioner Briefings on Cycling (<https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>)).



Obrázek 3: Regulace parkování jízdních kol a kreativní dobré příklady řešení, které se hodí do politiky SUMP © M21

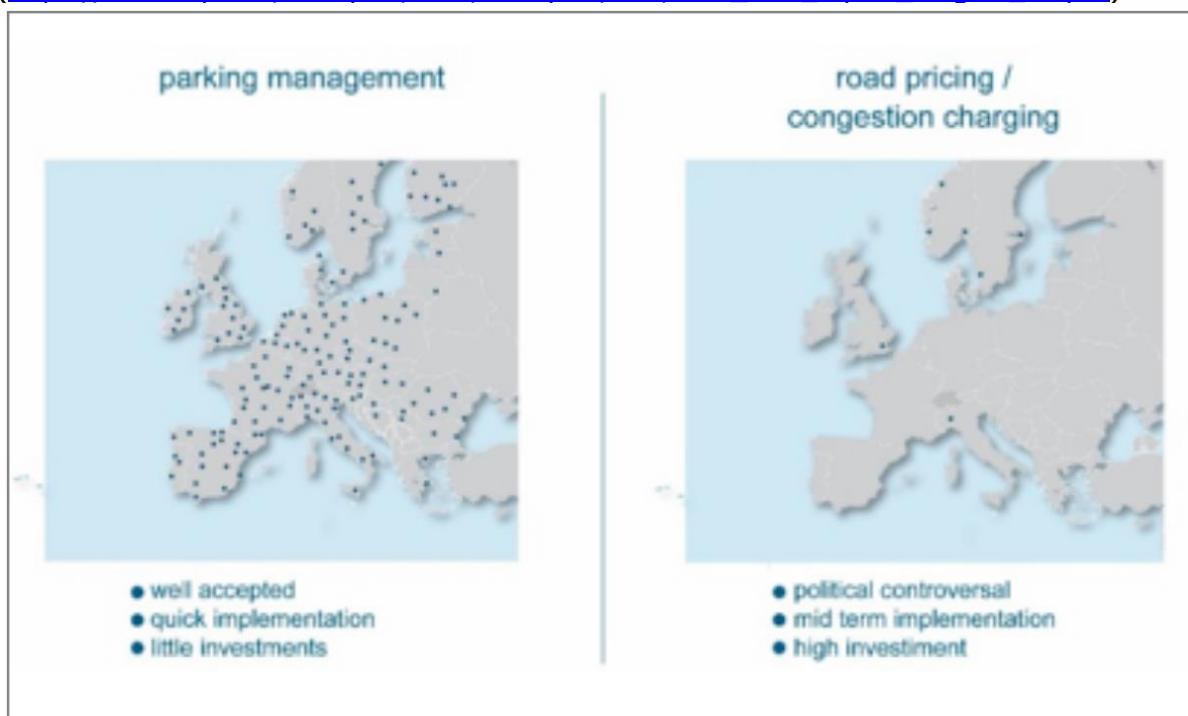
Tvorbu politik v oblasti městské mobility dále komplikuje také složitý provoz městské nákladní dopravy a řada problémů, které způsobuje. Mezi nejvýznamnější problémy v této oblasti patří parkování (a nakládka nebo vykládka).

(<http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-urban-logisticsstudy-the-integrated-perspective>. Další pokyny k udržitelnému plánování městské logistiky naleznete v příslušné tematické příručce <https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>)

Vize											
Analýza problému										Konzultace s veřejností	Integrace s dalšími politikami - plánování, zdraví, životní prostředí
Stanovení cílů a indikátorů											
Přístupy / opatření pro každý mód											
Cyklodoprava	Pěší doprava	Veřejná doprava	Bezpečnost na silnicích	Management mobility	Management parkování	Přístupnost	Údržba	Management omezení provozu	Intermodalita	Nákladní doprava	
Monitoring, evaluace, přehodnocení											

Obrázek 4: Struktura Plánu udržitelné městské mobility včetně správy parkování Zdroj: Školící materiál PROSPERITY "Obecný úvod do SUMP", který vypracoval ENU.

V rámci pákových politik EU v oblasti městské dopravy se v současné době řízení parkování označuje také jako jedno z několika nařízení o přístupu vozidel do měst. ([https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar\\_final\\_report\\_august\\_28.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf))



Obrázek 5: Srovnání účinnosti řízení parkování s ostatními UVAR Zdroj: Push&Pull, 16 dobrých důvodů pro správu parkování (2015).

