

# Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst

Autoři textu a fotografií (pokud není uvedeno jinak):

Michaela Valentová

Hana Brůhová Foltýnová

Zbyněk Sperat

František Zlámal

Zpracováno na základě výstupů evropských projektů a zkušeností z evropské iniciativy CIVITAS, s přihlédnutím ke zdrojům ITDP – Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation, VTPI – Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning a publikace Parking Management: A contribution Toward Livable Cities autora Toma Rye.

Vydalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., a CIVINET Česká a Slovenská republika, z.s., v říjnu 2016.

Adresa vydavatele:

Líšeňská 33a

636 00 Brno

<http://www.cdv.cz>



## Poděkování

Chtěli bychom poděkovat Bc. Michalu Procházkovi za oponenturu textu a Mgr. Michalu Bajgartovi za přípravu podkladů.

Tato publikace vznikla v rámci evropského projektu CIVITAS CAPITAL, který byl financovaný ze 7. Rámcového programu EU pro výzkum a technologický rozvoj, s využitím výzkumné infrastruktury pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064).

Názory zde prezentované jsou názory autorů a nemusí nutně odrážet pohledy Evropské komise nebo projektu CAPITAL.

ISBN:

## Obsah

Předmluva .....	5
Kapitola 1: Management parkování: úvod do problematiky .....	7
Kapitola 2: Proč zavést management parkování? .....	15
Kapitola 3: Efektivní strategie managementu parkování .....	23
3.1 Fyzické prostředky regulace parkování .....	23
3.2 Ekonomické nástroje .....	28
3.3 Regulace parkovacích míst .....	31
3.4 Služby a technologie parkování .....	35
Kapitola 4: Management parkování jako součást Plánu udržitelné městské mobility .....	38
4.1 Curych: Politika parkování jako základ udržitelné dopravní politiky .....	40
4.2 Perugia: Akční plán parkování .....	45
4.3 Vídeň: Plán managementu parkovacích míst .....	47
Kapitola 5: Regulace počtu parkovacích míst .....	49
5.1 Kodaň: Postupné dlouhodobé snižování počtu parkovacích míst .....	49
Kapitola 6: Flexibilní parkovací poplatky .....	51
6.1 Bologna: Integrovaný přístup k parkování v historickém centru .....	52
6.2 Brémy: Zpoplatněním parkování k větší konkurenceschopnosti hromadné dopravy .....	54
6.3 Nottingham: Systém zpoplatnění parkování poskytovaného zaměstnavatelem .....	56
Kapitola 7: Fond mobility .....	58
7.1 Amsterdam: Zřízení fondu mobility .....	58
Kapitola 8: Podpora nízkoemisních vozidel .....	60
8.1 Malmö: Dotované parkování pro nízkoemisní a bezemisní vozidla (CIVITAS II) ...	60
8.2 Stockholm: Snižování parkovacích poplatků pro propagaci čistých vozidel .....	62
Kapitola 9: Parkoviště Park and Ride .....	64
9.1 Nantes: Nová parkoviště Park and Ride a parkovací standardy .....	64
9.2 Utrecht: Lepší využívání parkovišť Park and Ride .....	65
9.3 Benátky: Optimalizace parkovacího systému a Park and Ride .....	67
Kapitola 10: Parkovací politika pro nákladní dopravu .....	70
10.1 Rotterdam: Management parkování těžkých nákladních vozidel .....	70
10.2 Burgos: Nové parkovací systémy a parkoviště pro nákladní vozidla .....	71

Seznam literatury.....	75
Seznam tabulek.....	76
Seznam grafů .....	76
Seznam zkratk .....	76
Informační zdroje CIVINETu ČR a SR.....	77
Internetové zdroje k problematice parkování .....	77
Příloha 1: Přehled legislativy v oblasti parkování.....	79
Příloha 2: Šestnáct dobrých důvodů pro zavedení managementu parkovacích míst .....	81

## Předmluva

Nástroje parkovací politiky patří mezi základní nástroje tzv. managementu mobility, pro něž se v češtině používá také název řízení poptávky po dopravě. Předkládaná publikace představuje opatření managementu parkování, tedy regulace parkování a hospodaření s parkovacími místy, jako součást managementu mobility. Teorie i praxe dopravního plánování ukazují, že management parkování pomáhá nejen řešit nejnaléhavější problémy způsobené parkováním a odstavováním vozidel, ale že parkovací politika je bezesporu jedním z nejúčinnějších nástrojů regulace dopravy. Účelem této publikace je představit úspěšné příklady praktického využití nástrojů politiky parkování ze zahraničí, nabídnout inspiraci českým i slovenským městům a přinést možné návody, jak mohou města a obce své problémy s parkováním řešit. Pro potřeby této publikace se pod pojmem parkování myslí i odstavování vozidel, obecně doprava v klidu.

I v České republice a na Slovensku představuje parkování velký problém. Ekonomové navíc upozorňují, že pokud jsou parkovací místa poskytována zdarma (tj. vlastně nepřímo dotovaná z veřejných prostředků), nikdy jich nebude dostatek. Nezaplatněné parkování vlastně není zadarmo, protože za něj platí obyvatelé v jiné podobě – vyššími daněmi, vyššími cenami, nižšími mzdami (díky tomu, že náklady na poskytování parkovacích míst narůstají obcím / státu, zaměstnavatelům, obchodníkům atd.). Přestože má regulace parkování na našem území poměrně dlouhou tradici (vzpomeňme např. parkovací zóny v centru Prahy), zkušenosti s pokročilejšími nástroji parkování většinou chybí a tyto nástroje bývají často přehlíženy. To je navíc spojeno s nízkou ochotou automobilistů platit za parkovací místa a s malou schopností odborníků a politiků srozumitelně veřejnosti vysvětlit důvody pro zpoplatnění parkování a zavádění dalších nástrojů regulace dopravy.

Cílem strategického řízení parkování (managementu parkování) je pobídnout řidiče k tomu, aby se vyhýbali oblastem postiženým dopravní kongescí, nebo aby tam nejezdili v době dopravních špiček, případně aby zvolili udržitelnější způsob dopravy, než je cesta autem. Management parkování se snaží změnit dopravní chování tak, aby lidé prioritně zvažovali využívání hromadné dopravy. Právě hromadná doprava by se v městských oblastech měla stát základním dopravním módem, který je doplněn o kvalitní síť infrastruktury pro chůzi a cyklistiku a který dále podporuje flexibilní využívání všech druhů dopravy (intermodalitu). Zavádění managementu parkování představuje dlouhodobý proces. Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že je potřeba dlouhodobé a systematické strategické práce. Některá řešení totiž není možné uskutečnit okamžitě a rozhodnutí pro regulaci vyžaduje mnohdy i poměrně velkou politickou odvalu. Výsledky přijatých opatření ale významně zvyšují kvalitu života v daných městech a ukazují, že se vynaložené úsilí i politická odvaha vrátí ve větší spokojenosti obyvatel.

Snahou autorů je ukázat evropská města, která zavedla nová opatření spojená s parkováním a dosáhla tak svého cíle – zlepšila kvalitu veřejného prostoru, změnila jeho využívání, snížila emise i hlukové zatížení z dopravy a podpořila přechod k udržitelné mobilitě.

V čem tkví podstata zavádění úspěšných parkovacích opatření? Je samozřejmé, že úspěšná politika parkování musí brát ohled na potřeby rezidentů, zajistit kvalitní nabídku různých způsobů přepravy, dobře informovat o přínosech managementu parkování a přijatých opatřeních, kultivovat veřejný prostor a využívat jej i pro jiné funkce, než je doprava. Úspěšná implementace opatření vede k tomu, že každý má možnost zaparkovat,

nehledat dlouho parkovací místo, bere se ohled na potřeby podniků, obchodů a služeb (zásobování, zastavení) atd. Toho je možné dosáhnout odstraněním dlouhodobého parkování z míst, která mají sloužit rezidentům nebo krátkodobému parkování, přesunem individuální automobilové dopravy (IAD) na jiné druhy dopravy, či rozložením cest do časů mimo špičky.

Věříme, že zkušenosti měst CIVITAS, ale i dalších míst, která odvážná inovativní opatření dokázala realizovat a která jsou popsána v následujících deseti kapitolách, mohou inspirovat a pomoci městům na jejich složité cestě k příjemnému a udržitelnému rozvoji.

*Autoři*

## CO JE MANAGEMENT PARKOVÁNÍ

Management parkování představuje sadu nástrojů a opatření, které podporují efektivnější využívání parkovacích ploch, pomáhají definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek. Management parkování je součástí managementu mobility.

## CO JE MANAGEMENT MOBILITY

Management mobility (MM) je metoda integrované dopravní politiky. Integruje a koordinuje všechny druhy dopravy s cílem zajistit jednoduše přístupný, uživatelsky přátelský a ekologický dopravní systém.

Od „tradičního“ dopravního plánování se management mobility liší zejména tím, že se více zaměřuje na maximální využití existující dopravní infrastruktury než na zvyšování její kapacity další výstavbou. Více pracuje s neinvestičními opatřeními a využívá balíčků opatření z různých oblastí, jež se zaměřují na ovlivnění chování účastníků provozu.

Management mobility může být pojat plošně (město, region) nebo ve vztahu ke konkrétnímu objektu (podniku, škole, letišti).

### Foto:

Vyhrazené stání.  
„Ať vás ani  
nenapadne tady  
parkovat!“  
(Štýrský Hradec, 2016)



## Kapitola 1: Management parkování: úvod do problematiky

Parkování je podstatnou součástí dopravního systému, každá cesta automobilem začíná a končí na parkovacím místě. Průměrný vůz je odstaven každý den po dobu 23 hodin, přičemž v průměru 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 m<sup>2</sup> do 30 m<sup>2</sup>. Snadné parkování přitom ovlivňuje způsob, jak se dá na různá místa dostat, a ovlivňuje tedy všeobecnou dostupnost i volbu dopravního prostředku.

Parkování znamená pro společnost nemalé náklady. Postavit parkoviště u každého cíle je nákladné, neefektivní a někdy i nemožné. Výstavba parkovišť má také velký vliv na život města. Přesto se často k problémům s parkováním přistupuje tak, že je třeba uspokojit poptávku, a to především či výhradně úpravou nabídky – tj. navýšením počtu parkovacích míst. Volná parkovací místa ale motivují k jízdě další automobilisty a generují tak další dopravu, což zhoršuje dopravní zácpy, životní prostředí a pohyb po městech.

### Vývoj v ČR: strmý nárůst počtu motorových vozidel

Počty vozidel v České republice stále ještě rostou a s nimi i nároky na parkovací místa. V roce 2015 bylo v České republice v provozu 5 115 316 osobních automobilů. Zaparkovat rostoucí počet vozidel je problém zejména v místech, kam lidé dojíždějí za prací, nákupy, kulturou, sportem, do školy apod. Zajistit dostatek míst k parkování je tak složitý a nákladný úkol, který dnes musí řešit většina měst.

Tabulka 1: Přehled vývoje počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2015 v Praze a v ČR

Rok	Praha					Česká republika (do r. 1971 Československo)				
	Oby- vatel	Motorová vozidla	Osobní automobily			Oby- vatel	Motorová vozidla	Osobní automobily		
	(tis.)	celkem	%	celkem		%	(tis.)	celkem	%	celkem
*1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	-	291 680	-
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	-	1 041 137	-
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2010	1 257	928 769	217	699 630	208	10 533	6 036 576	149	4 494 425	186
2012	1 247	835 427	195	647 839	193	10 516	6 446 857	160	4 723 150	196
2014	1 259	881 235	206	690 037	206	10 538	6 693 284	166	4 908 462	204
2015	1 267	941 145	219	740 745	220	10 554	6 990 542	173	5 130 266	213

Pozn.: Do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. V letech 2002–2011 byly přebírány od nových správců těchto údajů, kterými byly za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních činností, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend. Počínaje rokem 2012 jsou údaje přebírány z nového Centrálního registru vozidel, kde správcem údajů je Ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel.

Zdroj: TSK, Ročenka dopravy Praha 2015. Vlastní úpravy. Dostupné z <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/rocenky>.

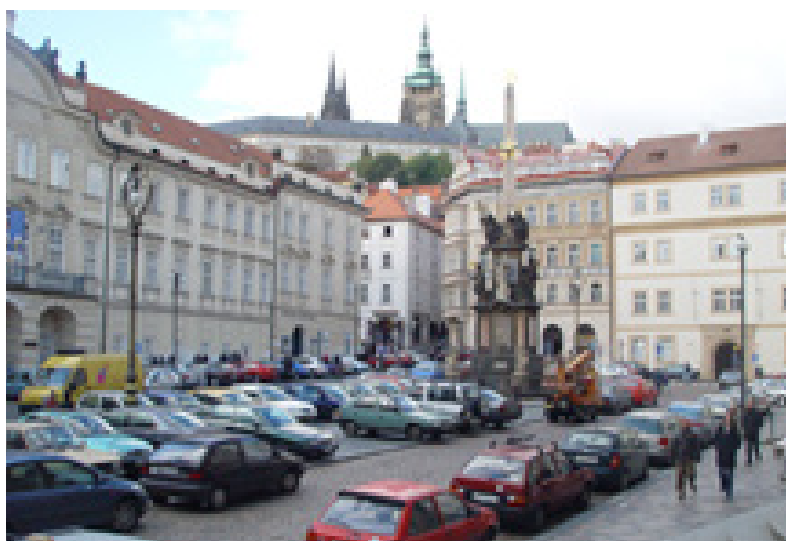
Uvedený nárůst počtu motorových vozidel vytváří velké tlaky na veřejný prostor a parkovací infrastruktura znamená pro společnost významné náklady (např. v Brně se platí za 1 m<sup>2</sup> 20-40 Kč denně)<sup>1</sup>. Konflikty mezi parkováním a dalšími funkcemi uličního prostoru patří mezi nejčastější problémy, jimiž se politici, urbanisté, dopravní odborníci a mnoho dalších musí zabývat.

## NÁROKY VOZIDEL NA PARKOVACÍ PROSTOR – PŘÍKLAD PRAHY

Praha eviduje 655 vozidel na 1 000 obyvatel. Velikost parkovacího místa podle norem je 12,5–17 m<sup>2</sup>. Odstavit všechna vozidla ve veřejném prostoru hlavního města by tudíž zabralo 11–16 km<sup>2</sup>, tedy plochu dva až třikrát větší, než je plocha historického centra města. (Centrální městská část Praha 1 má rozlohu 5,53 km<sup>2</sup>.)

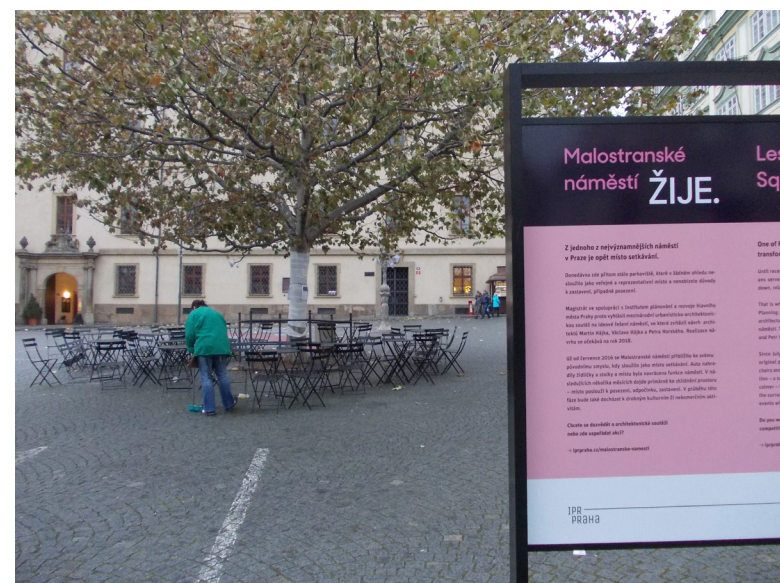
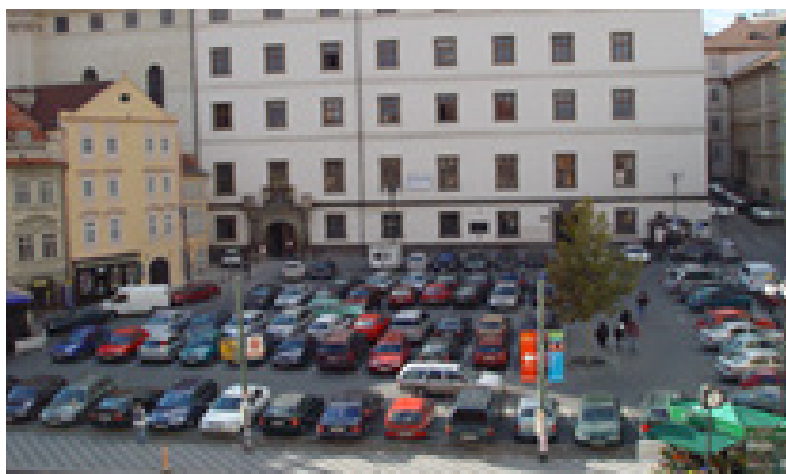
### Foto:

Problémům s parkováním čelí i historická centra měst  
(Praha, Malostranské náměstí, 2008)



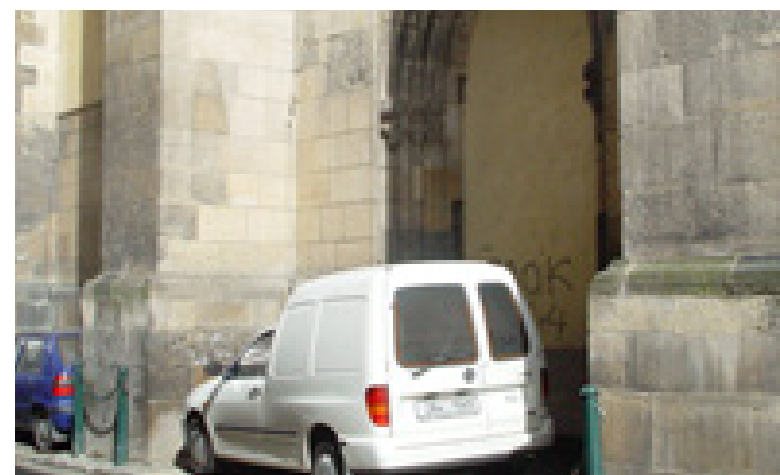
### Foto:

Historický význam lokality může být parkovací politikou významně ovlivněn  
(Praha, Malostranské náměstí, 2016)



### Foto:

Parkoviště zmizelo – místo parkování vozidel je zde prostor pro zastavení chodců  
(Praha, Malostranské náměstí, 2016)



### Foto:

V historických centrech není dost místa, tak se parkuje ledaskde  
(Praha, u kostela sv. Jiljí, 2008)



### Foto:

Často mnoho místa pro chodce nezbyvá  
(Praha, Staré Město, chodník ve Štupartské ulici, 2008)

**Foto:**

Se zábořem chodníků parkujícími automobily se potýkají i menší města (Kolín, ulice Na Hradbách, 2012)



### Změna paradigmatu v oblasti parkovací politiky

Podobný vývoj zaznamenala prakticky všechna evropská města. Mnohá z nich nakonec zjistila, že bez ohledu na to, kolik nových parkovacích míst a dopravní infrastruktury bylo postaveno, tak se dopravní zácpy 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 nejnужnější potřebné parkovací infrastruktury.