Je důležité si uvědomit, že uživatelé různých druhů dopravy mají velmi rozdílnou úroveň služeb, přičemž uživatelé automobilů mají obvykle vyšší úroveň služeb. Parkovací politika může pomoci tuto rovnováhu změnit. Proto **zdůrazněte výhody parkovací politiky** → kroky 1.3, 8.1 a

**8.4 cyklu SUMP** již v rané fázi vašeho SUMP. Například vyčlenění příjmů z parkování je pro SUMP → SUMP Cyklus krok 8.2. a 9.1 velmi přínosné z hlediska nákladů a má potenciál pro zlepšení dostupnosti i kvality čtvrtí.

**Integrovaná parkovací politika** → **krok 7.2 cyklu SUMP** jde nad rámec parkování osobních automobilů, ale usnadňuje také parkování jízdních kol, a dokonce reguluje parkování dodávek, turistických autobusů a nákladních vozidel.

### 3.5 Spolupráce přesahující hranice institucí

Pro zajištění podpory procesu SUMP je nesmírně důležité silné politické vedení. Důležitá je však také **spolupráce mezi různými institucionálními aktéry** → **krok 1.2 a 2.2 cyklu SUMP**. Patří sem městský odbor mobility, někdy policie (provádějící vymáhání) a v některých případech (polo)soukromé parkovací instituce a vyšší vládní úroveň definující předpisy o parkování, které by mohly případně bránit efektivní změně. V některých větších městech je také nutná spolupráce mezi okresními úrovněmi a okolními (spíše) venkovskými obcemi, aby se zabránilo přesunu jednoho problému do jiné oblasti.

Pokud se podíváme na **institucionální reorganizaci**, zjistíme, že metropolitní oblasti se snaží centralizovat pravomoci v oblasti parkování, aby umožnily plánování a řízení parkování v metropolitních oblastech. Tyto procesy centralizace trvají dlouho a narážejí na odpor obcí v rámci metropolitní oblasti. Centralizace může být výsledkem regionální **legislativy** → **kroky 2.1 a 2.2 cyklu SUMP**. Města zakládají městské parkovací společnosti nebo agentury. Několik úřadů se zabývá spoluprací a sdružováním zdrojů mezi úřady s cílem zvýšit efektivitu a snížit náklady.

Dalším způsobem, jak zvýšit efektivitu, je princip smluv o územní správě. V tomto případě město vyhlásí výběrové řízení na integrovanou nabídku činností správy města. Tyto balíčky činností zahrnují uliční mobiliář, osvětlení, odpadové hospodářství, ... a parkování. Tímto způsobem mohou konsorcia **poskytovatelů služeb** → **krok 10.2 cyklu SUMP** najít synergie mezi službami, které mohou snížit náklady. Další příklady integrace služeb lze nalézt v integraci úkolů v oblasti bezpečnosti, informací a prosazování pravidel do činnosti ochrany na parkovištích. Vzniká tak liga "vyslanců města".

### 3.6 Zapojení občanů a příslušných zúčastněných stran

Parkování přitahuje zájem různých účastníků silničního provozu:

- Obyvatelé mají zájem o atraktivní čtvrt s kvalitním a bezpečným městským prostorem. Mohou mít také zájem o nalezení parkoviště na ulici v blízkosti svého bydliště pro krátkodobé využití (nakládání a vykládání) nebo pro dlouhodobé využití (noční parkování). Soukromá parkovací místa u domu nebo v jeho blízkosti nejsou vždy využívána k parkování automobilů, což vytváří další tlak na parkovací kapacity v ulicích.
- Návštěvníci mají zájem o cenově dostupné parkování v blízkosti cíle své cesty. Návštěvníky mohou být nakupující, dojíždějící, lidé věnující se volnočasovým aktivitám, turisté atd.
- Profesionální uživatelé "obrubníků", tedy míst ke stání u chodníku, jako jsou městské logistické a doručovací společnosti, kteří potřebují mít jistotu, že jsou k dispozici volná místa, aby mohli efektivně vykonávat svou činnost.
- Specifické skupiny uživatelů, jako například řidiči se zdravotním postižením, budou potřebovat, aby jim bylo umožněno dostat se na místo určení, které si zvolí.

Výzva pro místní úřady se zvyšuje, pokud jde o náklady, (zaručenou) dostupnost a kapacitu, protože tyto skupiny uživatelů nemají stejná očekávání a potřeby vůči parkovacímu systému. Poněkud mylná je představa "bezplatného" parkování. Pokud návštěvník města x nezaplatí za parkování ve městě přiměřenou cenu, pak je dotován městem a místní obyvatelé zaplatí, prostřednictvím daní, za parkovací místo návštěvníka.

**Přijetí ze strany veřejnosti** → kroky 1.4 a 11.2 cyklu SUMP jsou velkou výzvou. Jediný reálný způsob, jak přimět lidi k přijetí nových opatření v oblasti řízení parkování, je, ukázat jim, že se situace v důsledku vámi navrhovaných změn zlepší. Velmi jasně vysvětlíte, jak tato opatření fungují a kolik, pokud vůbec něco, budou muset lidé zaplatit. Vysvětlíte, na co budou použity případné nové příjmy z parkování. Viz také vysvětlení nástroje ParkPAD (3.1.8), jak aktivně zapojit zúčastněné strany.

Komunikace a participace jsou hesly podporujícími Plán udržitelné městské mobility. Začněte pracovat na komunikačním plánu nebo strategii směrem k občanům a návštěvníkům ohledně parkování jako na součásti vašeho plánu udržitelné městské mobility a komunikační strategie.

### 3.7 Zajištění monitoringu a hodnocení

Monitorování a hodnocení jsou klíčovými nástroji parkovací politiky. Využití dat může tvůrcům politiky pomoci v diskusi s nejdůležitějšími zúčastněnými stranami politiky parkování, tedy s občany, maloobchodníky a podnikatelským sektorem. Namísto spoléhání se na pocity a emoce mohou data tvůrcům politiky poskytnout objektivní informace, které budou sloužit jako rámec pro diskusi. Nejenže to umožňuje konstruktivnější diskusi, ale někdy to také může zabránit drastickým změnám politiky (a souvisejícím nákladům) založeným na emocionálních otázkách.

- Výzkum parkování získává na hodnotě, pokud je zahrnut do procesu monitorování. Charakteristickým znakem monitorovacího procesu jsou pravidelně se opakující měření a jasná vazba na politiku, její realizaci a úpravu.

V současné době jsou P&R velmi populární v mnoha evropských metropolích. Dopad tohoto druhu parkovací infrastruktury však mnozí kritizují a naznačují, že P&R mohou mít "omezený nebo dokonce kontraproduktivní účinek na politické cíle, zejména na cíle snížit používání automobilů" (Meek et al, 2009, s. 468). Zde uvádíme výsledky průzkumu mezi uživateli (N=738) provedeného v devíti železničních P&R umístěných v okolí měst Rotterdam a Haag (Nizozemsko) s cílem získat přehled o jejich dopadu z hlediska počtu ujetých kilometrů (VKT) a emisí z vozidel (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10 a SO<sub>2</sub>).“

Nezamýšlené efekty P+R	Haag 2008 (200 průzkumů)		Rotterdam 2008 (547 průzkumů)	
	km	kg CO2	km	kg CO2
Celkové uspořené km	-869,9	-172,3	-1559	-308,7
km navíc absorbované veřejnou dopravou	661,3	130,9	2710	536,6
km navíc absorbované cyklo dopravou	32,3	6,4	121	23,96
km navíc částečně absorbované cyklo dopravou	88,1	17,4		
Celkem km navíc	781,7	154,7	2831	560,53
Čistá změna	-88,2	-17,5	1272	251,8

Obrázek 6: Nezamýšlené účinky systému Park & Ride

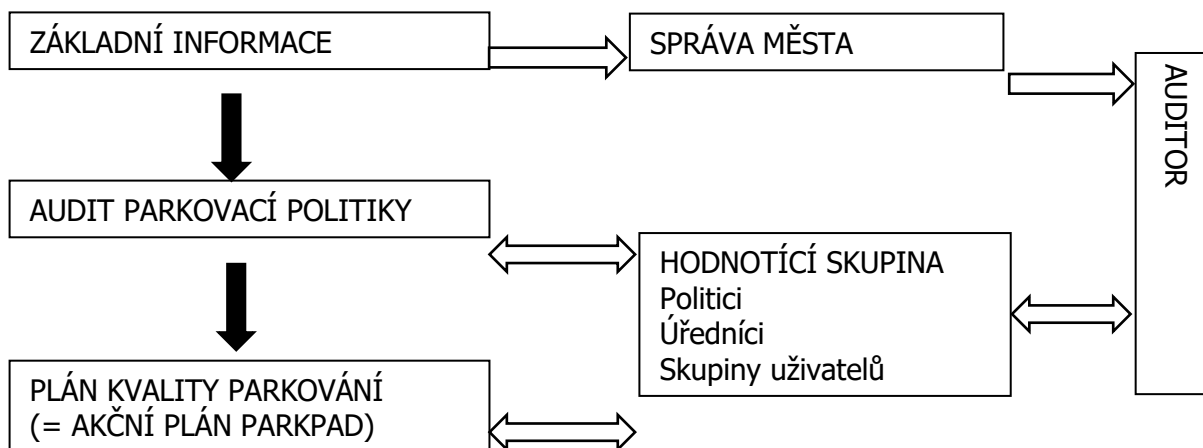
- Kromě toho zůstává otázkou, jak **měřit úspěšnost** → krok 7.3 cyklu SUMP v oblasti parkování:
- Co je pro město úspěchem? Jaké jsou zavedené politické a provozní cíle?
- Jak měříme dopady politiky parkování na ulicích? (Zkoumání dopravních ukazatelů, doby parkování apod.)
- Jak měříme výstupy systému, jako jsou příjmy, geografické pokrytí vynuocování atd.
- Jak měříme procesní ukazatele, jako spokojenost a akceptace zákazníků, náklady na provoz atd.