**Tabulka 2:** Srovnání starého a nového přístupu k parkování

Tradiční přístup k parkování	Moderní přístup k parkování
Parkovací problém znamená obvykle nedostatečnou nabídku 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.
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.

Zdroj: Todd Litman, *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*, VTPI, str. 7

Tradiční způsob plánování vychází z předpokladu, že parkovacích míst musí být vždy dostatek a mají být poskytována zdarma. Náklady vynaložené na budování parkovacích míst se mají nepřímo započítávat do nákladů na výstavbu budov, nebo je má dotovat veřejná správa. Současné parkovací předpisy jsou uplatňovány rigidně, berou jen málo ohled na demografickou, geografickou a manažerskou praxi, která může významně ovlivnit požadavky na parkování.

Management parkování naproti tomu předpokládá změnu současného způsobu rozvoje, zónování a projekční praxe. To vyžaduje, aby veřejní činitelé a projektanti, stejně jako veřejnost, změnili způsob, jakým o problémech s parkováním a jejich řešení uvažují včetně změn příslušné legislativy. Je potřeba se seznámit se všemi strategiemi managementu parkování, které jsou dostupné, a s přínosy, které efektivní hospodaření s parkovacími místy může mít. Nezbytná je spolupráce všech zainteresovaných institucí a organizací a koordinace činností, které zlepší vymahatelnost opatření a budou se zabývat potenciálními dopady.

Moderní přístup k managementu mobility uznává, že podmínky dopravy i způsobu využívání území se mění, a to je třeba reflektovat i v praxi plánování parkovacích míst. Mohou se tak začít aplikovat nové přístupy, aby se vyzkoušelo, jakou mají účinnost. Starý model plánování naproti tomu funguje v podobě „předvídat a poskytnout“ – extrapoluje minulé trendy a podle nich předpovídá budoucí poptávku, kterou se pak projektanti snaží uspokojit. Často se tak vytváří sebenaplňující proroctví, protože zajištění hojné nabídky parkovacích míst zvyšuje využívání vozidel a vede k rozrůstání měst, což opět zvyšuje poptávku po parkování, a nabídku stání je pak potřeba neustále zvyšovat.

#### Základní zásady managementu parkování

- Způsob dopravy si může každý zvolit sám:** Lidé by měli mít možnost volit způsob cesty a mít reálnou možnost zaparkovat.
- Dostupné informace:** Motoristé by měli mít informace o parkování a alternativních způsobech dopravy.
- Sdílení:** Parkovací zařízení by měla sloužit více uživatelům a být využitelná pro různé cílové skupiny.
- Efektivní využívání:** Parkovací zařízení je třeba dimenzovat a spravovat tak, aby místa nezůstávala nevyužitá.
- Flexibilita:** Integrované plánování parkování musí počítat se změnami a nejistotami budoucího vývoje.
- Stanovení priorit:** Nejvíce žádaná parkovací místa by měla být určena pro účely, které mají prioritu.

7. **Stanovení cen:** Pokud je to možné, mají uživatelé platit přímo za konkrétní použití parkovacího místa.
8. **Hospodaření s místy v dobách špiček:** Je třeba dobře zvážit způsob hospodaření s parkovacími místy v době, kdy je o ně největší zájem.
9. **Kvalita versus kvantita:** Kvalita parkování by měla být stejně důležitá jako kvantita. Zahrnuje to i estetickou stránku, bezpečnost, přístupnost a informace pro uživatele.
10. **Komplexní analýza:** Plánování parkovací infrastruktury musí zvažovat všechny náklady a přínosy včetně nepřímých (dopady na zdraví, ovzduší, estetiku a multifunkčnost veřejných prostranství).

Nedostatek parkovacích stání, zejména v centrech měst, se dotýká velkého množství lidí, a je proto častým a kontroverzním tématem řady diskuzí. Příčiny chybějících parkovacích míst mohou být různé a je možné je odstranit jen pomocí komplexního přístupu.

Management parkovacích ploch by měl být řešen na celoměstské úrovni a měl by být součástí integrované dopravní koncepce. Jednotlivé nástroje by měly být vzájemně sladěné a uživatelsky přehledné.

#### Přínosy managementu parkování

- **Šetří náklady:** Management parkování snižuje investice města, podnikatelů, developerů i uživatelů.
- **Zlepšuje kvalitu služeb:** Management parkování zajišťuje lepší dostupnost informací, nabízí více možností, jaký způsob dopravy je možné zvolit, snižuje dobu hledání parkovacího místa a zmírňuje dopravní kongesce, vytváří atraktivnější a příjemnější místa k parkování.
- **Flexibilní umístění parkovacích míst a možnost volby jejich podoby:** Management parkování dává architektům a projektantům více možností, jak se vypořádat s požadavky na zajištění parkovacích stání.
- **Přináší výnosy:** Některé ze strategií generují zisk, z něhož je možné financovat parkovací zařízení, dopravní opatření nebo jiné důležité projekty.
- **Snižuje zábor půdy:** Management parkování může snížit zábor dalších ploch města, šetřit zdroje a pomoci tak uchovat zeleň a další environmentální, historické a kulturní hodnoty.
- **Podporuje management mobility:** Management parkování je důležitou součástí snah o podporu udržitelnějšího dopravního chování, které pomáhá snižovat problémy, jako jsou dopravní kongesce, náklady na výstavbu vozovek, znečištění, spotřeba neobnovitelných zdrojů energie a dopravní nehody.
- **Podporuje chytrý růst měst:** Management parkování přispívá k lepším modelům funkčního využití území a podporuje „chytré“ cíle územního plánování.
- **Zlepšuje podmínky pro chodce:** Management parkování podporuje kompaktní rozvoj a dostupnost budov pro chodce a pomáhá tak vytvářet obce, kde je příjemné se pohybovat pěšky.
- **Podporuje služby přepravy osob a zboží:** Management parkování podporuje flexibilitu a pohyb osob, zvyšuje obrát na parkovištích.

- **Snižuje náklady na zvládnání přívalových srážek, znečištění vod a vytváření teplotních ostrovů:** Management parkování pomáhá snižovat celkovou rozlohu zastavěných a zpevněných ploch a má tak vliv na odtokové poměry a znečištění vody. Jiné využívání prostoru a ploch může příznivě ovlivňovat absorpci světelného a tepelného záření a omezovat přehřívání urbanizovaných území.
- **Podporuje rovný přístup:** Strategie managementu parkovacích míst mohou snižovat potřebu dotací pro parkování, zlepšovat volbu dopravních možností pro nemotoristy, zajišťovat úspory pro domácnosti s nižšími příjmy a zvyšovat dostupnost bydlení.
- **Příjemnější obce:** Management parkování pomáhá vytvářet atraktivnější prostředí, které je šetrnější i vůči životnímu prostředí. Snižuje rozlohu zadlážděné nebo vyasfaltované plochy, umožňuje přizpůsobit návrhy budov konkrétním podmínkám, zvyšuje komfort chodců a zlepšuje návrhy parkovacích zařízení.



Foto:

Regulace parkování umožňuje využívat uliční prostor pro další funkce (Štýrský Hradec, 2016)



Foto:

Místo parkování jsou upraveny zelené plochy a místa k posezení a relaxaci (Berlín)

**Foto:**

Parkování automobilů mimo dvory umožnilo jejich ozelenění a využití na sušení prádla, hraní dětí a posezení (Berlín)



## Kapitola 2: Proč zavést management parkování?

Města prostřednictvím regulace a zlepšení hospodaření s parkovacími místy obvykle sledují více cílů, které je ale třeba dopředu dobře promyslet a stanovit si priority a dlouhodobou vizi.

### Příklady cílů dopravní politiky měst

1. Snižovat náklady na výstavbu dopravní a parkovací infrastruktury a zvyšovat dostupnost.
2. Preferovat kompaktní město, tedy multimodální plánování směřující k chytrému růstu.
3. Povzbuzovat k využívání alternativ automobilové dopravy a snižovat její objem (což vede ke snížení počtu dopravních nehod, dopravních kongescí a zatížení životního prostředí apod.).
4. Zlepšovat dopravní služby a jejich kvalitu a mít na zřeteli zejména udržitelné druhy dopravy.
5. Vytvářet vícefunkční dopravní prostory a atraktivní prostor ulic.
6. Posilovat schopnost reagovat na nové požadavky a umožnit další využití uličních prostorů.
7. Snižovat rozlohu nepropustných ploch a změnu využití pro environmentální a estetické přínosy.
8. Spokojenost obyvatel s kvalitními veřejnými prostranstvími, dostupností a kvalitou dopravních služeb.

Od definovaných cílů se pak odvíjejí opatření vybraná k realizaci. Management parkovacích ploch je z hlediska nákladů výhodnou a efektivní volbou usměřující dopravní proudy a umožňující lepší využívání stávajících parkovišť. V kombinaci s doprovodnými opatřeními může zásadním způsobem přispět k odlehčení citlivých zón. Aby byla navrhovaná řešení lépe přijímána, je zapotřebí respektovat místní specifika, zahrnout a zvážit zájmy jednotlivých aktérů a dojít ke kompromisním řešením. Management parkování může vést ke snížení nákladů na parkování jak pro firmy a další organizace z privátní sféry, tak pro státní správu a samosprávu.

Nástroje managementu parkování mohou snížit náklady na výstavbu a provoz parkovacích míst firem a institucí. Zde uvádíme příklady, jak snížení nákladů dosáhnout.

- **Nejvíce žádaná a nejpohodlnější parkovací místa nabízejte přednostně skupinám, jimž chcete dávat přednost.** Tedy zásobování, krátkodobému parkování a lidem s handicapem.
- **Zlepšete podmínky chodců.** To znamená budování a zlepšování sítě chodníků, aby se zlepšila návaznost objektu na okolí, včetně zlepšení dostupnosti parkovacích míst v okolí a zastávek veřejné dopravy. Zvyšuje se tak i ochota používat vzdálenější parkovací místa.
- **V budově organizace umístěte parkování kol, sprchy a šatny.** Podporujete tak aktivní způsoby dopravy do škol a zaměstnání.



- **Poskytujte rezidentům, zaměstnancům i návštěvníkům informace** o dopravě, možnostech spolujízdy a taxislužbě, možnostech pro cyklisty a o zaplněných parkovacích místech.
- **Pro případ zaplnění parkoviště připravte pohotovostní plán**, jak se s takovou situací vypořádat, například kde je v případě potřeby najmout dodatečná parkovací místa.
- **Oddělte nájem za parkování od nájmu pronajímaných prostorů.** Nájemce by měl platit zvlášť za byt a zvlášť za každé parkovací místo. Např. v USA náklady na parkování zpravidla činí 20 % nájmu. Platby budou transparentnější a ke všem položkám budou přiřazeny skutečné náklady.
- **Povzbuzujte firmy, aby zaváděly programy, které snižují dojíždění do práce, včetně výplaty náhrad za nevyužívání parkovacích míst.** Zaměstnanci mohou dostávat zaplacené, pokud parkoviště nevyužívají. Obvykle se tak snižuje dojíždění automobilem o 20 % a podporují se tak ostatní způsoby dopravy do práce.
- **V budově se smíšeným funkčním využitím mějte k dispozici car-sharing.** Zpravidla každé vozidlo car-sharingu nahradí 5 osobních aut, a ušetří tedy 4 parkovací místa.

**Foto:**

Parkovací stání  
v obytné ulici  
v ostrůvcích působí  
esteticky  
(Kolín, Štítarská, 2012)



Management parkování má i významnou regulační funkci. Vhodně navržená parkovací opatření přispívají např. k regulaci objemu dopravy v různých časech a místech, změně dělby přepravní práce, k regulaci dopravy návštěvníků a dojíždějících do města, podporuje pohyb vozíčkářů a osob s handicapem, car-sharing, čistá vozidla atd. Následující tabulky shrnují nejčastější regulační nástroje parkovací politiky a jejich dopady.

**Tabulka 3:** Přehled nejčastějších typů regulace parkování

Typ regulace	Popis	Koho či jaké typy aktivit zvýhodňuje
Regulace podle typu uživatele nebo vozidla	Místa vyhrazená pro nakládání a vykládání zboží, služby, taxi, pro osoby s handicapem, vozidla sdílená, autobusy a nákladní vozidla.	Podle jednotlivých typů uvedených v popise.

Regulace doby, kterou je možné parkovat	Omezení doby parkování (5 minut nakládka a vykládka, 30 minut u vstupů do obchodů, 1-2 hodinové stání apod.)	Krátkodobé uživatelé, jako jsou např. dodavatelé, zákazníci, návštěvy úřadů a jiné pochůzky
Regulace času, v němž je stání možné	Zakazuje parkování v určitých denních dobách, jako např. před 10. hod. ráno, aby se zabránilo parkování zaměstnancům, nebo mezi 22. a 5. hod. ranní, aby se omezilo parkování rezidentů	Závisí na zvoleném typu regulace
Omezení zaměstnanců	Požaduje od zaměstnanců, aby využívali méně pohodlná parkovací místa, nebo je k tomu motivuje	Zákazníky, dodavatele a pochůzky
Zvláštní příležitosti	V průběhu mimořádných událostí nastavuje zvláštní pravidla parkování	Závisí na typu omezení
Poskytnutí místa krátkodobým uživatelům	Nabídnout zvláštní parkovací karty jako možnost pro vozidla, která vykonávají více krátkých zastávek	Dodavatelé a služby
Povolení parkování rezidentů	Parkovací karty pro rezidenty zvýhodňují při parkování místní obyvatele tak, aby mohli zaparkovat v blízkosti svých domovů	Rezidenti
Nabídka pro speciální uživatele	Systém umožňuje zaparkovat při speciálních potřebách, jako jsou služby nebo stavební vozidla	Vozidla využívaná pro speciální aktivity
Omezení parkování přes noc	Zákaz nechat vozidlo zaparkované přes noc odrazuje od parkování rezidenty a campingová vozidla	Krátkodobé parkování
Omezení při čištění ulic	Regulace zakazující parkování na určitých ulicích některý den v týdnu, aby bylo možné ulici uklidit	Čištění ulic. Zajišťuje to, že řidiči svá vozidla příležitostně přemístí
Omezení parkování velkých vozidel	Omezuje parkování velkých aut, jako jsou nákladní vozidla a kamióny v uličním prostoru	Vozidla obvyklé velikosti
Omezení parkování na hlavních třídách a přivaděčích	Zakazuje parkování v uličním prostoru v průběhu dopravních špiček, aby se zvýšil počet jízdních pruhů a kapacita ulice	Přednost dostává doprava v pohybu před parkováním
Opuštěná vozidla	Potřebný je také systém, který identifikuje a odstraní nadbytečná vozidla z veřejných parkovacích prostorů	Zvýhodňuje provozovaná vozidla

Zdroj: Todd Litman, *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*, VTPI, str. 13

Foto:

Regulace parkovací doby pro osobní automobily (Londýn, 2014)



### Účinnost managementu parkování

Management parkování představuje velmi účinný nástroj regulace dopravy, který navíc může přispět k řadě cílů (jak jsou popsány výše). Velký dopad má regulace parkování například na dopravní zácpy. Studie ukazují, že zpoplatnění parkování je druhým nejefektivnějším nástrojem snižování kongescí, hned po poplatcích zpoplatňujících vjezd vozidel ve špičkových hodinách, tzv. congestion charging, a před poplatky zpoplatňujícími ujeté kilometry, motorová paliva a poplatky z emisí. Parkovací poplatky mají navíc výhodu, že je politicky a administrativně snazší je zavést, a to mnohem levněji, a mohou být zavedeny prakticky ihned. Zpoplatnění parkování má i nevýhody, především nedokáže ovlivnit tranzitní dopravu,

Odhady účinnosti jednotlivých regulačních opatření se budou v Evropě jistě odlišovat od zkušeností ze Spojených států, ale určitě je možné čerpat z následující tabulky inspiraci, která opatření by bylo vhodné testovat.

**Tabulka 4:** 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 %	
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
Zvýšení kapacity stávajících zařízení	Zvyšte nabídku parkovacích míst tím, že využijete jinak nevyužitý prostor, zmenšete stání, využijte zakladače, používejte parkoviště s obsluhou	5-15 %	
Management mobility	Povzbudíte efektivnější modely dopravního chování, které zahrnují změnu způsobu dopravy, změnu denní doby, kdy se cesta uskuteční, míst, kam se jezdí, i změnu počtu jízd	10-30 %	Ano
Zpoplatnění parkování	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, využijte 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	

Zdroj: Todd Litman, *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*, VTPI, str. 23

## Typy nástrojů managementu parkování

Management parkování vychází z politik a programů, které vedou k efektivnějšímu využívání parkovacích míst. Pokud jsou místa správně využívána, mohou nástroje managementu počet potřebných parkovacích míst výrazně snížit, protože poklesne celková poptávka a zvýší se efektivita využívání stávající nabídky. Pokud zvážíme všechny hospodářské, sociální a environmentální přínosy, bývá proto management parkovacích míst často nejlepším řešením nedostatku parkovacích míst.

Hlavními argumenty pro zavádění nástrojů managementu parkování je nedostatek uličního prostoru, nedostatek místa pro další funkce veřejného prostoru a nedostatek financí. Budování parkovacích kapacit je totiž nákladné a veřejný prostor je drahý. Často je také potřeba snížit celkový objem dopravy zejména kvůli dopadům na životní prostředí (hluk, emise, další zábor plochy...).

V textu se dále zaměříme na následující čtyři skupiny nástrojů managementu parkování:

- fyzické prostředky regulace parkování
- ekonomické nástroje
- regulace parkovacích míst
- služby a technologie parkování

Jako první z těchto čtyř skupin uvedených opatření se začaly používat fyzické prostředky omezení dopravy. Různé zábrany ochraňovaly nároží a výjezdy ze dvorů a zabraňovaly poškození staveb a stromů. Dnes umělohmotné bollardy (sloupky) upozorňují na ostrůvky pro chodce, patníky zamezují parkování u přechodů a zvyšují tak bezpečnost chodců, zábradlí najdeme skoro u každé školy. Parkovací sloupky zabraňují vjezdu vozidel na chodníky a pěší zóny. Značky zakazují zastavení nebo stání, vyhražují parkování invalidů či místa pro zásobování apod. Vodorovným značením obec ukazuje, jaké je žádoucí uspořádání parkovacích míst pro rezidenty a návštěvníky, vyznačuje parkovací zóny, místa pro zásobování, taxi a osoby s handicapem. Žluté čáry chrání prostory, na nichž se parkovat nesmí.