S rostoucí digitalizací parkování mohou města také začít vytvářet nové **ukazatele** → **krok 6.1 cyklu SUMP**, aby lépe porozuměla situaci v oblasti parkování, jako je (špičková) obsazenost, kumulativní obsazenost zón, příjmy, vracející se návštěvníci, původ návštěvníků a další. To může vést k informovanějšímu rozvoji měst a aktivitám SUMP: přijímat informovaná rozhodnutí o využití pozemků, stavebních předpisech a nové parkovací infrastruktury: **data** získané v rámci → **kroků 7.3, 11.1 a 12.1 cyklu SUMP** týkající se parkování, lze spojit s dalšími soubory dat a získat tak podrobný obraz o skutečných potřebách a vzorcích mobility v konkrétních lokalitách. To může být podkladem pro rozhodování o standardech parkování v budovách, nové výstavbě veřejně přístupných parkovacích míst atd.

### 3.8 Zajištění kvality

Nový nástroj ParkPAD, který je vyvíjen v rámci projektu Park4SUMP14, brzy poskytne systém auditu, který pomůže městům přezkoumat kvalitu a komplexnost jejich parkovacích politik a jejich organizačního uspořádání a dosáhnout shody na zlepšených vypracování akčního plánu pro řízení parkování, jehož cílem je zvýšit celkovou kvalitu a který bude použit jako součást jejich plánů udržitelné městské mobility.

ParkPAD bude zahrnovat sběr informací o celkové situaci v oblasti mobility a parkování ve městě. Klíčovým aspektem je vytvoření tzv. skupiny auditorů složené z volených politiků, městských úřadů, členů lobbistických skupin, uživatelů dopravy, maloobchodníků atd. s vlastním hodnocením a pohledem na parkování. Součástí procesu je také uskutečnění řady místních setání s cílem pracovat na dosažení konsensu ohledně budoucí politiky a postupů v oblasti parkování ve městě. Jejich výsledkem bude Plán kvality politiky parkování a Akční plán ParkPAD jako součást Plánu udržitelné městské mobility, který bude obsahovat priority pro inovativní, efektivní a místně přijatelný balíček opatření pro řízení parkování. **Setkání** → **kroky 7.1, 8.3, 8.4 a 12 cyklu SUMP**.



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





Obrázek 8: 12 kroků SUMP (SUMP 2.0)

## 4 Oblasti činností správy parkovišť, které mají význam

### 4.1 Překročit volbu poptávky a nabídky v oblasti parkování

Mělo by být jasné, že udržitelná politika parkování překračuje klasické paradigma parkování: zda sledovat poptávku nebo řídit nabídku, s níž se města většinou potýkala. Také Prof. G. Mingardo (Rotterdamská univerzita) (CROW/KpVV Study and publication on 'Parking and Behaviour' (Parkeren en Gedrag)) se přimlouvá za přístup založený na více cílech, čímž se bere v úvahu více determinantů chování (co ovlivňuje cílovou skupinu; buď rezident, nakupující, turista, zaměstnanec...) a nezaměřuje se pouze na infrastrukturu nebo cíle jednoho využití. Politika parkování a opatření v oblasti jeho řízení nestojí osamoceně. V praxi se opatření mohou vzájemně podporovat nebo podkopávat. Integrované řízení parkování však může sloužit různým cílům udržitelné mobility.

Následující prvky s ohledem na cíle SUMP a účinné strategie parkování mohou být zahrnuty do SUMP:

Přístupnost:

- Kde a kdy mohou vozidla ve městě jezdit, kde parkují?
- Intenzita dopravy pro vozidla přepravující osoby nebo zboží
- Parkování jako nástroj multimodality: parkování jízdních kol, park & ride, park & bike...
- Parkování pro osoby se zdravotním postižením<sup>16</sup>

Životní prostředí:

- Kde a kdy mohou vozidla ve městě jezdit?
- Podpora ekologických vozidel prostřednictvím tarifů
- Umožnění nabíjení elektromobilů

Životnost:

- Systémy rezidentního parkování (včetně dvojího využití a/nebo obchodovatelných parkovacích práv)
- Zvýšení kvality veřejného prostoru pro chodce
- Zkrácení doby vyhledávání a zkrácení vyhledávacího provozu

Umožnění hospodářského rozvoje:

- Plánování přístupnosti nové zástavby, včetně racionálního počtu parkovacích kapacit
- Dostupnost nákupních a turistických cílů (autobusy)
- Parkovací infrastruktura využívaná pro logistické provozy
- Řízení parkování pro konkrétní velké akce

Parkovací karta pro osoby se zdravotním postižením:

Existuje standardizovaný vzor parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením, který je uznáván ve všech zemích EU. Standardizovaný vzor parkovacího průkazu Společenství umožňuje osobě se zdravotním postižením, která je oprávněna využívat určitá parkovací zařízení v zemi svého bydliště v EU, snadněji se pohybovat na území jiné země EU a využívat všechna parkovací zařízení poskytovaná osobám se zdravotním postižením v této zemi EU.

Vzor Společenství byl zaveden doporučením Rady 98/376/ES. Toto doporučení stanoví standardizaci vzhledu parkovacích průkazů pro osoby se zdravotním postižením a jejich uznávání zeměmi EU s cílem usnadnit těmto osobám volný pohyb automobilem.

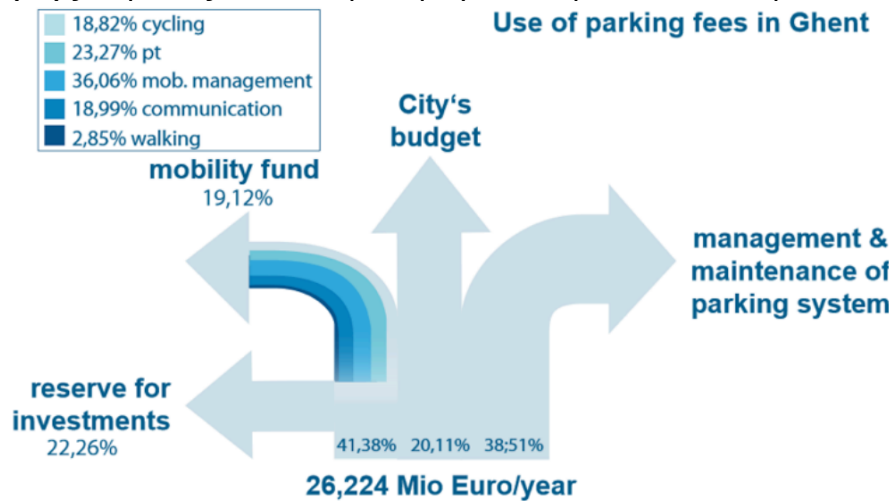
### 4.2 Vyčlenění příjmů z parkování jako inkluzivní strategie financování

Neexistuje žádná jiná oblast, v níž by města mohla tak výrazně přispět k udržitelné městské dopravě, jako **vyčleněním příjmů** z placeného parkování na financování dalších řešení udržitelné mobility. Strategickým východiskem při plánování SUMP by se mohlo stát, že příjmy z placeného parkování by měly být použity na realizaci a podporu opatření v oblasti udržitelné

dopravy. V případě realizace je zajištěna trvalá dostupnost peněz a není nutné pořizovat vlastní rozpočet na každý rok.

Cílem tohoto mechanismu není pouze regulace a řízení parkování, ale také strategičtější řízení dopravy udržitelným způsobem. To by vedlo k provozním synergiím: parkování by mohlo zahrnovat i parkování jízdních kol. Vymáhání by mohlo upřednostňovat trasy veřejné dopravy a pracovníci vymáhání by mohli také nabízet informace o městě a alternativních způsobech dopravy, což by těmto pracovníkům dodalo pozitivnější image.

Město Gent (BE) již uplatňuje metodu princip vyčlenění prostředků s úspěchem.



Obrázek 9: Využívání parkovného v belgickém Gentu.

## 5 Příklady změn ve hře

Tři příklady dobré praxe ukazují, jak lze řízení parkování postupně zavádět a zároveň rozvíjet Plán udržitelné městské mobility, a stát se tak v oblasti městské mobility převratnou změnou:

### 5.1 Tallinn (EST): začátek integrace SUMP už od analýzy

Město Tallinn má od roku 2006 požadavky na zajištění parkování založené na výzkumu, který byl několikrát aktualizován na základě interních poznatků. Do jisté míry se využívají také národní normy, kde je stanoveno obecné poskytování parkovacích míst. To vedlo k situaci, kdy město Tallinn nemá jasný pohled na budoucí scénáře parkovací politiky a může developerům dávat pouze vágní zprávy. Dobře sestavená parkovací politika je a měla by zůstat velmi důležitým opatřením na podporu cílů stanovených v městském plánu udržitelné městské mobility (SUMP). Město je uprostřed sestavování komplexního SUMP, kde parkování hraje velmi důležitou roli. Tallinn proto začal spolupracovat s odborníky na územní plánování, kteří budou parkování zkoumat ze zcela nové perspektivy.

Sběr dat

"Město si cení zkušeností více než materiálních vstupů, což znamená, že musíme měřit a chápat zkušenosti z míst a zvažovat životní prostředí," říká Liivar Luts, vedoucí odborník odboru mobility v Tallinnu. Výzva pro městskou správu spočívá v tom, že (aby mohla lépe reagovat na nové myšlení) musí předvídat udržitelný rozvoj ve chvíli, kdy města teprve začínají postupovat, pokud jde o zkušenosti a socioekonomický rozvoj. Znamená to analyzovat a plánovat prostor nejen z hlediska polohy a dostupnosti, ale i z hlediska činností a hodnot, které poskytují a vytváří.

Nový způsob parkování

Všechna vozidla potřebují parkovací místo, ale tradičně se na plochu, umístění a ceny pohlíží z hlediska funkce a využití pozemku. Parkování dnes již není místem, kde je vozidlo ponecháno, ale je výchozím bodem nového zkušenosti. Cesta do práce, setkání s lidmi a cesta domů se stávají součástí naší každodenní zkušenosti a parkování je momentem, kdy přecházíme z jedné zkušenosti do druhé. Na parkoviště je proto třeba pohlížet jako na součást městského života. Interakce mezi řidičem a parkovacím místem by měla být zefektivněna a měla by být vnímána jako přirozený přechod mezi různými činnostmi. Parkování by mělo být analyzováno jak z fyzického hlediska (prostor, který zabírá, jeho velikost, umístění a poskytování atd.), tak i jako experimentální prvek mezi činnostmi. Proto dnes již nemůžeme uvažovat pouze o tom, kde se parkoviště nachází, ale jaké aktivity se kolem parkovišť odehrávají a jak jsou oblíbené.

Udržitelnost

Vypracování plánu politiky parkování, který je udržitelný jak pro životní prostředí, tak pro sociální a ekonomickou transformaci města, vyžaduje nový analytický přístup. Hlavní výzvou pro plánování v současnosti je, že systémové změny vyvolané novými technologiemi a nepředvídatelnými pracovními a ekonomickými vzorci způsobují, že je neudržitelné uvažovat o jednom řešení pro jeden plán parkování jednoho města. Proto je pro plánování udržitelných městských komunit nutné zavést myšlenku asembláže a flexibility, což znamená poskytnout plán a politiku, která umožní, aby se parkovací plochy a jejich ceny přizpůsobily systémovým změnám v nadcházející budoucnosti.

"Během realizace projektu Park4SUMP budou diskutovány osvědčené postupy z partnerských měst a možná řešení budou přizpůsobena parkovací politice města Tallinnu. Také nástroj ParkPAD nám umožní lépe pochopit, jak řešit problémy související s parkováním, a zajistí proces zapojení zainteresovaných stran na vysoké úrovni."

Kontakt: [liivar.luts@tallinn.ee](mailto:liivar.luts@tallinn.ee)

## 5.2 Sint-Niklaas (BE): 2. generace SUMP jako impuls pro integraci politiky

Sint-Niklaas je malé město v srdci Flander (BE), které se nachází v hospodářském trojúhelníku Antverpy - Gent - Brusel. Během krátké doby bylo přijato a zahájeno několik politických plánů. Před SUMPem byl městskou radou přijat Masterplan veřejného prostoru a urbanistický model. Současně s trajektorií plánu mobility byl vypracován také klimatický plán města.

Toto množství nových politických plánů vytvořilo v Sint-Niklaas důležitý impuls pro utváření vize a politiky mobility města pro nadcházející desetiletí, včetně parkovací politiky. Urbanistický model města byl použit jako výchozí bod pro zahájení práce na tématech, jako jsou dopravní obslužnost, bezpečnost silničního provozu a parkování. Jádrem města je díky své omezené rozloze velmi vhodná pro jízdu na kole, téměř každý cíl je dosažitelný za méně než 10 minut. V kombinaci s ambicí města usilovat o klimatickou neutralitu, usilovat o bezpečnost silničního provozu a zvýšit využívání jízdních kol byla posílená cyklistická politika jasnou volbou.

V novém plánu mobility patří mezi priority zavedení integrální parkovací politiky a dokončení plánu cyklistické dopravy, včetně plánu parkování kol (2016).