Foto:

Parkovací sloupky chrání prostor pro chodce  
(Praha)



Foto:

Zábrany parkování před přechodem zajišťují rozhled  
(Praha, Ruská ulice)

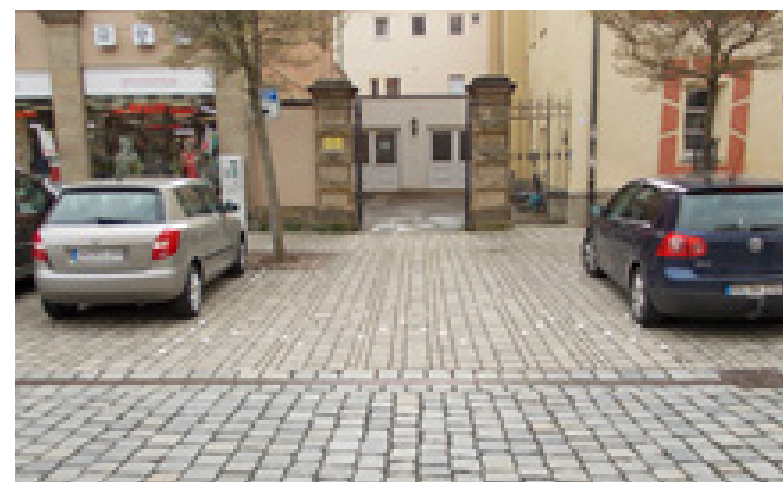


Foto:

Nenápadné kovové knoflíky vyznačují parkovací místa v historickém centru Ansbachu  
(2016)



Foto:

Sloupky chrání nároží chodníků  
(Štrasburk, 2016)

Asi nejčastěji využívaným nástrojem parkovací politiky jsou ekonomické nástroje, jako je nastavení cen parkovného a jejich odstupňování, např. zvýhodňující rezidenty nebo

podle vzdálenosti od centra města, ale nově i podle emisní třídy vozidla, zpoplatnění míst poskytovaných zaměstnavatelem, finanční motivace zaměstnanců k využívání veřejné, pěší a cyklistické dopravy a jasné určení výnosů z parkování pro udržitelné druhy dopravy a zlepšování veřejného prostoru či zavedení parkovacích poplatků pro hlavní „atraktory“ dopravy (cíle cest) jako obchodní centra, nemocnice, univerzity a podniky.

**Foto:**

Značky určující dopravní režim v ulici historického centra. Výjimku má zásobování v pracovních dnech od 18 do 10 hodin, příjezd k hotelu a další – zejména cyklisté (Štýrský Hradec, 2016)



Další skupinou opatření jsou **regulace**: Města se vydávají cestou snižování počtu parkovacích míst zvláště ve veřejném prostoru. V podmínkách ČR často volí (mnohdy bez důkladné ekonomické analýzy) přesun parkování z uličního prostoru do parkovacích domů. Reguluje se i doba, po kterou mohou vozidla na ulici parkovat. Zvýhodnění krátkodobého parkování před dlouhodobým stáním vytlačuje dlouhodobé parkování z center měst, zvyšuje obrat vozidel na parkovištích (tím i jejich výnosy) a pro řidiče to znamená, že mohou snáze najít parkovací místo. Regulace se týkají i nové výstavby. Od dříve běžně stanovovaného minimálního počtu parkovacích míst přešla již řada měst ke stanovení jejich maximálního počtu, které jsou obvykle odstupňované podle dostupnosti veřejné dopravy. Regulace parkování je také jedním z nástrojů tvorby veřejných prostranství. Město vybírá místa k parkování podle svých – a to nejen dopravních – potřeb. Může tak dát přednost jinému funkčnímu využití veřejného prostoru, případně uspořádat parkovací místa tak, že přispívají ke zpomalování projíždějících vozidel.

Nesmíme zapomenout ani **inteligentní dopravní systémy a informační a komunikační technologie (telematické systémy)**, jako jsou informační a naváděcí systémy, placení parkovného telefonem, chytré parkovací sloupky, monitoring obsazenosti parkovacích míst a elektronická kontrola.

V následující kapitole jsou jednotlivé skupiny opatření popsány detailněji.

## Kapitola 3: Efektivní strategie managementu parkování

Snižování počtu dostupných parkovacích míst a zároveň zvýšení nákladů na parkování může ovlivnit chování řidičů. Dopady se liší podle toho, zda jde o pravidelné dojíždění, krátkodobé či dlouhodobé cesty a zda se jedná o rezidenty, nebo návštěvníky. Řidiči mohou reagovat různě, nejčastěji:

- hledají jinou oblast pro parkování
- začnou cestu automobilem v jiný čas
- přejdou na jiný dopravní prostředek
- změni destinaci
- vyhnou se dané cestě.

Hlavní strategie parkovacího managementu mohou být zavedeny v různých kombinacích tak, aby bylo dosaženo různých efektů, nejlepší praxe nakonec závisí na cílech města, které opatření zavádí. Tato kapitola představuje konkrétní opatření z jednotlivých kategorií parkovacího managementu.

### 3.1 FYZICKÉ PROSTŘEDKY REGULACE PARKOVÁNÍ

Tato skupina nástrojů umožňuje městům přímo ovlivňovat podobu ulic a náměstí a dalších veřejných prostranství. Zároveň vydává jasný signál řidičům o dostupnosti parkovacích míst ve městě, což často hraje významnou roli při volbě dopravního prostředku.

#### Parkovací sloupky

Jedním z častých problémů, které města řeší, je parkování na chodnících, v křižovatkách a ve veřejném prostoru. Odstavená vozidla tam brání v průchodu a zhoršují rozhled, a tím i bezpečnost. Jedním z prvních typů zábrán byly parkovací sloupky, které brání ve vjezdu na místa, která je potřeba udržet volná. Parkovací sloupky jsou hojně využívány. Např. Paříž od roku 2001 investovala do jejich výstavby 15 mil. euro a postavila 335 000 sloupků. V úzkých ulicích Madridu chrání sloupky nejen chodníky, ale i vstupy do domů. Začaly se používat i výsuvné automatické sloupky, které je možné ponořit pod zem a umožnit tak vjezd některých vozidel – například vozidlům zásobování, sanitkám, hasičům a policii.



**Foto:**

Parkovací sloupky mohou chránit chodník v místech, kde je potřeba zajistit dobrý rozhled, nebo kontinuitu pěší trasy (Varšava, 2015)

**Foto:**

Parkovací sloupky zajišťují prostor chodcům na chodníku (Praha)

**Foto:**

V tomto případě parkovací sloupky doplnily dopravní značení, aby vynutily jeho respektování (Londýn, 2014)



**Foto:** Parkování vozidel před přechodem brání řidičům včas vidět chodce. Místo stavebních úprav se někdy využívají levnější citybloky (Praha, 2016)

**Foto:**

Sloupky a ochrana stromů (Berlín)

**Foto:**

Sloupky ochraňují chodníky před vjezdem a parkováním automobilů (Berlín)

**Foto:**

Výsuvný sloupek (Štrasburk, 2016)



**Foto:**

Fyzická zábrana parkování na chodníku může být i ozeleněna (Valencie, 2016)

**Vodorovné značení vyznačující parkovací místa**

Původně byla podélná parkovací místa zakreslována všechna, ale dnes je běžnější s ohledem na různou délku vozidel vyznačovat konkrétní parkovací místa jen v případech. Například ve Stockholmu vymezuje vodorovné dopravní značení stání vyhrazená pro invalidy. Parkovací stání podél chodníků jsou jinak vyznačena jako jeden celek, někdy jako parkovací pás po celé délce ulice. Menší vozidla se tak mohou vejít do menšího prostoru a město tak optimalizuje využívání parkovacích míst i výnosy z parkovacích poplatků.

**Foto:**

Parkovací pruh odděluje od dopravy cyklisty, v parkovacím pruhu jsou vyznačena parkovací stání pro invalidy, zbytek je bez vyznačených jednotlivých míst (Valencie, 2016)

**Nové funkční využití veřejného prostoru**

Odstranění parkovacích míst z uličního prostoru historických center i z hlavní obchodní ulice se dnes dá najít v celé řadě evropských měst. Pokud je úprava vhodně navržena, zpětně ji oceňují i obchodníci. Obchody na pěších zónách totiž vykazují větší příjmy než jinde.

Města si stále více uvědomují, že veřejný prostor je cenný veřejný statek, snaží se jej získat zpět a využít jej jinak. Např. Kodaň odstranila stovky parkovacích míst a postupně tak přetvořila své centrum na velkou atraktivní pěší zónu s kvalitní sítí cyklostezek.

**Foto:**

Omezením počtu osobních vozidel a jejich parkování mimo obytnou čtvrť vznikla "čtvrť bez aut" Vauban (Freiburg, 2016)

**Foto:**

Místo parkujících automobilů vznikly před domy předzahrádky a byla vysázena zeleň (Vauban, Freiburg, 2016)

**Uspořádání parkovacích míst zklidňující dopravu**

Parkovací místa je možné rozmístit ve veřejném prostoru tak, že zvýší bezpečnost a pohodlí dalších uživatelů ulice. V Curychu například rozmístili parkování v úzké ulici střídavě po obou stranách, takže zaparkovaná vozidla fungují jako šikana, která zpomaluje projíždějící vozidla. Parkovací zóny v Amsterdamu (tzv. woonerfs) využívají zaparkovaná vozidla k vytvoření vlnkovité jízdní dráhy, která nutí projíždějící vozidla jet krokem. V Paříži a v Kodani jsou cyklostezky od provozu odděleny bariérou zaparkovaných vozidel. V Kodani a v Antverpách je možné najít obytné ulice, kde si děti mohou hrát, aniž by je vozidla ohrožovala. Jsou zde stromy, lavičky a další fyzické zábrany, které dávají vozidlům najevo, že v tomto prostoru nejsou doma, že jsou zde pouze hosty.

### 3.2 EKONOMICKÉ NÁSTROJE

Ekonomické nástroje fungují tak, že přenášejí náklady na parkování na ty, kteří parkovací místa skutečně využívají, a tím umožňují dosahovat společensky optimálního objemu dopravy a obsazenosti parkovacích míst. Ekonomická teorie nabízí postupy, které mohou pomoci parkovací poplatky nastavit – s využitím odhadů elasticit (citlivosti) poptávky. Elasticita (citlivost) poptávky říká, jak se změní poptávka při změně nákladů. Odhady elasticit poptávky po parkování ukazují na datech z různých měst, že poptávka je velmi citlivá. V praxi to znamená významný dopad parkovacích poplatků na dopravní chování. Např. studie z Mnichova ukázala, že zavedení hodinové sazby 2,5 € za parkování by více než zdvojnásobilo počet aut parkujících maximálně 15 minut a snížilo skoro na polovinu auta parkující více než jednu hodinu. Zároveň by se významně zvýšila obsazenost vozidel využívajících parkování.

#### Nastavení cen optimální výše parkovacích poplatků

Podle dopravních expertů je při optimálním využití dostupných míst obsazeno 85 % parkovacích míst. 15 % neobsazených parkovacích míst umožňuje, aby se minimalizovalo popojždění řidičů při hledání místa, kde by auto mohli odstavit.

Poptávka po parkování se v průběhu dne mění. Aby nastavené parkovné plnilo regulační funkci a bylo dosaženo výše uvedeného optimálního obsazení parkovacích míst (tedy zmiňovaných 85 %), je třeba výši parkovného odstupňovat podle poptávky v konkrétní denní době. V atraktivních místech by měly být poplatky vyšší než v lokalitách, kde jsou parkovací místa poměrně dostupná, a rovněž by měly být vyšší v době, kdy je o parkování veliký zájem. Cílem je také obvykle zvýhodnit krátkodobé parkování a omezit parkování dlouhodobé, proto je možné sazby parkovného nastavit progresivně s ohledem na dobu parkování.

#### ZPOPLATNĚNÍ PARKOVÁNÍ V PRAZE

Praha vymezila jednak zóny rezidentní (modré), návštěvnické (zelené, které umožňují parkování až 6 hodin a jsou levnější – platí se 15-30 Kč za půl hodiny) a zóny krátkodobého stání (oranžové zóny omezující dobu parkování na maximálně dvě hodiny). Nově jsou v Praze zavedeny smíšené zóny. Parkování v návštěvnických zónách je od 18 do 8 hodin zdarma.

Roční parkovací karta pro rezidenty stojí 700,- Kč, tj. 58 Kč/měsíc, za druhé auto jednoho majitele se platí 7 000,- Kč, za třetí a další auto 14 000 Kč. Invalidé mají 50% slevu.

Návštěvníci mají možnost zastavit a stát v modrých zónách po dobu 3 minut. Pro zásobování je vyhrazena doba od 6 do 8 hodin, jinak je k dispozici stíratelná karta za 120 Kč na 2 hod., nebo za 400 Kč na 10 hodin. Jsou platné v době od 8 do 18 hodin.

Podobně je nastaveno i parkování v komerčních prostorách. Např. v centru Prahy v komplexu Palladium je k dispozici více než 900 parkovacích míst, za něž se platí 50 Kč/hod od pondělí do neděle, nebo je možno zaplatit 24 hodinové stání za 700 Kč či 3denní za 1 800 Kč.

Nové nastavení v Praze je možné najít na: <http://www.parkujvklidu.cz/>.



Důležité je ale nastavit správně i poměr cen mezi odstavením vozidla v uličním prostoru a méně atraktivním parkováním v podzemí nebo v parkovacích domech. Dobře nastavená cenová politika zajistí, aby se nejvíce platilo za privilegium parkovat na nejžádanějších místech. V řadě evropských měst se v centrech používají tzv. modré zóny, které umožňují přibližně 2 hodiny parkování zdarma. K parkování v těchto zónách je často podmínkou vlastnit tzv. modré parkovací disky (viz foto).

#### Výše poplatků stanovená podle množství emisí z vozidla

Některá města nastavila výši poplatků pro různé typy vozidel i podle toho, jaký dopad má jejich provoz na životní prostředí. Čistší vozidla platí méně, vyšší poplatky pak odvedou ti, jejichž vozidla znečišťují více. Města Stockholm a Kodaň umožňují parkování „čistých“ vozidel zdarma, aby tak motivovala své obyvatele ke koupi elektromobilů nebo nízkoemisních vozidel. I nová pražská vyhláška o parkování zavádí snížené parkovací poplatky za karty pro elektromobily. Amsterdam, Štýrský Hradec nebo některé městské části Londýna – Richmond-Upon-Thames a další (viz Kodransky a Herman, 2011) – zohledňují množství emisí CO<sub>2</sub>. Z dlouhodobého hlediska to není úplně udržitelný postup, protože i provozování flotily „čistých“ vozidel přenáší problematické emise jinam (např. k elektrárenským komínům) a neřeší další nežádoucí dopady, jako je např. potřeba parkovací infrastruktury nebo zabírání veřejného prostoru. Na druhé straně ale takový impuls motivuje obměnu vozového parku a města tak pozitivně vedenou kampaní upozorňují na problém se znečišťováním ovzduší a klimatickou změnou a jejich dopady.

#### ZVÝHODNĚNÍ PARKOVÁNÍ PRO NÍZKOEMISNÍ VOZIDLA VE ŠTÝRSKÉM HRADCI

V rámci projektu CIVITAS TRENDSETTER vzrostly parkovací poplatky v Grazu pro všechna konvenční vozidla z 1 eura na 1,20 euro. Tarif pro nízkoemisní vozidla (včetně hybridů, elektrovozidel a vozidel na biopaliva) klesl na 0,80 euro na hodinu. Registrovaní majitelé nízkoemisních vozidel vlastní žeton a nálepku, které dostanou od městského úřadu. Žeton rozezná přístroj na prodej parkovaného a zajistí jim nižší sazbu.

- Vozidla na benzín musí dosáhnout alespoň standardu Euro IV a vypouštět méně než 140 g CO<sub>2</sub> na km.
- Vozidla na naftu musí dosáhnout standardů Euro IV a emitovat méně než 130 g CO<sub>2</sub> na km a musí být vybaveny katalyzátorem.
- Vozidla na plyn musí splňovat standard Euro IV a vypouštět méně než 140 g CO<sub>2</sub> na km.

#### Diferenciace výše parkovacích poplatků dle dalších faktorů

Odstupňování parkovacích poplatků se může řídit i způsobem využívání – pokud vozidla doplňují službu veřejné dopravy, může je město zpoplatnit nižší sazbou. Vztahuje se to většinou na vozy taxislužby nebo car-sharingu (sdílení vozidel), případně se nižší sazby uplatňují podle obsazenosti vozidla.

První příklady takovýchto opatření najdeme již i v České republice. Například car-sharingová společnost Autonapůl získala v Praze a v Brně možnost parkovat vozidla za podmínek obdobných těm, jaké mají rezidenti.

Foto:

Vyhrazené místo  
pro car-sharingový  
automobil  
(Brno, Cyrilská ulice,  
2016)



V Richmondu nad Temží byl zaveden zvláštní parkovací režim pro rezidenty, jejich návštěvníky a obchodníky – nabízí jim prioritní parkovací místa. Podmínkou je, aby vlastnili platné parkovací povolení k parkování v těchto zónách na stanovené časy.

### Poplatky za parkovací místa poskytovaná zaměstnavatelem

Přimět zaměstnavatele, aby motivovali své zaměstnance jezdit do práce jinak než autem, mají daně uvalené na společnosti, které svým zaměstnancům dosud zajišťovaly parkování zdarma. V některých případech město umožnilo výjimku z počtu parkovacích míst stanovených vyhláškou, pokud zaměstnavatel poskytne svým pracovníkům měsíční předplatné na veřejnou dopravu.

Příkladem města, které zavedlo takovéto poplatky, je Nottingham. Více si to tomto opatření můžete přečíst v kapitole 6.3.

### Alokace výnosů z parkování na zlepšování udržitelné dopravy

Za důležitý nástroj managementu parkování můžeme považovat i to, jak je nakládáno s výnosy z parkovacích poplatků. Ukázalo se, že je užitečné využít je na zvyšování kvality veřejného prostoru a těch druhů dopravy, které jsou šetrné vůči životnímu prostředí. Veřejnost tak může vidět, co se za poplatky vybrané z parkování podařilo udělat, a parkovací poplatky jsou tak politicky přijatelnější. Touto cestou se vydal Stockholm a některé městské části v Londýně. V Barceloně se všechny vybrané peníze používají na podporu programu Bicing – systému sdílených kol.

Foto:

Program sdílených kol  
Bicing v Barceloně je  
částečně financovaný  
i z vybraných  
parkovacích poplatků



## 3.3 REGULACE PARKOVACÍCH MÍST

Regulace parkovacích míst přímo ovlivňuje počty parkujících vozidel v ulicích. Více jsou rozebrána následující opatření: Regulace povolené doby parkování, Strop pro počet parkovacích míst a jejich omezení podle kapacity ulic, Stanovení parkovacího maxima pro novou výstavbu a Regulace umístění parkovacích míst a parkovišť P+R.

### Regulace povolené doby parkování

Jedním z nejběžnějších přístupů je omezit dobu, po kterou je možné na určitém místě parkovat. Zvláště v centrech měst je preference krátkodobého parkování, aby bylo umožněno zaparkovat všem, kteří si potřebují zařídit své záležitosti v centru s co nejmenším počtem parkovacích míst, protože v centru města by měl být dán prostor k dalším aktivitám, které ožíví veřejný prostor. Řidiči, kteří potřebují automobil zaparkovat na dlouhou dobu, by měli být více motivováni využít jiný druh dopravy nebo parkovat na vzdálenějších místech.

Foto:

Ve stanovených  
časech je možné  
parkovat maximálně  
3 hodiny  
(Štýrský Hradec, 2016)



### Strop pro počet parkovacích míst a jejich omezení podle kapacity ulic

Jak již bylo zmíněno, nová parkovací místa lákají další řidiče a vyvolávají tak další dopravu. Proto města jako Hamburk, Kodaň, Budapešť či Curych sáhla po regulaci počtu parkovacích míst v centru. Kdykoliv v centru vznikne nějaké parkovací místo mimo uliční prostor, zruší se náhradou jiné stání na ulici. Uvolněný prostor poslouží pro rozšíření chodníků nebo cyklostezek.

Tento systém „cap and trade“ začal Hamburk využívat už v roce 1976. V Curychu se na tuto cestu vydali sice až v roce 1996, ale zato šli ještě dál. V okolí takto regulované oblasti dovolí město developerům stavět další parkovací místa jen v případě, když okolní uliční systém zvládne vyvolanou dopravu absorbovat bez dopravních kongescí a překračování hygienických limitů kvality ovzduší.



**Foto:**

Snížení počtu parkovacích míst umožňuje přívětivější ztvárnění veřejného prostoru (Ansbach, 2016)



**Foto:** Curych nabízí dostatek místa pro pohyb chodců, cyklistů i MHD i pobyt ve veřejném prostoru (Curych, 2015)

### Stanovení parkovacího maxima pro novou výstavbu

Většina měst předepisuje stavebníkům minimální počty parkovacích a odstavných míst pro novou výstavbu, v Česku je tímto předpisem ČSN 736110. Pro obytnou zástavbu je obvykle předepisováno jedno a více míst na bytovou jednotku, u komerčních ploch se předepsané počty řídí podle metrů čtverečních a funkce využití. Evropská města dnes v centrech měst ruší tato parkovací minima, a naopak stanovují stropy, kolik stání smí developer vybudovat. Dřív se totiž urbanisté domnívali, že díky předpisu přenesou města náklady za budování parkovacích stání na developery. Ukázalo se, že tak ale hlavně motivovala developery stavět více parkování, než bylo třeba, a dostupná místa tak podpořila nárůst využívání automobilů pro cesty do centra.

Systém stropů využívají např. města Kodaň, Hamburg, Curych, Amsterdam, Budapešť, některá italská a britská města.

### Regulace umístění parkovacích míst a parkovišť P+R

Města většinou vymezují místa a čas, kde a na jak dlouho je možné v různých denních dobách parkovat, ovšem regulace parkování neznamená jen omezení – může mít i pozitivní účinky: Regulace může povzbudit využívání jiných druhů dopravy, usnadnit

krátkodobé zastavení vozidel zásobování nebo zákazníků, případně může uvolnit ulici pro živou sociální interakci. Spousta měst se proto snaží vytlačit parkování do okrajových lokalit a usnadnit přístup k atraktivním lokalitám pro cestující veřejnou dopravou, chodce a cyklisty. Využívá k tomu vymezená stání a parkoviště různých typů. Zde je uveden jejich základní popis<sup>2</sup>.

**P+R** (Park and Ride, zaparkuj a jed): P+R umožňuje uživatelům individuální dopravy při cestě do centra města zaparkovat své vozidlo na vysokokapacitních parkovištích a po zaplacení parkovacího poplatku obvykle obdrží rovněž jízdenku na městskou hromadnou dopravu. Systém P+R je nejjednodušší forma intermodálního terminálu. Nejčastěji se tyto parkovací terminály budují na okrajích větších měst v místě zaústění radiálních komunikací, pro které slouží. Velmi důležité je dobré a rychlé napojení na veřejnou dopravu (zejména na MHD). Často jsou tyto terminály doplněny o zařízení občanské vybavenosti jako např. obchodní nákupní centra, autoservisy apod. Velké obchodní řetězce se pak podílejí i na investičních nákladech těchto parkovišť (například v zahraničí firma Tesco v Nottinghamu).

**P+B** (Park and Bike, zaparkuj a jeď na kole): Systém, kdy cestující přijede na záchytné parkoviště na okraji města osobním automobilem a dále pokračuje na jízdním kole, které si svým automobilem přivezl, nebo na kole bikesharingu. Tento systém představuje alternativu klasické cyklistické dopravě, kdy je možno tímto způsobem překonat větší vzdálenost a nemusí se zajiždět do centra města osobním automobilem. Je vhodné, když na tato parkoviště navazují cyklistické stezky, které jsou ideálně oddělené od pěší dopravy.

**K+R** (Kiss and Ride, polib a jeď, tedy rozluč se, nech vystoupit a jeď dál): Osobní automobil zastaví bezpečně na určeném místě v blízkosti zastávky veřejné dopravy, kde část osob z automobilu přestoupí a zbylá osádka automobilu pokračuje dále ke svému cíli. Zastavení bývá většinou omezeno dobou 3 minut.

**B+R** (Bike and Ride, jeď na kole a pokračuj MHD): Jde o kombinaci jízdy na kole a hromadné dopravy. Jde o poměrně častý případ, byť se tento název ne vždy používá – dojíždění na kole na zastávku vlaku nebo MHD. K tomu by měla být přizpůsobena situace na nádražích – nabídnuty možnosti k zaparkování jízdních kol.

**Foto:**

Parkoviště pro jízdní kola u vlakového nádraží (Štýrský Hradec, 2015)

**P+Go** (Park and Go, zaparkuj a jdi): Tento systém je založen na propojení záchytného parkoviště pro automobily pěším koridorem s centrem města. Automobilista, který zanechá na odstavném parkovišti svůj automobil, dále pokračuje ke svému cíli cesty pěšky, např. po vyznačených stezkách pro chodce, kde je zajištěn jeho bezpečný pohyb. Tento termín se někdy používá i pro parkování u letištních parkovišť, z nichž je letiště pěšky dostupné.

**P+P** (Park and Pool, zaparkuj a sdílej): Systém, kdy jednotliví řidiči ponechají svá vozidla na vyhrazených místech parkoviště a dále pokračují v jediném z nich.

**Foto:**

Nově vybudované parkoviště P+R (Štrasburk, 2016)



**Foto:**

Vybudovaný P+R napojuje na centrum rychlé autobusové spojení (Štrasburk, 2016)



Vybudování parkovišť typu P+R může mít významný dopad na dopravu ve městě. Například ve francouzském Štrasburku se díky novému vybavení P+R zvýšil podíl cestujících MHD na dané lince o více než 43 %. Ve Vídní systém P+R "zadrží" přes 12 % příjezdějících automobilů do města<sup>3</sup>.

Do tohoto typu regulace patří také invalidní stání a vyhrazená parkovací místa pro zásobování. Specifickou kapitolou je také parkování zájezdových autobusů, návštěvníků atd.

### 3.4 SLUŽBY A TECHNOLOGIE PARKOVÁNÍ

Mezinárodní zkušenosti ukazují, že se městům osvědčilo svěřit management parkování soukromé organizaci zřízované veřejnou správou<sup>4</sup>. Město tak může nadále ovládat politiku a strategii parkování, tedy reguluje počty parkovacích míst a poměr mezi parkováním v uličním prostoru a v podzemních garážích a parkovacích domech, stanovuje výšku pokut, a zda se mají lišit podle závažnosti přestupku. Kvalita smluv, jimiž města zadávají výběr parkovacích poplatků externím firmám, se tak stává důležitým nástrojem, který může přispět k dobrému managementu parkování. Dobře dohodnuté služby zvyšují výnosy města z výběru parkovacích poplatků a pokut. To se stalo mimo jiné ve Stockholmu, kde město uzavřelo smlouvu se soukromou společností a zaměstnanci města už jen dohlížejí na dodržování smluvních podmínek a kvalitu dodávaných služeb.

Mezi úkoly managementu parkování, které může zajišťovat externí agentura, patří především:

- Evidence nabídky i poptávky po parkovacích místech a predikce jejich vývoje;
- Zajištění dopravního značení v ulicích (návrh a vyznačení parkovacích míst, dopravní značení, rozmístění značek);
- Provozování veřejných garáží situovaných mimo uliční prostor, výběr poplatků a kontrola dodržování provozního řádu;
- Stanovení podmínek využívání parkování v ulicích;
- Provozování parkovacích míst ve veřejném prostoru, výběr poplatků a kontrola.

Pokud to předpisy umožňují, měla by na dodržování pravidel dohlížet jiná soukromá firma zřízovaná městem. Pokud to není možné, dohled si ponechává městský úřad. Tato další společnost (nebo městský úřad) kontroluje parkovací zóny se zvláštní úpravou parkování (časové omezení, parkovací poplatky), vydává pokutové lístky a kontroluje výběr pokut. Z pokut je pak financováno vymáhání dodržování pravidel a přebytky jsou určeny na zlepšování kvality parkování.

Zatímco výběr parkovacích poplatků zajišťuje soukromá firma, dohled nad dodržováním pravidel v mnoha zemích vykonává policie a výši pokut stanovuje vyhláška. To omezuje možnosti města, jak tento významný nástroj řídit. Pokud je parkovací poplatek vysoký, kontrola nespolehlivá a pokuta nízká, řidiči často raději riskují pokutu, než aby platili parkovné. Motivující je poměr pokuty ve výši cca 20x vyšší než hodinová sazba za parkování, a dále spolehlivost kontroly. Proto se obvykle doporučuje, aby vymáhání pokut bylo pokud možno dekriminlizováno a dohled nad přestupky tak nevykonávala policie.

3 Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342, srpen 2005

4 Tom Rye (2010): Parking Management: A Contribution Towards Livable Cities. Další příklady dostupné na: [www.greenp.com](http://www.greenp.com)

Soukromé společnosti motivované příjmy jsou obvykle efektivnější, byť se o ně na základě smluv dělí s městem.

V této kapitole se věnujeme především využití moderních technologií, některé z nich detailněji popisují následující odstavce.

### Informační a naváděcí systémy

Zkrátit dobu hledání parkovacího místa mohou informační panely, které v reálném čase navigují řidiče na parkoviště v okolí. Hledáním parkovacího místa stráví řidiči v některých oblastech i více než 25 % jízdní doby. Proto informační a naváděcí systémy nainstalovaly města jako je Paříž, Barcelona, Antverpy; v Německu je využívá už každé větší město. Další vlna navigačních technologií, jako jsou různé aplikace pro chytré mobilní telefony či počítače, přináší informace, které má řidič dostupné přímo v automobilu.

**Foto:**

Parkovací naváděcí systém  
v centru města  
(Valencie, 2016)



### Bezhotovostní placení parkovného

Doba, kdy jste museli mít kapsy plné drobných, abyste mohli výběrčímu nebo v automatu zaplatit za parkování, už asi dávno minula. Služby placení mobilním telefonem nebo platební kartou mohou odstranit nejen některé problémy spojené s výběrem parkovacích poplatků, ale i krádeže a úniky plateb. Platbu za parkovací služby mohou zajišťovat

smluvní partneři, kteří si za své služby účtují malý poplatek a všechny náklady tak nenese město, ale zákazníci. Například v Londýně vybírá poplatky za parkování firma Verrus, která jako odměnu dostává 10 % výnosů. Tuto službu nabízejí i tři konkurenční firmy, které se také snaží uplatnit na trhu. Přijatelnost poplatků se obvykle zvyšuje při placení telefonem, protože usnadňuje platby parkovného. Řidiči nemusejí hledat mince, nebo když se zpozdí, nemusejí spěchat k parkovacím hodinám.



**Foto:**

Některé nové parkometry umožňují platbu platební kartou  
(Zdroj: <http://nooga.com/159943/new-solar-powered-parking-meters-allow-for-payment-with-credit-card/>)

### Elektronická evidence a kontrola parkování

Nové technologie umožňují i snadnou kontrolu přístupu na parkovací místa. Oprávnění parkovat kontrolují kamery, které jsou schopny rozpoznávat poznávací značky. Systém využívá kombinaci kamer a softwaru a je schopen zabránit přístupu vozidel, která nemají oprávnění.

### Chytré parkovací hodiny (parkometry)

Instalace parkovacích hodin, které díky využívání magnetické indukce rozpoznají kovovou hmotu vozidla, usnadňuje kontrolu dodržování zaplacené doby parkování a vede k účinnějšímu výběru parkovacích poplatků. Když vyprší zaplacený čas, obdrží řidič i firma spravující parkovací místa na mobil textovou zprávu. Pilotně byly tyto chytré parkometry ověřeny v Paříži a ve Francii se poměrně často využívají.

## Kapitola 4: Management parkování jako součást Plánu udržitelné městské mobility

### Jak to funguje:

- Parkování je bráno jako komplexní problém: Město zvažuje, co přináší rozšíření nabídky parkování, a porovnává její přímé i nepřímé přínosy i náklady.
- Optimalizuje se nabídka a ceny tak, aby parkovací místa byla využívána efektivně.
- Náklady na parkovací místa hradí přímo jejich uživatelé.
- Parkovací politika je vnímána jako součást udržitelného dopravního plánování města.

Ve městě často parkují hlavně ti, kdo do města dojíždějí za prací, místo aby parkovací místa využívali nakupující a rezidenti. Po letech, kdy téma parkování bylo zanedbáváno jak při plánování města, tak i dopravy, se dnes pokládá za jeden z nejdůležitějších a neúčinnějších nástrojů pro řízení dopravy. Jak prohlásil bývalý americký ministr dopravy Ray LaHood: „Je nutné a prozíravé při územním plánování zapojit do dopravní politiky management parkování.“

Aktuální praxe plánování nakládání s parkovacími místy není efektivní a vede k nadměrné nabídce parkování, ještě více prodlužuje cesty a zvyšuje automobilový provoz. Víceúčelová parkovací zařízení, která jsou účinně regulovaná a zpoplatněná, umožňují preferovat žádoucí skupiny uživatelů (například dát přednost dodavatelům a zákazníkům před dojíždějícími nebo rezidenty) a mají tendenci být využívána efektivně. Parkování s automaty na ulici a komerční parkoviště jsou pro tento typ řízení obzvláště vhodná, a proto by se jim měla dávat přednost před nezaplatněným parkováním mimo uliční úroveň s jediným typem využití.

Většina strategií parkování má jen mírné dopady na jedince. Zavedení managementu parkování znamená obvykle snížení požadavků na parkování o 5–15 procent, avšak komplexní program managementu parkování, který obsahuje vhodnou kombinaci cenově příznivých strategií, může snížit parkování vyžadované v nějaké konkrétní lokalitě až o 20–40 % a zároveň znamená další společenské a ekonomické výhody<sup>5</sup>.

Je však třeba, aby se parkovací politika zpracovávala s ohledem na širší souvislosti na základě důkladných analýz, v ideálním případě by se měla stát součástí širšího plánu udržitelné městské mobility (SUMP). Parkovací politika by měla být součástí potřebných analýz pro zpracování tohoto plánu, ale své místo by měla mít i v návrhové části dokumentu mezi navrženými (balíčky) opatření. Nástroje parkovací politiky tak mohou přispívat k řadě cílů stanových v plánu udržitelné mobility (např. snížení skleníkových plynů, znečištění ovzduší atd.).

5 Todd Alexander Litman (2013): Parking Management - Strategies, Evaluation and Planning (Management parkování - Strategie, hodnocení a plánování)



**Foto:** Parkovací politika by se měla stát součástí širšího strategického dopravního plánu města, postupné zavádění nástrojů managementu parkování pak výrazně zvyšuje kvalitu života ve městech (Curych, 2015)

## PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY A DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu je významnou součástí plánů udržitelné městské mobility (PUMM, angl. SUMP). Analýza parkování je nezbytnou součástí analytické části dokumentu. Předpokládá se, že nástroje parkovací politiky budou zahrnuty do návrhové části dokumentu (a tudíž se projeví i v akčním plánu). Dodejme, že parkování zahrnuje nejen motorová vozidla, ale i vozidla nemotorová (především jízdní kola).

Cílem analýz je:

- Kvantifikovat a kvalifikovat nabídku parkování dle různých typů.
- Lokalizovat deficit parkovacích a odstavných míst, tedy kde parkovací plochy neodpovídají poptávce.
- Určit možnosti, jak zlepšit využívání současných parkovacích ploch.
- Na základě získaných dat upřesnit míru obsazenosti parkovacích míst.
- Poznat typy uživatelů parkovacích míst (průzkum u řidičů).
- Identifikovat potřeby parkovací infrastruktury a zlepšení jejího využívání.
- Identifikovat tržby náklady parkování.

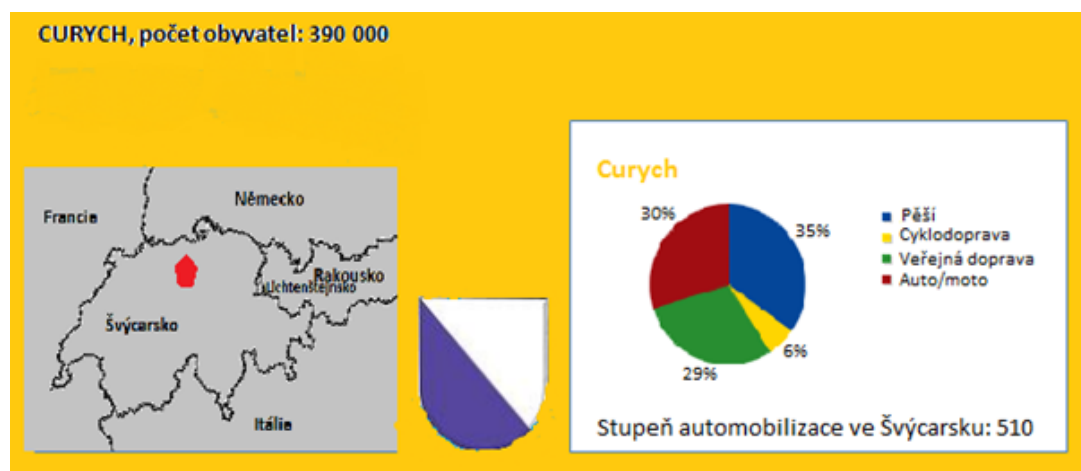
U dopravy v klidu se mohou v průběhu analýz ukázat následující problémy:

- obsazenost parkovacích míst v některých lokalitách během dne;
- obsazenost parkovacích míst v některých lokalitách během noci;
- nelegální parkování, které omezuje pěší, cyklistickou nebo i automobilovou dopravu (zabírání prostoru na komunikacích – zneužívání prostoru na okrajích vozovek či na chodnících, což brání pěším a automobilovému provozu a omezuje kapacitu komunikací);
- nedostatek parkovací infrastruktury pro další uživatele – cyklisty;
- jiné.

Zdroj: Jordová et al., 2015

Komplexní přístup k parkování představíme dále na příkladech tří měst – Perugii, Vídně a Curychu.

#### 4.1 CURYCH: POLITIKA PARKOVÁNÍ JAKO ZÁKLAD UDRŽITELNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY



Curych je město známé nejen jako jedno z celosvětově nejlepších měst pro život, jako centrum bankovníctví a jako jedno z nejdražších měst, ale i pro svou úspěšnou dopravní politiku a úspěšná dopravní řešení ve prospěch nemotorové a hromadné dopravy. Parkování bylo bráno v širším kontextu jako jeden z několika stavebních kamenů úspěšné a udržitelné dopravní politiky<sup>6</sup>.

V Curychu žije na ploše 92 km<sup>2</sup> přes 390 tis. obyvatel (2014), dalších 213 tis. lidí (2010) do města přijíždí každodenně za prací. Celkový počet pracujících na území města je 379,5 tis. (2012). Ve městě je celkem 267 tis. parkovacích míst pro osobní automobily, 200 tis. soukromých a 67 tisíc veřejných. Na tisíc obyvatel připadá 355 automobilů. Předpokládá se, že se počet obyvatel města do roku 2025 zvýší na 430 tis. a počet pracujících na 400 tis. lidí.

#### Doprava jako téma

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, jak může být krkolomně přeložen anglický výraz „car-friendly city“. Od osmdesátých let nastala radikální změna, kterou vyvolali sami obyvatelé města – chtěli lepší a kvalitnější místa, ve kterých žijí a tráví čas. To chtějí dosud. 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 byl zaveden S-bahn – metropolitní železniční doprava, o rok později byla vytvořena první zóna 30 km/hod. Vedení města i dnes stojí před výzvou, jak sladit vysoké dopravní objemy s požadavkem na kvalitní životní prostředí.