V dlouhodobém horizontu způsobí vnitřní město bez aut řadu změn. Politice krátkodobého parkování a rezidentního parkování budou v maximální míře sloužit stávající parkovací zařízení v centru. Návštěvníci a dlouhodobě parkující budou shromažďováni v multimodálních uzlech po celém městě nebo v nových parkovacích zařízeních na okraji centra bez aut. Vzhledem k tomu, že rezidenti a krátkodobě parkující jsou směřováni do stávajících parkovacích zařízení v centru, vznikne v ulicích mnoho volného místa. Parkování na ulicích lze přizpůsobit kvalitnějšímu řešení veřejného prostoru. Mimo centrum bez aut bude zavedena modrá zóna s rezidentními kartami. To má zabránit tomu, aby se parkující přesouvali do zóny těsně za zónou placeného stání na úkor rezidentů.

Studie parkování jízdních kol vychází z analýzy provozu a kvality stávajících parkovacích zařízení pro jízdní kola. Následně byla vypracována strategie parkování jízdních kol, která by měla reagovat na nejdůležitější potřeby parkování jízdních kol. Plán parkování jízdních kol pak obsahuje výhled do budoucnosti, kterým může město Sint-Niklaas reagovat na rostoucí podíl jízdních kol a odpovídající poptávku po parkování. Každoročně je pořádána konference o cyklistice, která zkoumá názory obyvatel na cyklistickou politiku.

Vlámsko brzy začne připravovat regionální dopravní plány (funkční pro jednotlivá města), v nichž bude velmi důležitým bodem také politika parkování. Městská a regionální doprava již není izolovanou činností, ale tvoří součást globální sítě mobility, což usnadňuje myšlenku kombinované mobility, před a po cestování (částečně) na kole, (částečně) autem a dalšími druhy dopravy. Na tomto fyzickém místě se setkávají různé funkce mobility: sdílení automobilů, blízkost veřejné dopravy, parkování jízdních kol a dostupnost jsou nezbytné. Klíčová je zde dobrá koordinace v rámci transparentního, vrstevnatého dopravního modelu. V rámci dopravních regionů, které se skládají z několika obcí, se na základě skutečných a potenciálních dopravních toků rozvíjí sladění s konkrétní poptávkou. V rámci dopravních regionů je organizováno místní řízení mobility nezávislé na druhu dopravy.

Kontakt: Mgr: [jurgen.goemine@sint-niklaas.be](mailto:jurgen.goemine@sint-niklaas.be) SUMP summary (EN, k dispozici jsou i další jazyky a plná verze)

## 5.3 Vitoria Gasteiz (ES): parkování jako pákový faktor pro SUMP

Hlavní město Baskicka ve Španělsku, Vitoria-Gasteiz, město s přibližně 250 000 obyvateli, které v říjnu 2009 změnilo celý systém veřejné dopravy a nárůst cestujících ukazuje, že se tato změna vyplácí. V kombinaci s novou sítí cyklistických pruhů a stezek pro pěší má plán jasný vliv na cestovní chování lidí. (SUMP objectives, strana 9 na [http://sump-network.eu/fileadmin/user\\_upload/SUMPs/PROSPERITY\\_Vitoria\\_Gasteiz\\_SUMP\\_summary\\_EN.pdf](http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/SUMPs/PROSPERITY_Vitoria_Gasteiz_SUMP_summary_EN.pdf))

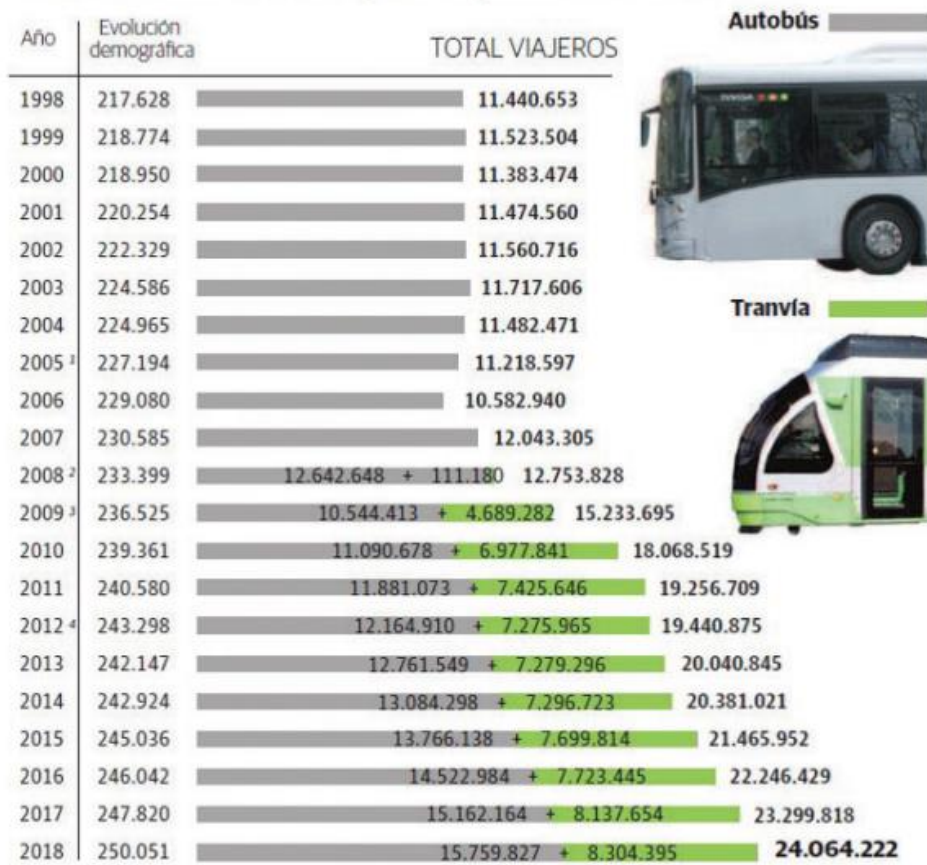
Nová síť efektivnější, modernější a atraktivnější veřejné dopravy byla považována za nezbytnou, ale nedostatečnou podmínku pro zajištění přechodu na veřejnou dopravu. Za tímto účelem a na základě přístupu push&pull, který má odradit od používání soukromých automobilů pro přístup do centra města, bylo považováno za nezbytné navrhnout novou parkovací politiku v centru města zahrnující následující kroky:

- Rozšíření oblasti regulovaného parkování v centru města o další ulice uvnitř rezidenční parkovací zóny, takže dosavadních 3 800 parkovacích míst bylo navýšeno o 1 100 nových regulovaných míst.
- Snížení počtu cca 2000 parkovacích míst na ulici ve prospěch výstavby nových tramvajových tratí.
- Diferenciace nových typů regulovaného parkování (a) pouze rezidenti, b) pouze krátkodobé až střednědobé stání, c) krátkodobé až střednědobé stání a rezidenti) namísto jediné předchozí typologie (krátkodobé až střednědobé stání a rezidenti).
- Zavedení ročního poplatku za účelem využití rezidentské karty pro regulované parkování namísto bezplatného přístupu ke kartě pro rezidenty.
- Výrazné zvýšení ceny za minutu parkování na regulovaném parkovišti. Trojnásobné zvýšení cen za parkování při současném výrazném zlepšení služeb MHD.
- Byl zaveden zvláštní režim pro osoby, které chtějí parkovat kratší dobu než 15 minut, aby se zamezilo praxi dvojího parkování na hlavních komunikacích.
- Umožnění vzniku nových parkovišť Park&Ride. Příjezdové komunikace byly označeny a na těchto parkovištích byly umístěny informace o veřejné dopravě.

Nejnáročnějším prvkem byla trvalá účast všech zúčastněných stran na probíhajícím procesu, který trval více než sedm let (participační proces prostřednictvím Občanského fóra pro udržitelnou mobilitu a intenzivní komunikace s občany). Každé z přijatých opatření v oblasti mobility bylo doprovázeno informační kampaní s názornými materiály (brožury, plakáty), tiskovými zprávami, ad hoc obsahem na stránce o mobilitě na webových stránkách města, a dokonce i šířením informací na úrovni ulic místní policejní službou.

Kromě zdvojnásobení počtu cestujících veřejnou dopravou v letech 2008-2018 došlo v období 2006-2014 ke snížení emisí CO<sub>2</sub> o 9,5 % a ke snížení spotřeby energie v dopravě ve městě o 8,9 %. V důsledku této politiky se snížil podíl používání soukromých automobilů na všech cestách místních obyvatel z 36 % v roce 2006 na pouhých 24 % v roce 2014. (Vitoria Gasteiz' SUMP modal split surveys: [http://sump-network.eu/fileadmin/user\\_upload/SUMPs/VitoriaGasteiz\\_EvaluationReport\\_EN.pdf](http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/SUMPs/VitoriaGasteiz_EvaluationReport_EN.pdf) Nové údaje budou k dispozici na podzim 2019 a později)

## Evolución del transporte público en Vitoria



<sup>1</sup> A principios de 2005: Llegan los primeros vecinos de Zabalgana y Salburua

<sup>2</sup> Diciembre de 2008: Puesta en marcha del tranvía

<sup>3</sup> Julio de 2009: Arranca el ramal de Abetxuko

<sup>3</sup> Octubre de 2009: Reorganización de las líneas de Tuvisa

<sup>3</sup> Noviembre de 2009: La OTA se amplía y triplica sus tarifas

<sup>4</sup> Septiembre 2012: El tranvía llega al centro de Abetxuko

GRÁFICO ISABEL TOLEDO

Obrázek 10: vývoj veřejné dopravy ve městě Vitoria Gasteiz, zdroj El Corra