<sup>6</sup> Tento článek čerpá zejména z odborné exkurze, kterou v květnu 2015 uspořádala pro své členy a ve spolupráci se zahraničními partnery síť měst CIVINET Česká a Slovenská republika.

K tomu, jakou cestou se město vydá, bylo uspořádáno v září 2011 referendum. Obyvatelé v něm ze dvou možností zvolili razantnější variantu omezení automobilové dopravy v centru města. Na základě výsledku referenda byl v roce 2011 sestaven Článek 2 vyhlášky města, který říká:

- město Curych přijme opatření k ochraně svých obyvatel před negativními účinky dopravy;
- město Curych klade velkou pozornost na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu, podporuje konkrétní tangenciální spojení veřejnou dopravou a spojitou síť cyklostezek podél hlavních dopravních os nebo souběžně s nimi;
- nová výstavba a rozrůstání kapacitních a sběrných komunikací je povolena pouze za podmínek, že nedojde ke zvýšení kapacity celkové uliční sítě pro individuální automobilovou dopravu. Město bude konat v souladu s touto základní filozofií v rozsahu legislativních možností a obhajovat ji při jednáních s vyššími orgány.

Související Článek 124 městské vyhlášky (přechodné ustanovení) navazuje: *Cílem je zvýšit procentní podíl veřejné, cyklistické a pěší dopravy v rámci celkových dopravních objemů města Curychu o alespoň 10 % do 10 let od okamžiku, kdy Článek 2 vstoupí v platnost. Indikátorem v tomto ohledu je podíl cest uskutečněných v rámci města na celkovém objemu dopravy. Město Curych přijme nezbytná opatření a zveřejní je v průběžné zprávě, kterou bude vydávat každý rok.*

Na základě uvedeného byl sestaven a v roce 2012 představen implementační program Stadtverkehr 2025, který přináší indikátory k monitorování dosažení cílů a konkrétní opatření, ať už stavební, nebo organizační, která vedou k jejich naplnění. Tento program navazuje i na předchozí dopravní politiku a staví tak na již existujících strategiích, které jsou zakotveny v regionálních plánech.

Stadtverkehr 2025 představuje šest cílů:

- Zvýšení podílu cest (modal split) veřejné, cyklistické a pěší dopravy. Cílem je celkové zvýšení podílu těchto 3 dopravních způsobů o 10 % na celkovém objemu dopravy do 10 let od okamžiku, kdy Článek 2 vstoupí v platnost.
- Zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy.
- Celková kapacita silniční sítě pro individuální automobilovou dopravu se nezvýší.
- Cíl „Společnost 2000 wattů“ ve smyslu snížení energetické spotřeby na 2000 wattů na osobu a emisí skleníkových plynů na ekvivalent jedné tuny CO<sub>2</sub> na osobu a rok do roku 2050.
- Ochrana obyvatel před negativními účinky dopravy (včetně hluku, znečištění a nehod).
- Kvalita veřejných prostorů. Vzhled a funkčnost ulic a veřejných prostor se zlepší.

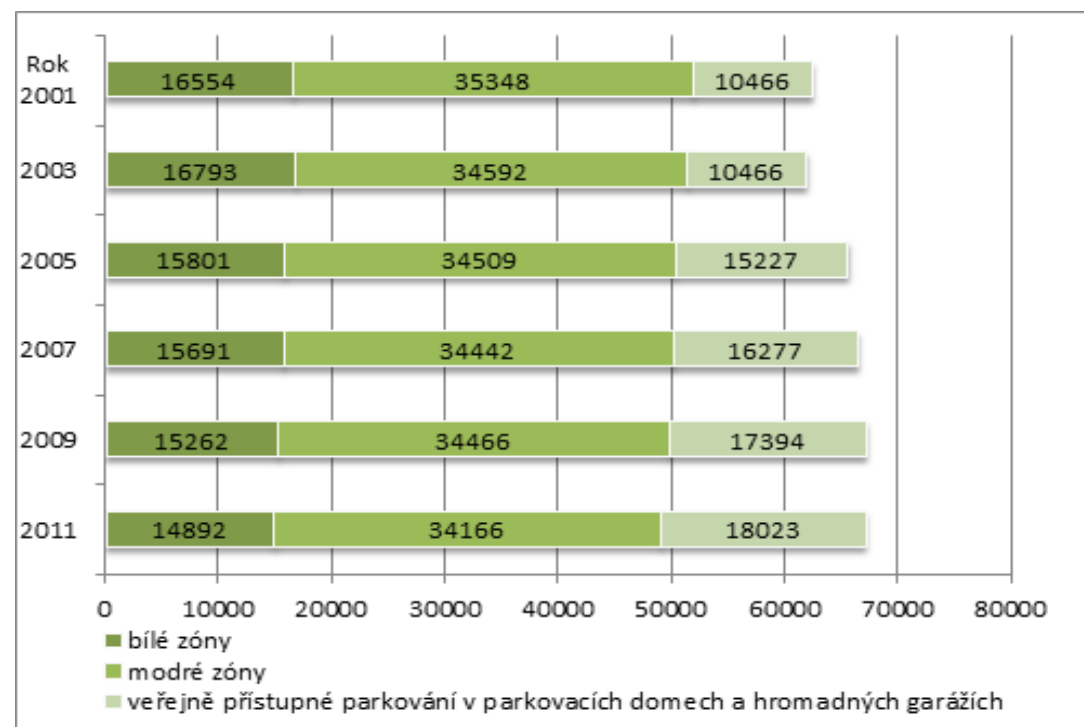
Parkování je řešeno v bodě c), který se vedle nezvýšení celkové kapacity silniční sítě pro individuální automobilovou dopravu věnuje i dostupnosti parkovacích míst.

Parkovacích míst je v Curychu 267 tisíc, jen cca 25 % z nich je veřejných. To jsou hlavně místa pro návštěvníky a zákazníky v bílých zónách v centru města nebo jeho okolí a parkovací místa v modrých zónách sloužící krátkodobému a dlouhodobému parkování rezidentů.

Prostřednictvím regulace nabídky a parkování v Curychu efektivně řídí poptávku po dopravě. Prostřednictvím zrušení míst nebo jejich přesunutím se uvolňují prostory pro kvalitní veřejné prostory nebo jiné druhy dopravy. Z 200 tisíc soukromých parkovacích míst je 18 tisíc přístupných veřejnosti. Jedná se o místa v parkovacích domech. Zatímco množství parkovacích míst na veřejných místech klesalo od 90. let (po prudkém nárůstu od 70. let minulého století), počet veřejně přístupných soukromých parkovacích míst prudce vzrostl. Město samozřejmě může ovlivňovat nabídku soukromých parkovacích míst, ale pouze v souvislosti se schvalováním nových stavebních záměrů.

Graf níže zobrazuje vývoj počtu parkovacích míst v bílých a modrých zónách a ve veřejně přístupných parkovacích domech. Soukromá veřejně nepřístupná místa nejsou detailně sledována. Počet míst v bílých zónách se snížil o 1 % od roku 2001. V centru města byl v souladu s tzv. historickým kompromisem odpovídající počet parkovacích míst nahrazen místy v parkovacích domech. Tento historický kompromis garantuje zachování počtu parkovacích míst pro návštěvníky a zákazníky (zpoplatněné, v bílých zónách) v centru města a jeho blízkosti na úrovni roku 1990. To znamená zachování celkového počtu veřejně přístupných parkovacích míst (uliční parkování, parkovací domy) ve výši 7 622 míst. Po otevření parkovacího domu je tedy adekvátní počet parkovacích míst odebrán z uličního prostoru. Od roku 2001 došlo ke snížení počtu parkovacích míst v modrých zónách o 3 %. Důvodem bylo zejména zkvalitnění uličního prostoru a náhrada míst např. za cyklistické pruhy, opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy, výsadba keřů a stromů. Počet veřejně přístupných míst v parkovacích domech se průběžně zvyšuje od roku 2001. V roce 2011 byl o 70 % vyšší než v roce 2001. Tento nárůst reflektuje zejména silný rozvoj staveb v soukromém sektoru v poslední dekádě.

**Graf 1:** Veřejně přístupná parkovací místa v Curychu – vývoj mezi lety 2001 a 2011



Zdroj: The Urban Traffic Programme "Stadtverkehr 2025", Curych, 2013

Pravidla parkování jsou velmi přísná a pokuty za jejich nedodržování vysoké. Ve vnitřním městě dokáže jedno parkovací místo vygenerovat na poplatcích velké příjmy, parkovací poplatky jsou v centru v bílých zónách následující: ½ hodina – 0,5 CHF, 1 hodina – 2 CHF, 2 hodiny – 5 CHF. Jedná se tedy o progresivní tarif. I na okraji města je v bílých zónách parkování delší než půl hodiny zpoplatněno. A to následovně: 0,5 CHF – 1 hodina, 1 CHF – 2 hodiny. Na ulici v bílých zónách není umožněno delší parkování než 2-4 hodiny. Pro delší dobu parkování je nutné využít parkovací domy. V těch jsou ceny za parkování následující:

½ hodina		1 hodina		2 hodiny	
nejvyšší poplatek	nejnižší poplatek	nejvyšší poplatek	nejnižší poplatek	nejvyšší poplatek	nejnižší poplatek
2,2 CHF	zdarma	4,4 CHF	0,5 CHF	9 CHF	1 CHF

Pro rezidenty jsou ve městě zřízeny modré zóny. Cena roční rezidentské parkovací karty je 300 CHF, což je zhruba průměrná částka ve všech švýcarských městech.

Parkovací politika města stanoví pro novou výstavbu minimální (od 60. let minulého století) i maximální (od roku 1989, úpravy v roce 1996) počty parkovacích míst pro definované funkční využití ploch. Parkovací maximum má zjednodušeně řečeno chránit město před příliš velkým počtem parkovacích míst. Současná politika parkování v Curychu byla veřejností ratifikována referendem v roce 2010. To ukázalo, že 55 procent populace města se přiklonilo ve prospěch přísného stanovení parkovacího maxima. Např. pro bytový dům se 2 byty po 100 m<sup>2</sup> a 4 byty po 150 m<sup>2</sup>, který se nachází v centru města, vycházejí počty parkovacích míst 1,7 (min) až 3,0 CHF (max), pokud je stejný bytový dům na okraji města, pak jsou to hodnoty 4,7 (min) a 7,7 CHF (max). Kvalita obsluhy veřejnou dopravou pak ovlivňuje výši hodnoty v daném intervalu minima a maxima.



**Foto:**

Curych  
foto Zita Pirnosová

Vedle výše uvedeného však ve městě existují i zóny s ještě více omezeným parkováním pro residenty (např. oblast Sihlbogen), kde je i minimální počet parkovacích míst snižován na polovinu. Toto městská vyhláška umožňuje ve speciálních případech, např. pokud je oblast nadstandardně obsloužena veřejnou dopravou. Domácnosti v Sihlbogenu, které se rozhodly bydlet v bytech bez nároku na parkovací místa, nesmí používat parkovací místa do vzdálenosti 300 m od vytyčeného perimetru. Pokud tento zákaz poruší, může to vést ke zrušení nájemní smlouvy. Tyto domácnosti jako kompenzaci obdrží od města roční příspěvek 800 CHF na cestování veřejnou dopravou.

### Parkovací politika ekonomických subjektů

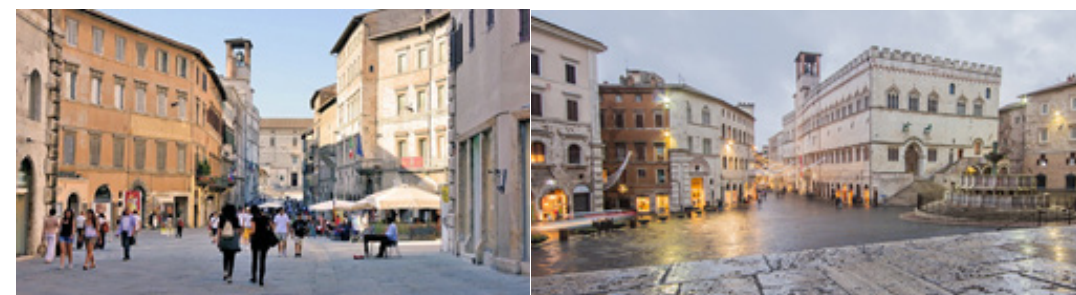
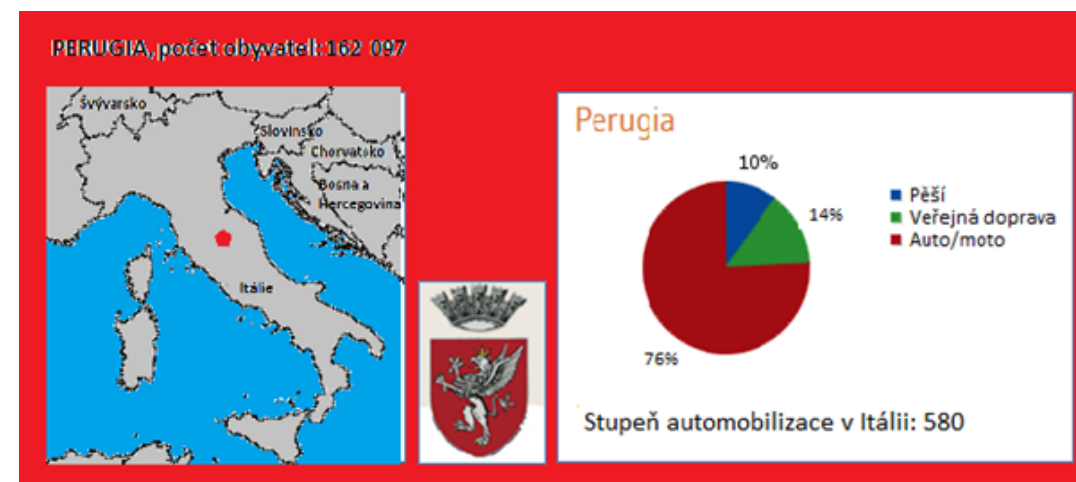
Jedním z ukázkových příkladů řešení dopravní dostupnosti a prevence generované dopravy je obchodní centrum SihlCity, které se nachází v širším centru města vedle hlavní přístupové silnice do města. Toto obchodní centrum mělo již před svým spuštěním nastaveny metody, jak motivovat své zákazníky, aby do centra přijížděli jinak než auty. Po dohodách mezi městem a investorem byly vytvořeny limity pro množství aut, která do centra přijíždějí. Návštěvníci, kteří se dopraví do obchodu auty, musí za parkování platit: první hodina je přijde na 3,5 CHF. Obchodní centrum má komerční plochu 100 000 m<sup>2</sup>, zaměstnává 2 300 zaměstnanců a průměrně ho navštíví 22 000 zákazníků denně. K dispozici je 850 parkovacích míst pro auta (zpoplatněných i pro zaměstnance) a 650 míst pro kola (zdarma).

Zajímavá je i možnost rozvážky nákupů elektrokoly s přívěsnými vozíky. Tato služba pro nákupy do 40 kg stojí 8 CHF pro celé území města. Zákazník předá košík s nákupem do střediska služby a sdělí adresu a čas, kam a kdy má být nákup zavezen. Jedná se o službu, která zaměstnává 35 osob a je dotovaná městem. Vzdálenost SihlCity od S-bahnu (systém městské a příměstské železniční dopravy) je 300 m a od tramvají 150 m (zastávku vybudoval majitel obchodního centra). Pro majitele obchodního centra byl stanoven limit generované dopravy max. 8 000 cest autem za období 8–20 hodin, 1 300 cest od 20 do 8 hodin a maximální hodinový objem 800 cest. Při překročení těchto limitů musí majitel investovat do opatření, aby těchto hodnot dosáhl, nebo se může tzv. vykoupit, tj. uhradit finanční penále za nedodržení dohody. Výsledkem uvedené dopravní politiky je to, že 70 % cest do SihlCity se uskuteční jinými dopravními způsoby než autem.

Další zajímavostí Curychu je sídlo evropské pobočky společnosti Google, resp. dopravní řešení její obsluhy. Dnes je Google situován shodou okolností nedaleko centra SihlCity, v létě 2015 v něm v Curychu pracovalo cca 1 500 zaměstnanců. Ti mohou v areálu firmy parkovat svá vozidla za poplatek 300 CHF za měsíc nebo 3 CHF za hodinu. Počet zaměstnanců Google v Curychu však trvale roste, a proto firma buduje nové centrum v blízkosti hlavního nádraží. To by mělo nabídnout 4 000 pracovních míst, pro ně 40 parkovacích míst pro auta (samozřejmě zpoplatněných) a 1 700 parkovacích míst pro kola<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Zdroj pro tuto kapitolu: Exkurze CIVINETu do Curychu 04/2015, přednáška dopravně-konzultační společnosti Synergo a informace poskytnuté zaměstnancem Google Curych

## 4.2 PERUGIA: AKČNÍ PLÁN PARKOVÁNÍ



Město Perugia se rozhodlo zpracovat nový Akční plán parkování (PAA). Hlavním cílem tohoto opatření bylo zavést parkovací strategie, které zlepší fungování sítě veřejné dopravy a usnadní přechod od využívání automobilů k veřejné dopravě.

Vybrána byla oblast Filosofi, která začíná u středověkých hradeb prostoupených systémem výtahů a prochází smíšenou zónou, v níž se nacházejí obchody, radiální komunikace i obytné ulice. Neplacená parkoviště podél hlavní silnice byla považována za poměrně jednoduchý přístup do města pro řidiče automobilů, kteří po zaparkování mohli vyjet do centra města po veřejných eskalátorech. Ovšem parkování v těchto místech způsobovalo dopravní zácpy: z velké části kvůli tomu, že řidiči popojížděli a hledali v této oblasti volná bezplatná parkovací místa. Další skupinou uživatelů byli automobilisté, kteří hledali parkování na delší dobu, většinou lidé, kteří v této oblasti nebo v centru města pracují. Za těchto podmínek mohli rezidenti jen stěží najít prostor pro zaparkování v blízkosti bydliště a obchodníci neměli žádnou možnost, jak nějaké parkovací místo svým zákazníkům nabídnout.

Jakmile byla vymezena řešená oblast a zavedeny všechny prvky systému (placené parkování, omezení doby parkování, vyhrazená místa pro zdravotně postižené řidiče a zásobování), začala fáze realizace. Bylo nainstalováno 16 parkovacích automatů. Sazby parkovného byly stanoveny na základě analýzy. Před zahájením zkušebního provozu byl vyhodnocen scénář budoucího vývoje, v němž se hodnotily následující údaje:

- Nabídka parkování (počet a druh parkovacích míst, která jsou k dispozici podél silnic, a další vyznačená i nevyznačená parkovací místa).

- b) Druh poptávky po parkovacích místech (proběhlo zmapování čísel registračních značek zaparkovaných vozidel a tato data byla dále zpracována, takže byla známa průměrná doba, po kterou auta parkují, a byly známy skupiny řidičů, kteří tato parkovací místa využívají).
- c) Prostřednictvím dotazníků se zjišťovala míra veřejného povědomí a postoje řidičů a veřejnosti k zaváděné regulaci.

Ex-post analýzy ukázaly, že realizovaná opatření splnila svůj ambiciózní cíl a přinesla i další výhody – především se snížilo popojíždění v této oblasti a zlepšila se plynulost dopravního proudu. Kromě toho se zvýšila spokojenost rezidentů žijících ve vymezené oblasti, protože se tak omezilo parkování nerezidentů. Systém je odrazuje od dlouhodobého parkování na klíčových místech.

K realizaci plánu byla vybrána oblast bezprostředně u centra města. Mezitím byly ale vytipovány další lokality, vhodné pro realizaci podobných Akčních plánů parkování (PAA). Výběr se řídí podle následujících kritérií: dostupnost parkovacích míst, obecné dopravní podmínky a místa dobře dostupná sítí veřejné dopravy, z nichž je centrum města přístupné po pohodlných cestách pro pěší.

Akční plán parkování představuje v Perugii první realizovaný APP. Bylo to krátce poté, co v Perugii zahájilo provoz „mini-metro“. Město tak využilo příležitost ukázat, čeho je možné dosáhnout, pokud se pro důkladnou regulaci parkování rozhodneme.



Foto: Minimetro v Perugii

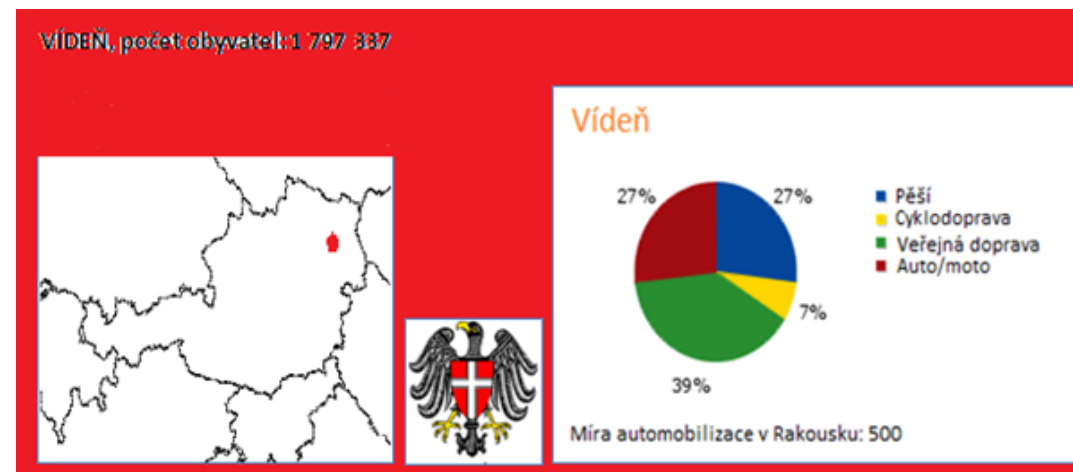
Zavedená opatření měla následující přínosy:

- a) snížení počtu volných parkovacích míst o 40 procent;
- b) pětinasobné zvýšení počtu parkovacích míst pro rezidenty a zdravotně postižené;
- c) zavedení pokut za špatné parkování zvýšilo vymahatelnost dodržování pravidel.

Výsledky, které mělo zavedení parkovacího systému, znamenají pro město významný úspěch v oblasti řízení mobility<sup>8</sup>.

8 Zavádění strategie řízení parkování ve městě (Implementation of the city parking strategy), Iniciativa CIVITAS, publikováno 31. července 2015, dostupné z: <http://www.civitas-initiative.eu/content/implementation-city-parking-strategy>.

### 4.3 VÍDEŇ: PLÁN MANAGEMENTU PARKOVACÍCH MÍST



Kvůli nárůstu individuální motorové dopravy a nedostatku parkovacích míst byla Vídeň nucena vypracovat plán hospodaření s parkovacími místy. Město si jako cíl stanovilo kultivaci veřejného prostoru, zlepšení krátkodobého a rezidenčního parkování a zkvalitnění veřejné dopravy.

Už v roce 1994 přijalo vedení města Vídně „Dopravní koncepci“, která byla dále rozvíjena v roce 2003 do podoby Dopravního plánu města Vídně. Ten si vzal za cíl podporovat veřejnou dopravu, chodce, cyklisty a usilovat o změnu dělby přepravní práce. Hospodaření s parkovacími místy je kromě garážového programu (podpora výstavby hromadných garáží) a výstavby záchytných parkovišť P+R jednou ze strategií managementu klidové dopravy.

Souběžně s koncepcí dopravy zpracovala komise města Vídně v roce 1994 i koncepci managementu parkování. Definovala provozní podmínky pro rozsáhlé zóny krátkodobého parkování a navrhla, jaké jsou potřeba výjimky. Pilotní projekt byl zahájen jako krátkodobé parkovací zóny zřízené v rámci celého prvního vídeňského centrálního okrsku. Projekt připravovala komise, která se skládala z reprezentantů všech zainteresovaných zájmových skupin – zastupitelů městské části, zástupců podnikatelů, obyvatel a obchodníků. Na management parkovacích míst v centru navázala transformace všech vídeňských okrsků nebo jejich velkých navazujících částí do zón krátkodobého parkování. Území krátkodobého parkování nyní pokrývá okresy 1 až 9, 15 a 20, jakož i části okresů 12,



14, 16 a 17. V okrese 15 podléhá oblast kolem Stadthalle (hlavní výstaviště) speciální regulaci. V krátkodobých parkovacích zónách je omezena doba parkování a platí se zde odstupňované parkovací poplatky.

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

**Foto:**

Centrum Vídně je pěší zónou (Stephansplatz)



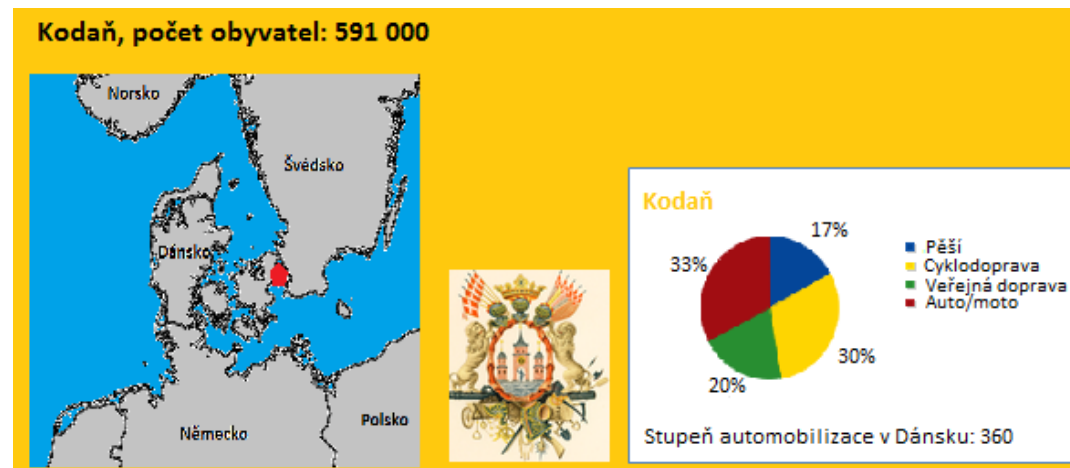
## Kapitola 5: Regulace počtu parkovacích míst

**Jak to funguje:**

- Optimalizuje se nabídka a ceny tak, aby byla parkovací místa využívána efektivně.
- Postupně se snižuje počet parkovacích míst, odstraňují se parkovací místa z ulic a náměstí v centru města.
- Město umožňuje krátkodobé parkování zákazníků, kteří přijeli za nákupy, na úkor dlouhodobého parkování.
- Město podporuje alternativy k IAD.

Regulace počtu parkovacích míst představuje jednu z hlavních myšlenek managementu parkování. Cílem není neustále navyšovat nabídku parkovací infrastruktury, ale najít optimum, kdy jsou parkovací místa efektivně využita. Proto některá města zavádějí maximální počty parkovacích míst, která musí být vybudována u nově vzniklých objektů ve městě (na rozdíl od parkovacích minim). Asi nejznámějším příkladem je však v tomto směru hlavní město Dánska.

### 5.1 KODANĚ: POSTUPNÉ DLOUHODOBÉ SNIŽOVÁNÍ POČTU PARKOVACÍCH MÍST



V Kodani využili omezování parkovacích míst k podpoře nemotorové dopravy a hromadné dopravy a k oživení veřejných prostranství v centru. Program přeměny centra **Kodaně** na prostor věnovaný chodcům a cyklistům začal již v roce 1962. Každým rokem ubyla zhruba 2–3 % parkovacích míst, přičemž ceny parkování se také pomalu zvyšovaly. Během následujících 30 let zmizela parkoviště z celkem 18 náměstí. Díky dalším aktivitám, jako jsou rozvoj cyklistické sítě a možnost vypůjčit si zdarma jízdní kola, došlo k tomu, že mezi léty 1990 a 2000 vzrostlo v Kodani množství kilometrů ujetých na kole o 40 % (Kurfürst, 2002). Podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce tak dnes dosahuje v Kodani okolo 20 % (ibid).

V roce 2011 byl v Kodani také zaveden pilotní projekt, který umožňuje flexibilní parkování v uličním prostoru (známé také jako **shared parking**) – parkovací místa před středními školami jsou v určitém čase (7,00–17,00 hod.) využívána pro parkování jízdních kol a po zbytek času je využívají automobily.

Sdílené parkování umožňuje efektivnější využití parkovacího místa. Jiným příkladem, než je stání u školy, může být například parkovací místo před divadlem – během dne je mohou využívat zaměstnanci okolních firem a večer slouží pro návštěvníky představení. Podobně parkoviště v centru města mohou během dne využívat návštěvníci města a v noci rezidenti.

**Foto:**

Shared parking,  
Kodaň  
(Zdroj: *Cycling embassy*, dostupné na: <http://www.cycling-embassy.dk/2011/08/22/experiments-with-flexible-parking-in-copenhagen/>)



## Kapitola 6: Flexibilní parkovací poplatky

### Jak to funguje:

- Zavedením parkovacích poplatků se používání automobilů v městských oblastech prodražuje, a tím se stává méně atraktivní.
- Poplatky vyjadřují náklady spojené s používáním dopravní komunikace: zohledňují jak nabídku prostoru, tak externí náklady dopravy.
- Poplatky snižují individuální mobilitu a internalizují externalitu využívání dopravních komunikací. Vybízejí tak k většímu využívání hromadné dopravy.
- Zavedení poplatků zkracuje dobu hledání parkovacího místa.

Zavedením parkovacích poplatků se používání automobilů v městských oblastech stává dražším a tím méně atraktivním. Proto parkovací poplatky mohou pomoci řešit kongesce a podporovat alternativy k individuální automobilové dopravě. Zvláště pokud jsou parkovací poplatky kombinovány s omezováním parkovacích míst, slouží jako stimul k přesunu pravidelně dojíždějících z automobilů na jiné druhy dopravy.

Parkovací poplatky přináší nejmeně tři pozitiva. Zaprvé vyčíslují skutečné náklady využívání pozemních komunikací: zohledňují jak nabídku prostoru, tak externí náklady dopravy, jako jsou ztráta času pro ostatní uživatele při hledání parkovacích míst, soutěžení s dalšími funkcemi veřejného prostoru ve městě a dopravními prostředky, vizuální rušení zaparkovanými vozidly ve veřejném prostoru. Tyto náklady se mohou lišit významně podle místa a času. Zadruhé snižují individuální mobilitu a pobízejí k většímu využívání hromadné dopravy. Výzkum ukazuje, že zvýšení parkovacího poplatku o 10 % povede ke snížení objemu dopravy o 16–31 %. Podle zahraničních studií zvýšení parkovacích poplatků o 10 % rovněž vede (v závislosti na řadě dalších faktorů) k nárůstu počtu přepravovaných osob MHD o 3–35 %. A zatřetí parkovací poplatky zkracují dobu hledání parkovacího místa.

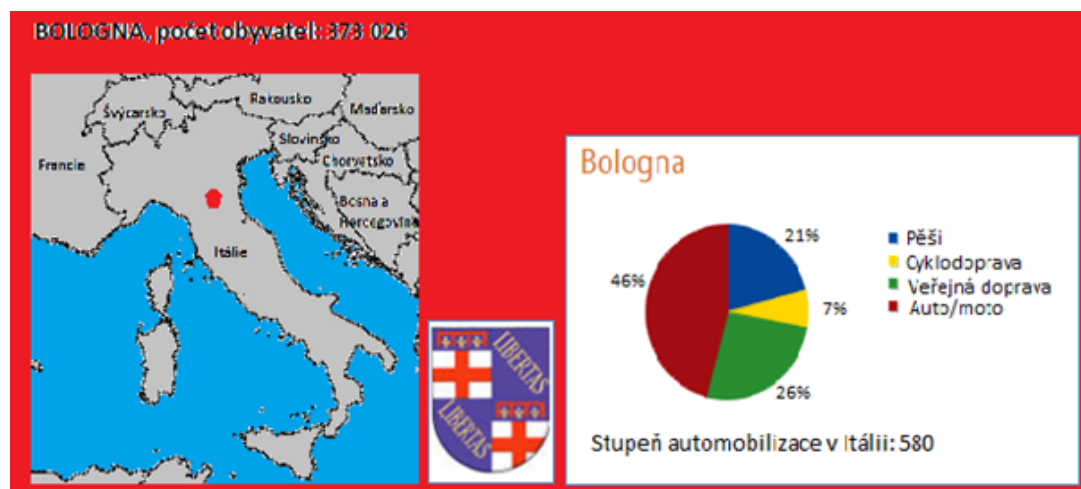
Implementace nástrojů regulace dopravy v klidu však s sebou přináší i možné komplikace. Mezi problémy, s nimiž se lze při zavádění parkovacích poplatků setkat, patří především:

- poměrně obtížné stanovení výše parkovacích poplatků tak, aby zahrnovaly všechny externí náklady; měly by totiž být výrazně diferencované podle řady parametrů, jako jsou ujetá vzdálenost, přesná místní a časová lokace, typ vozidla atd.;
- snižování doby parkování vede ke zvýšení obratu vozidel, což může přitahovat novou dopravu a zvyšovat celkové ujeté vozokilometry s odpovídajícím emisním, hlukovým a dalším zatížením;
- nárůst počtu výjimek: pokud udělíme výjimky rezidentům a místním podnikatelům a údržbě, navíc při existenci soukromého parkování zdarma (soukromé garáže, parkování placené zaměstnavatelem, místa rezervovaná pro klienty komerčních aktivit nebo hotelů), může toto množství výjimek vést k tomu, že je poplatky regulovaná pouze malá část dopravy (dle studie COST z roku 2001 jen 20–30 % všech parkovacích míst);

- ilegální parkování – pokud je malá pravděpodobnost, že řidič bude při nedodržení pravidel parkování pokutován, narůstají případy nezaplaceného parkování.

Parkovací poplatky dále umožňují brát ohled na počty automobilů v domácnosti, emisní charakteristiky vozidel atd. Můžeme se tak setkat s vyššími parkovací poplatky za druhý a další automobil v domácnosti apod. Parkování však může být zpoplatněno i zaměstnavatelům, jak ukazujeme na příkladu Nottinghamu v kapitole 3.2.

## 6.1 BOLOGNA: INTEGROVANÝ PŘÍSTUP K PARKOVÁNÍ V HISTORICKÉM CENTRU



Parkování je obvyklým problémem mnoha středně velikých historických měst. Často je charakterizuje omezený prostor v centru města. Bologna zvolila integrovaný přístup, při němž sleduje jak parkování, tak aspekty mobility.

Opatření sledují jako hlavní cíle:

- Pokles dopravních kongescí a znečištění ovzduší
- Optimalizace parkovací politiky a hospodaření s parkovacími místy.

Omezený prostor historického města vedl k nárůstu problémů s nelegálním parkováním na ulicích, které často bránilo plynulosti dopravního provozu, zejména veřejné dopravy. Množství aut hledajících místo k parkování také zvyšovalo objem dopravy. Kromě toho parkovací místa už nestačila ani pro rezidenty.

Město počítá s tím, že pokud zbaví úzké uličky zaparkovaných vozidel, zvýší se tak prostor pro mobilitu. Chystá se pracovat na vývoji technologií, které povedou k efektivnějšímu managementu prostřednictvím informačních, rezervačních a vymáhacích metod. Kromě toho plánuje zavedení odstupňovaných parkovacích poplatků, které budou vycházet z ekologických charakteristik vozidel.

Město připravuje rozšíření oblastí placeného parkování na ulicích z 30 500 míst na 45 000 a prodloužení doby placeného parkování do 20 hodin. Zvažuje rozšíření oblastí s vysokým obrátem parkujících vozidel a způsoby, jak optimalizovat jejich využívání prostřednictvím nového nastavení parkovacích poplatků. Bologna také zavede placení za parkování druhého auta v rodině.

Pro lepší hospodaření a účinné vymáhání poplatků budou auta rezidentů elektronicky označena radiofrekvenční identifikací (RFID) nebo nějakou podobnou technologií. Dohled nad dodržováním pravidel posílí kapesní počítače (palm tops), které doplní systém označování automobilů a mobilních kamer detekujících neoprávněné parkování v ulicích. RFID (identifikace na rádiové frekvenci), optické rozpoznávání znaků (optical character recognition – OCR) nebo jiné telematické systémy se budou používat pro povolení vjezdu a parkování vozidel, ale také k lepšímu řízení mobility. Elektronické označení vozidel ponese nejen informace o SPZ a podrobnosti o majiteli, ale také o environmentálních charakteristikách vozidla. Tyto informace mohou posloužit jako základ pro inovativní parkovací politiku. Zvýšené příjmy bude město investovat do zlepšení služby Park and Ride.

### Jak tyto plány dále pokračují?

Bologna vyvinula nový návrh pro přístupová oprávnění a softwarová zařízení, která je spravují. Politická nejistota ale zavedení nového režimu zpozdila. Dále se Bologna chystá vydat obyvatelům nové inovativní karty s čárovým kódem, který identifikuje vlastníka povolení a umožní mu přístup do zóny s omezeným dopravním provozem. Kód obsahuje také informace o vlastnostech vozidla. V souvislosti s vydáváním nových karet s čárovými kódy je také naplánována informační kampaň o nové politice a řízení přístupu pro čistá vozidla (LPG, CNG nebo auta na elektrický pohon). Čistý pohon umožňuje využít snížené sazby u dlouhodobých povolení vjezdu.

Využití nových povolení vjezdu s čárovými kódy a vývoj nového systému řízení povedou k poklesu provozních nákladů: bude třeba méně personálu pro kanceláře, protože občané budou moci obnovit či změnit údaje ve svém povolení prostřednictvím e-mailů a internetu, aniž by museli fyzicky kancelář navštívit. Parkovací poplatky byly kompletně přepracovány.

Změny vyžadují kompletní přestavbu všech parkovacích automatů, obnovu všech vertikálních označení a aktualizaci jednorázových stíracích parkovacích karet typu „setři příslušná políčka a zaparkuj“. Na předem zakoupeném kupónu, připomínajícím stírací los, se vyznačí odpovídající měsíc, den a hodina, po kterou karta vystavená za předním sklem platí. Akce doprovází informační kampaň zacílená na občany. ATC, společnost zaměřující se na mobilitu, která má v současné době management parkování v Bologně na starosti, zvolila centralizovaný řídicí systém parkovacích automatů přes GSM (Globální Systém pro Mobilní komunikaci) a GPRS (General Packet Radio Service). Ty umožňují kontrolu poruch a stavu bezpečnostních schránek on-line. Bologna je první velké italské město, které zavedlo kompletní centralizaci správy parkovacích automatů (společnost ATC spravuje celkem 800 zařízení).

Firma ATC realizovala nový systém vydávání pokut prostřednictvím přenosných zařízení. Přístroje jsou vybaveny kamerami, které umožňují kontrole pořídit snímek porušování pravidel parkování a rovněž opticky rozpoznávat poznávací značku. U některých kapesních počítačů (palmtopů) bylo třeba upravit funkce a některé postupy se musely postupně vyladit, takže se ještě vytvářela nová verze softwaru, která by odpovídala těmto potřebám.

V květnu 2012 provedla ATC průzkum mezi všemi kontrolory parkování (75 osob), aby zhodnotila, jak na ně nové technologie působí a jak je budou přijímat. V červnu 2012 pak testovala prostřednictvím telefonického průzkumu náhodný vzorek 500 obyvatel, aby bylo možno vyhodnotit, jaké mají povědomí o řízení parkování v Bologni a jak management parkování v ulicích Bologni přijímají.

Do budoucna se ATC chystá využívat údaje z parkovacích automatů a palmtopů a provést podrobnější analýzu a přesné statistické vyhodnocení využívání veřejného prostoru. Dále se chystá zlepšovat software palmtopů, aby se zlepšily jejich funkce. Zpětná vazba operátora pomůže firmě ATC doladit technické parametry a provoz.

Jaké výsledky má zavedení opatření přinést? Bologna očekává, že:

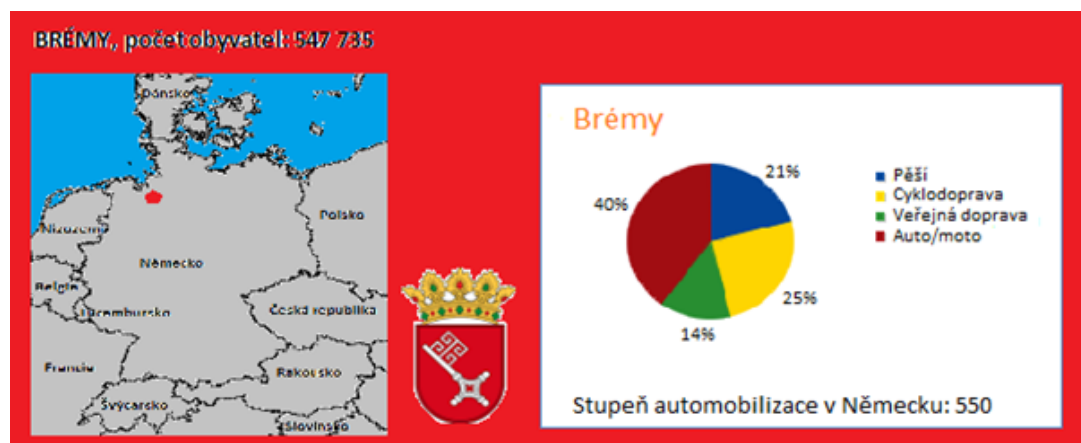
- v oblastech, kde bude parkování na ulici omezeno, se o 20 % zvýší počet autobusů veřejné dopravy, které jedou podle jízdního řádu,
- nedovolené parkování se na ulici sníží o 25 procent,
- průměrná doba parkování na ulici se na vyhrazených místech sníží z 1 hodiny 11 minut na 1 hodinu.

Díky dříve přijatým parkovacím politikám se podařilo dosáhnout průměrného snížení doby parkování o 17 minut, což se dá vyjádřit jako zvýšení nabídky parkovacích míst o dvě místa denně.

Dosud dosažené výsledky lze shrnout následovně:

- Od roku 2006 do roku 2011 vedlo zavádění politiky omezeného přístupu do vyhrazených zón s omezením parkování (limited traffic zones) a parkovacích poplatků k výraznému snížení denního dojezdu do centra o 20 %.
- Údaje za první část roku 2012 ukazují další snížení o 10 % z průměrného počtu přístupů ve srovnání se stejným obdobím roku 2011.
- Parkovací automaty vybraly okolo 90 % tržeb za krátkodobé parkování (a okolo 80 % z celkových tržeb za parkování).
- Počty pokut za nesprávné parkování se snížily z 869 v roce 2009 na 297 v roce 2011.
- Průzkum ukázal, že občané oceňují užitečnost zpoplatnění parkování na ulici v oblastech s vyšší úrovní kongescí: cca 56 % vnímá pozitivně placení za parkování na ulici jako způsob, jak snížit přetěžování parkovacích míst ve vybraných oblastech.

## 6.2 BRÉMY: ZPOPLATNĚNÍM PARKOVÁNÍ K VĚTŠÍ KONKURENCESCHOPNOSTI HROMADNÉ DOPRAVY



V německých **Brémách** jsou v rámci komplexní dopravní strategie zpoplatněna všechna parkovací místa, daleko vyšší sazbou pak atraktivní místa v centru. Je dodržována zásada, že parkovací poplatek a další náklady spojené s užíváním automobilu nemají být nižší než náklady na dopravu při využívání hromadné dopravy. Tato opatření přispěla k tomu, že 50 % všech cest do centra města je vykonáno městskou hromadnou dopravou a přibližně 22 % na kole.

### PARKOVÁNÍ V BRÉMÁCH

V ulicích centra Brém je parkování zpoplatněno (čtvrť Altstadt, Bahnhofsvorstadt a Neuenland) po všechny dny v týdnu, od pondělí do neděle od 00.00–24.00.

- Parkovací sazba je 0,50 € / 15 min.
- Maximální doba parkování: 2 hodiny.

V okolních oblastech je parkování zpoplatněno od pondělí do pátku od 09.00–20.00 hodin a v sobotu od 09.00–18.00 hodin. Parkovací sazba je 0,50 € / 30 min.

#### Parkování v zařízeních v centru města

Brémy nabízejí velmi velkou kapacitu parkovacích míst v centru města. Parkovací sazby na veřejných parkovištích dosahují výše: 1,20–1,70 € / hodinu, denní maximum 10,00–20,00 €. Dražší jsou hotelové garáže.

#### Parkoviště P+R

Parkování je zdarma na okrajích města. Pro cestu do města je k dispozici veřejná doprava. Parkoviště P+R jsou dostupná v lokalitách: Hansa Carré, Hansator, Hemelinger Hafen, AG Weser, Grolland, Sielhof en Zum Kuhhirten.

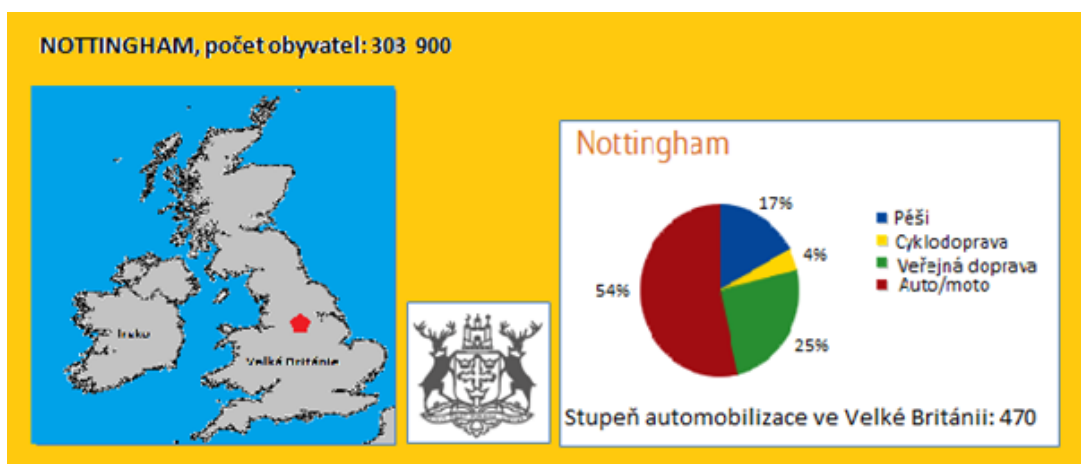
Zdroj: <http://www.car-parking.eu/germany/bremen>

Foto:

Mobilpunkt - přestup mezi IAD a MHD a stanovištěm car-sharingu (Brémy)



### 6.3 NOTTINGHAM: SYSTÉM ZPOPLATNĚNÍ PARKOVÁNÍ POSKYTOVANÉHO ZAMĚSTNAVATELEM



Zpoplatnění parkování, které zaměstnavatelé poskytují svým zaměstnancům (Workplace Parking Levy scheme – WPL), zavedli v britském Nottinghamu. Firmy musejí odvádět městu poplatek za obsazené parkoviště, pokud se nachází na území města a není využíváno rezidenty, byť je umístěno na soukromém pozemku mimo ulici. Pokud parkovací stání využívají zaměstnanci, pravidelní obchodní partneři nebo studenti či žáci, je takové využití

považováno za parkování zaměstnanců. V současné době (od dubna 2014 do dubna 2015) se platí poplatek ve výši 362 liber ročně a podle míry inflace se má pro další období zvyšovat.

Z těchto poplatků je částečně financováno zlepšování veřejné dopravy. Zaměstnavatelé žádají o licenci pro každé ze svých parkovacích míst a uvádějí počet parkovacích stání, které chtějí využívat pro zaměstnance. Podle toho pak platí odpovídající taxu. Poplatky se nevztahují na zdravotnické služby a záchraný systém, ale ani na zaměstnavatele, kteří pro své pracovníky vyhradili 10 a méně parkovacích míst. Ti mají stoprocentní slevu a nemusí tak platit žádné poplatky. Cílovou skupinou jsou zaměstnavatelé, kteří mají více než 10 zaměstnanců, kteří dojíždějí do práce autem.

Tento systém byl úspěšně zaveden, aniž by na něj dotčení zaměstnavatelé reagovali stížnostmi nebo systematickým neplacením. Spuštění systému není drahé – pro provozování systému je potřeba asi pět procent příjmů. Přínosy lze zatím jen těžko posoudit, protože systém byl zaveden před poměrně krátkou dobou, takže ještě není možné vyhodnotit, jaký měl vliv na dopravní zácpy nebo jestli nějak podstatně ovlivnil dopravní intenzity. Zdá se, že se stejně jako v jiných městech ve Velké Británii zavedení systému nijak neprojevovalo v místním podnikání<sup>10</sup>.



Foto:

Magistrát v Nottinghamu vybírá od zaměstnavatelů poskytujících parkovací místa tzv. WPL poplatek



Foto:

Výnosy z WPL jsou v Nottinghamu určeny k rozšiřování tramvajové dopravy

10 Zdroj: <http://www.nottinghamcity.gov.uk/wpl> a Katalog opatření managementu parkování, projekt PUSH&PULL, publikováno 3. 08. 2015, [http://push-pull-parking.eu/docs/file/pp\\_pm\\_catalogue\\_01062015\\_final.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/pp_pm_catalogue_01062015_final.pdf)

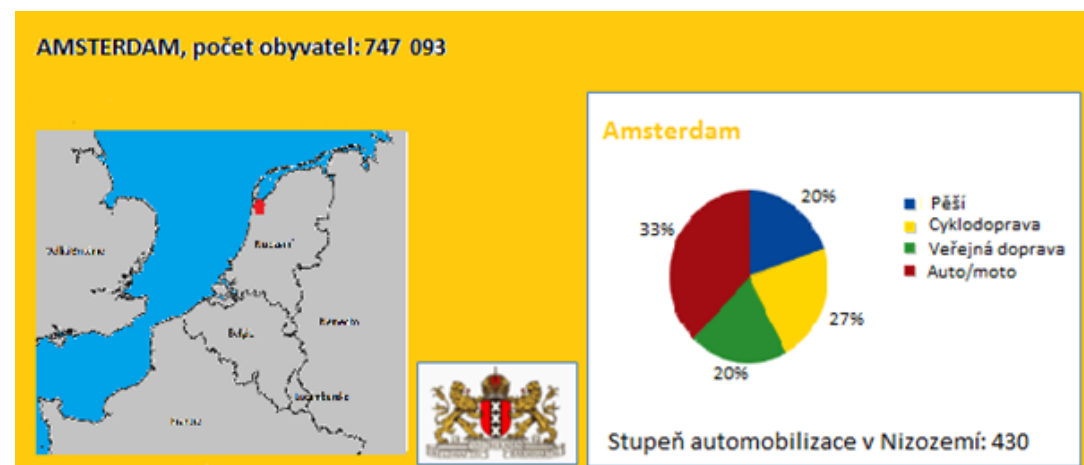
## Kapitola 7: Fond mobility

### Jak to funguje:

- Výnos z parkovacích poplatků je soustředěn do samostatného Fondu mobility.
- Fond mobility zabezpečuje transparentní financování udržitelné mobility.
- Parkovací poplatky jsou přijatelnější, protože jejich výnos je využíván na podporu udržitelné mobility a je tak transparentní, jak jsou vybrané parkovací poplatky využity.

Důležité je nejen zavedení parkovacích poplatků, ale i to, jak budou vybrané výnosy dále využity. V řadě evropských měst se osvědčilo tyto prostředky investovat do rozvoje udržitelných druhů dopravy (pěší, hromadné a cyklistické).

### 7.1 AMSTERDAM: ZŘÍZENÍ FONDU MOBILITY



Pokud jde o řešení městské dopravy, mobility a cyklistiky, umísťuje se Amsterdam na jednom z předních míst mezi městy celého světa. Jedním z úspěšných nástrojů dopravní politiky města bylo také zřízení Fondu mobility (Amsterdam Mobility Fund), z něhož město přispívá na úspěšné projekty udržitelné městské mobility a cyklistické dopravy. Obecným cílem zřízení fondu bylo ovlivnit dopravní politiku města tak, aby se obyvatelé a návštěvníci Amsterdamu mohli po ulicích pohybovat účelně a bezpečně a město bylo přístupné, atraktivní a čisté. Fond mobility se zaměřil především na regulaci parkování v ulicích města. Parkování totiž do značné míry rozhoduje o tom, jak se významná část pozemků města využívá.

Celoměstské hrubé příjmy z placeného parkování za rok 2012 činily téměř 160 milionů euro. Přibližně 38 % z této částky zaměřilo na management placeného parkování a některé související obecné výdaje. Přibližně čtvrtina peněz (37 milionů euro, tedy 23 %) pak směřuje do Fondu mobility. Značná část financí z Fondu mobility (asi 31 procent) se vynakládá na cyklistické projekty. 18 % je vynaloženo na zlepšování veřejné dopravy a 13 % na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Z tohoto důvodu velká část parkovacích poplatků, které

jsou považovány za daň z využívání pozemku, směřuje na zlepšování infrastruktury pro pěší, cyklisty a veřejnou dopravu. Protože čím kvalitnější služby budou tyto druhy dopravy nabízet, tím více lidí zvolí chůzi, kolo a veřejnou dopravu nebo využije služeb záchytných parkovišť. Snižují se tak dopravní kongesce a ti, kteří opravdu musejí cestovat autem, se mohou dostat k cíli efektivně.



Foto: Voda je výrazným prvkem města. Zajímavé je, že kanály nejsou (s výjimkou mostů) lemovány zábradlím

## Kapitola 8: Podpora nízkoemisních vozidel

### Jak to funguje:

- Nižší parkovací sazby podporují vozidla, která méně znečišťují ovzduší, případně zvýhodňují vozidla car-sharingu. Město tak vyjadřuje svůj zájem na tom, aby se ve městech pohybovala především vozidla „čistá“, méně zatěžující životní prostředí a zdraví obyvatel.

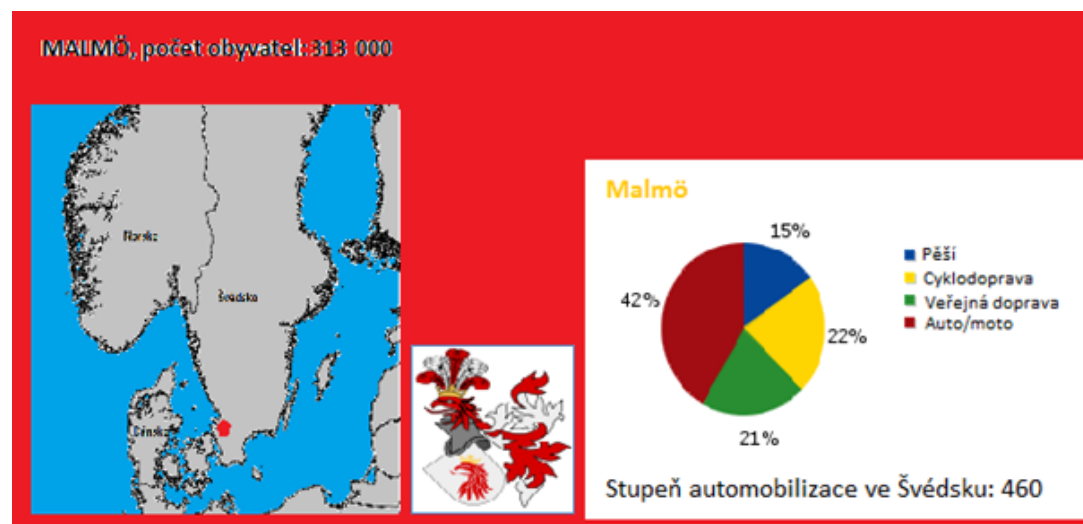


Znečištění ovzduší ve městech představuje jeden z největších problémů, který způsobuje motorová doprava. Dopad emisí je dvojitý – emise skleníkových plynů přispívají ke skleníkovému efektu, a tím změně klimatu, ostatní emise (jako PM, CO, Nox, VOC) pak negativně dopadají především na lidské zdraví a materiály (budovy a stavby).

Evropská komise ve své Bílé knize o dopravě z roku 2011 stanovila následující cíle pro dopravu ve městech:

- Snížit na polovinu používání „konvenčně poháněných“ vozidel v městských oblastech do roku 2030;
- Zcela odsunout tato vozidla mimo města do roku 2050;
- Dosáhnout takového systému logistiky v centrech měst, který neprodukuje emise CO<sub>2</sub>, a to do roku 2030.

### 8.1 MALMÖ: DOTOVANÉ PARKOVÁNÍ PRO NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA (CIVITAS II)



Až do října 2007 nabízelo Malmö parkování zdarma pouze řidičům elektrických vozidel. Přitom v roce 2005 byl podíl nízkoemisních a bezemisních vozidel mezi nově zakoupenými automobily menší než 10 %. Město si vzalo za cíl zvýšit tento podíl prostřednictvím změny veřejného mínění a dalších nástrojů, mimo jiné parkovacích. Konečným cílem

nové parkovací politiky bylo snížení imisního zatížení oxidy dusíku, prachovými částicemi a emisemi CO<sub>2</sub> z dopravy. Město proto chtělo zvýšit procento „čistých vozidel“ u nově kupovaných vozů. Součástí opatření bylo zřízení a udržování internetových stránek [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se), které se zaměřují na téma čistých vozidel a alternativních paliv. Na jejich tvorbě se podílela kromě švédského státu i města Malmö a Göteborg.



V roce 2005 dostalo 700 obyvatel Malmö dotazník, jehož cílem bylo zjistit, co si veřejnost myslí o dotovaném parkování a zda by lidé byli ochotni koupit si nízkoemisní nebo bezemisní vozidlo.

Celkem 90 procent se vyslovilo pro zvýšení podílu čistých vozidel, 80 procent podpořilo myšlenku slevy na parkovném nebo parkování zdarma pro čistá vozidla. Projekt dotovaného parkování pro nízkoemisní a bezemisní vozidla byl představen v říjnu 2007. Dotace se vztahuje na vozidla, která nejsou starší než tři roky a jsou v souladu s charakteristikou nízkoemisních a bezemisních vozidel, kterou v Malmö přijali, tj. poháněná etanolem, hybridní nebo čistě elektrická vozidla.

Řidiči čistých vozidel si mohou koupit povolení, které jim umožňuje parkovat zdarma hodinu na parkovacích místech zřízených městem. Po první hodině je jim další parkovné účtováno v obvyklé výši.

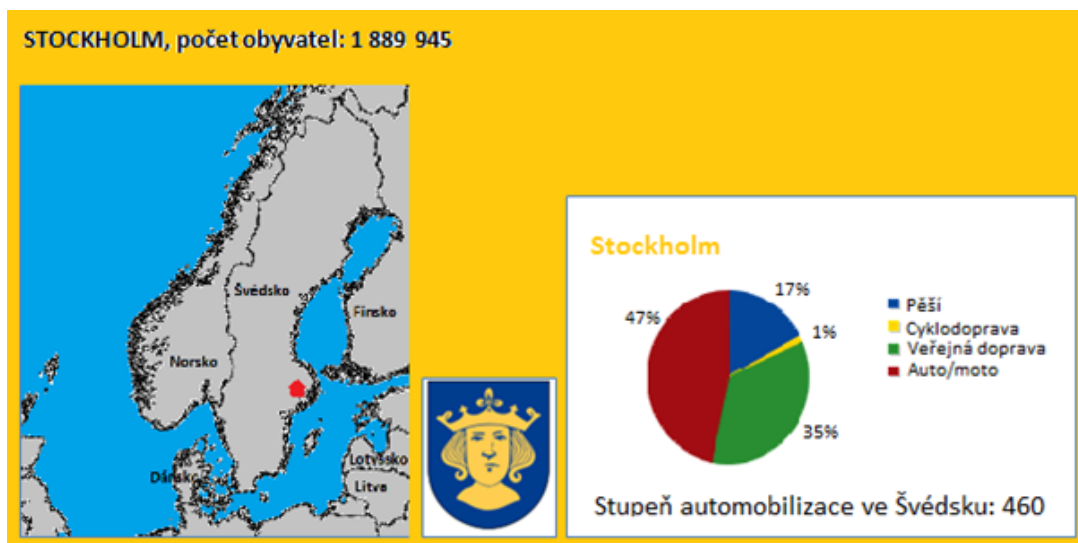
Po sedmi měsících od zavedení tohoto opatření využilo výhody dotovaného parkování 5,5 % veřejnosti (bylo vydáno 1031 povolení). Průzkum provedený na jaře roku 2008 ukázal, že jen tři procenta respondentů nevěděla, co pojem „čisté vozidlo“ znamená. Úroveň povědomí o dotovaných parkovacích poplatcích dosáhla 39 %. V období od října 2007 do dubna 2008 bylo v Malmö registrováno přibližně 1 700 nových bezemisních vozidel. Snížení emisí se odhaduje na 191 tun CO<sub>2</sub>, 151 kg NO a 10,3 kg PM<sub>10</sub><sup>11</sup>.



**Foto:** Magistrát města Malmö postupně nahrazuje svoji flotilu vozidel čistými vozidly (na zemní plyn, etanol a elektřinu)

11 Zdroj: Dotované parkování pro nízkoemisní a bezemisní vozidla, Iniciativa CIVITAS, publikováno 2015, dostupné na: <http://www.civitas-initiative.eu/content/subsidised-parking-clean-vehicles>

## 8.2 STOCKHOLM: SNÍŽENÍ PARKOVACÍCH POPLATKŮ PRO PROPAGACI ČISTÝCH VOZIDEL



Snížení nebo dokonce zrušení parkovacích poplatků pro čistá vozidla vybízí řidiče, aby v centrálních částech měst více využívali čistá vozidla, a tím snižovali emise, hluk a spotřebu energie dopravou.

Než Stockholm začal s podporou čistých vozidel, ukazovaly studie, že i výše parkovacích poplatků může být silným stimulem pro využívání čistých vozidel. Stockholm zavedl přísnou regulaci parkování a v centru města nastavil během pracovní doby vysoké poplatky. Řidiči vozidel na elektrický pohon, kteří žijí v městském centru, mohli požádat o bezplatné parkovací povolení, ale pro vozidla na bioplyn a etanol nebo elektrická hybridní vozidla žádná sleva stanovená nebyla.

### Jak se zaváděním opatření Stockholm postupoval?

V první fázi se město zaměřilo na vozidla, která se díky jejich ekologickým vlastnostem a podle evropské směrnice dají považovat za čistá. Dopravní a silniční rada se pak shodla na následující definici v srpnu 2002: Čistým vozidlem je vozidlo s celkovou hmotností do 3500 kg, které může být na elektrický pohon jakéhokoli roku výroby nebo hybridní automobil na benzín a elektřinu od roku 2000. V roce 2005 byla také povolena auta s dvojitým pohonem, jezdící převážně na bioplyn a schválena byla vozidla spalující po většinu času bioetanol (E85).

Dopravní a silniční rada opatření nakonec v prosinci 2004 schválila. Bylo ovšem třeba, aby je schválila i městská rada, politická průchodnost se však ukázala horší. Město narazilo na následující potíže:

- město narazilo na problémy při odhadování počtu čistých vozidel, jež by měly parkování zdarma, takže nebylo jisté, kolik by pak chybělo v příjmech města, a
- proběhly diskuse, jestli je opatření zavádějící bezplatné parkování pro čistá vozidla vůbec zákonné. Švédské město Göteborg zavedlo bezplatné parkování pro čistá vozidla o několik let dříve. Podle jejich systému mohly v centru města parkovat všechny čisté automobily, ať už byly nebo nebyly registrovány

v místě. Podle odborníků to ale nebylo legální. Zastupitelé Stockholmu se proto přikláněli spíše k zavedení bezplatného parkování pouze pro vozidla registrovaná ve Stockholmu a pro užitková vozidla se speciálním povolením k parkování.

Ve Švédsku nejsou „čistá vozidla“ definována celostátně. Město Stockholm použilo jednu definici, zatímco města Göteborg a Malmö si zvolily jinou. Na celostátní úrovni se našla jedna definice, která vychází z daňových předpisů. Samozřejmě tak vznikl zmatek a nejistota. Vláda proto pověřila švédský Národní silniční úřad, aby vypracoval definici, kterou by mohly využít různé vnitrostátní orgány, jež požadují, aby od roku 2005 25 % vozů splňovalo kritéria pro čistá vozidla.

### Jaké byly výstupy tohoto opatření?

Zavedení pobídek bylo komplikované kvůli nejasným právním výkladům a nejistotám, jež se týkaly ekonomických důsledků studie. Ovšem samotná realizace záměru ve Stockholmu a dalších švédských městech vedla ke zvýšení národního konsensu při definování čistých vozidel.

Opatření pomohlo zvýšit povědomí o čistých vozidlech a pohonných látkách. Následně se zavedlo zpoplatnění vjezdu do přetížených čtvrtí Stockholmu a byl vytvořen národní systém pobídek pro nákup čistých vozidel, který ve Švédsku vedl k rychlému rozvoji trhu s čistými automobily. Výsledkem je, že na konci zkušebního období tato pobídka parkování zdarma pro čistá vozidla skončí.



Foto: .....

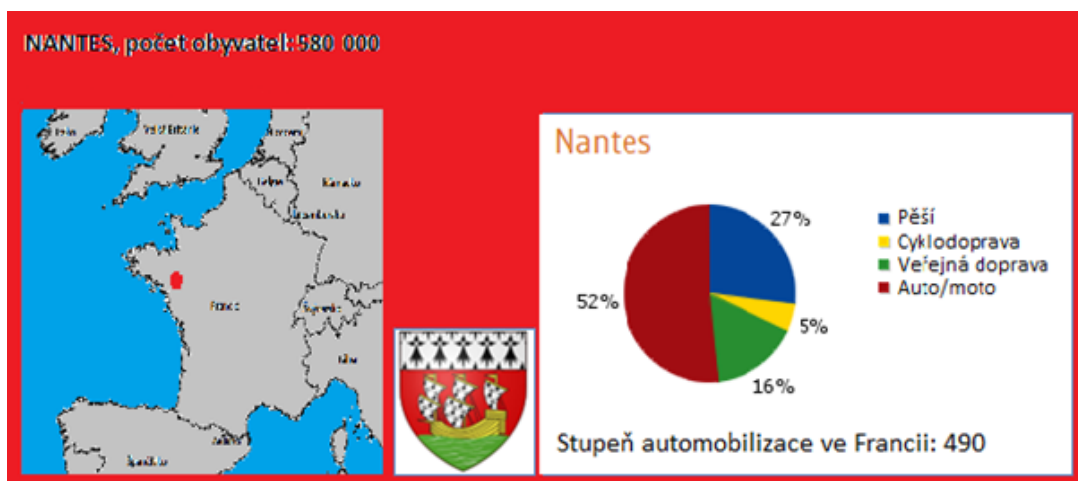


## Kapitola 9: Parkoviště Park and Ride

### Jak to funguje:

- Záchytná parkoviště umožní návštěvníkům či pravidelným dojíždějícím zaparkovat na okraji města a do centra dojet udržitelnějšími druhy dopravy.

### 9.1 NANTES: NOVÁ PARKOVIŠTĚ PARK AND RIDE A PARKOVACÍ STANDARDY



Vysoké intenzity dopravy v centru Nantes vedly město k tomu, že navrhlo opatření managementu mobility, která se zaměřují na dosažení rovnováhy mezi různými druhy dopravy, zajišťují uživatelsky přívětivé a bezpečné prostory pro chodce, dávají přednost veřejné dopravě a vedou tak ke snižování dopravních kongescí a znečištění ovzduší.

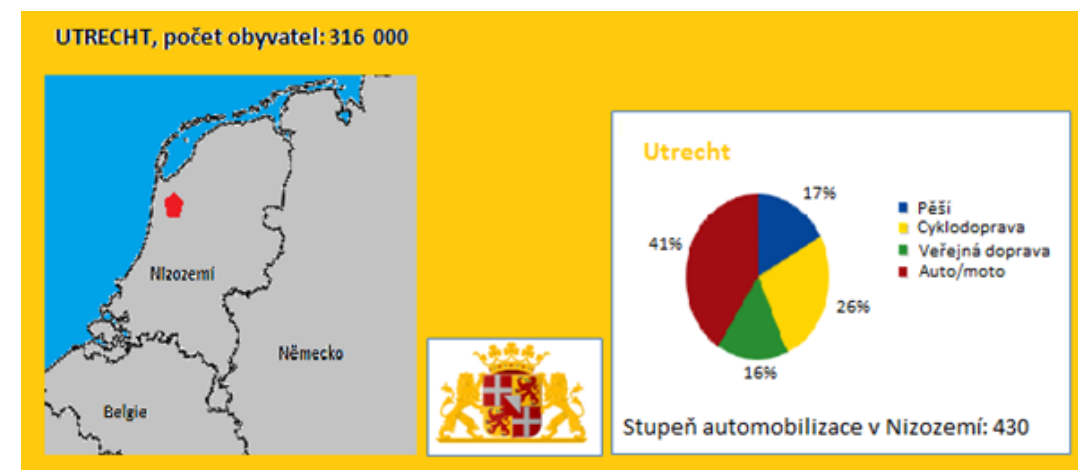
Město jako mnohá jiná musí řešit problém nevhodného parkování: auta pravidelně blokují chodníky a nutí chodce sestoupit do vozovky. Dojíždějící do města za prací obsazují parkovací místa pro zásobování nebo rezidenty centra města.

Cílem bylo vytvořit veřejné prostory bez aut, zlepšit pro návštěvníky přístup do centra, odradit od používání automobilu ty, kdo dojíždějí do zaměstnání, a umožnit obyvatelům centra města snadno a blízko domova najít místo k parkování. To všechno by mohlo ve městě zvýšit využívání alternativních způsobů dopravy.

Pro nové budovy přístupné městskou hromadnou dopravou byly také zavedeny parkovací standardy, které snižují potřebné počty soukromých parkovacích míst. Železniční spojení mezi Nantes a Vertou, jehož provoz byl zahájen v roce 2003, umožnilo otevření parkovišť P+R u zastávek ve Vertou, Frene Rond a Pas Enchantes, která nabízejí celkem 372 parkovacích míst. Parkoviště P+R ve Vertou bylo pak rozšířeno o 100 nových parkovacích míst. V souvislosti s prodloužením tramvajové trati linky 3 byl v roce 2004 otevřen nový P+R v Orvault-Morliere. V roce 2005 mohlo provoz zahájit několik dalších zařízení: 460 parkovacích míst v jihovýchodní části města (podél nové prioritní autobusové trasy), 170 parkovacích míst na jihozápadě (tramvajová linka 2) a 155 parkovacích míst pro lidi, kteří využívají přívoz mezi Nantes a Trentemoult. V roce 2011 to představovalo celkem 5 803 parkovacích míst na 39 parkovištích P+R.

Realizovaná opatření zlepšila plynulost dopravy ve městě a umožnila návštěvníkům, dopravní obsluze i dodavatelům rychleji najít místo k parkování. Odstraňování nelegálního parkování také přispělo ke zlepšení kvality veřejných prostranství města. Snižování poptávky po dlouhodobém parkování umožnilo snížit počty parkovacích míst na ulicích. Díky tomu bylo možné rozšířit chodníky a začít s výstavbou cyklostezek a koridorů pro autobusy. Míra obsazenosti záchytných parkovišť se rychle zvyšovala, na některých lokalitách byla přeplněna už v prvním týdnu provozu a bylo nutné je co nejdříve rozšířit. Nicméně provoz ve městě je i nadále vysoký, protože v centru města ještě zůstává velká nabídka soukromých parkovacích míst, která poskytují významní zaměstnavatelé. To bude možné řešit prostřednictvím informačních kampaní zaměřených na firemní management parkovacích míst prostřednictvím tvorby firemních plánů mobility<sup>12</sup>.

### 9.2 UTRECHT: LEPŠÍ VYUŽÍVÁNÍ PARKOVIŠTĚ PARK AND RIDE



Město Utrecht si vzalo za cíl omezit každodenní dojíždění automobilů do města a podpořit záchytná parkoviště Park and Ride.

12 Zdroj: Zavádění záchytných parkovišť a parkovacích norem, Iniciativa CIVITAS, zveřejněno 31. července 2015, dostupné na: <http://www.civitas-initiative.eu/content/introducing-park-and-ride-facilities-and-parking-standards>



Od května 2012 má Utrecht na západě a jihu tři parkoviště P+R. Návštěvníci města a dojíždějící tam mohou zaparkovat a dále do centra města cestovat městskou hromadnou dopravou nebo na kole. Tato P+R zařízení významně přispívají k udržení přístupnosti města a zachování čistého a zdravého životního prostředí. Přesto tato zařízení nebyla dostatečně využívána. Lidé patrně neměli jasnou představu, kde jsou P+R umístěny a jaké mají výhody. V rámci tohoto opatření byl zpracován plán marketingu a propagace P+R. Ten si vzal za cíl zvýšit povědomí o P+R, zvýšit jejich využívání a omezit tak dopravu v centru města.

### Jak Utrecht se zaváděním tohoto opatření postupoval?

Uskutečnily se dvě výzkumné a rozvojové aktivity: Nejprve byly v roce 2009 zpracovány marketingová strategie a plán propagace. Město nechalo zpracovat marketingový průzkum, který popsal jak skupinu obyvatel, kteří v současné době P+R využívají, tak ty návštěvníky města, kteří zde neparkují.

Na základě tohoto výzkumu si město vytipovalo dvě slibné skupiny lidí – skupinu těch, kteří do Utrechtu dojíždějí do práce, a skupinu návštěvníků, kteří do Utrechtu přijíždějí za nákupy a zábavu.

Na podzim roku 2009 pak město vypsalo výběrové řízení na firmu, která prověří proveditelnost různých akcí. Vybraný dodavatel spustil webové stránky, na nichž mohou lidé najít informace o umístění parkovišť ([www.slimutrecht.nl](http://www.slimutrecht.nl)), a v průběhu roku 2010 uspořádal celou řadu různých propagačních akcí. V roce 2011 dodavatel připravil nový akční plán. Cílovou skupinou pro propagační aktivity v roce 2011 se stali hlavně lidé, dojíždějící do Utrechtu za prací. V roce 2011 také město i subdodavatel pracovali na inovativní aplikaci pro P+R, která ukazuje polohu nejbližšího P+R, jejich otevírací doby, náklady apod. Utrecht tak měl jako první holandské město aplikaci s informacemi o P+R pro mobilní telefony a v prosinci 2011 mohl místostarosta města představit obdobnou aplikaci pro iPhone. Tato aplikace je k dispozici na adrese: <http://itunes.apple.com/nl/app/slim-utrecht-in/id462161536?mt=8&ls=1>.

Všeobecné povědomí o zařízeních P+R pak bylo na dostatečně vysoké úrovni, takže město se rozhodlo, že další speciální propagační akce už v roce 2012 financovat nebude a návštěvníci mohou získat informace na webových stránkách P+R a prostřednictvím aplikací P+R app.

### Jaké dopady mělo toto opatření?

Informovanost o P+R zjišťovaly dva on-line průzkumy, které se zaměřovaly na skupinu turistů a lidí dojíždějících za prací. Procento dojíždějících, kteří o P+R Utrecht nikdy neslyšeli, se snížil o 2 % - z 38 % na 36 %. Procentní podíl cestujících, kteří do města jedou ze společenských důvodů nebo zde trávit volný čas a P+R znají, zůstal stejný (40 %). Vzhledem k tomu, že změna v povědomí je na hranici přesnosti měření, tedy v rozpětí +/- 5 % před a po měření, není možné z toho vyvozovat, že se povědomí změnilo.

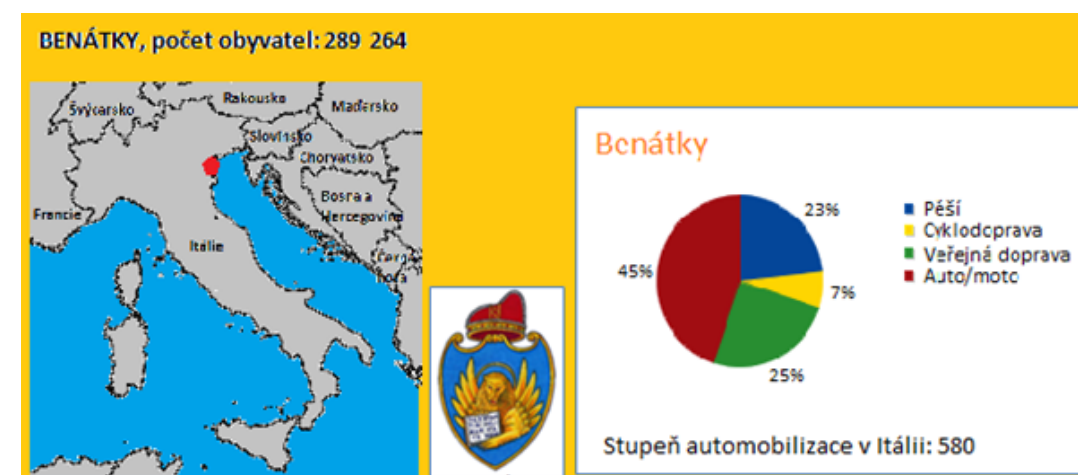
Respondenti také odpovídali na otázku, zda někde viděli logo P+R. U obou cílových skupin klesly procentní podíly těch, kteří logo neznali: u dojíždějících za prací ze 44 % na 43 %, u návštěvníků, kteří přijížděli kvůli zábavě, ze 45 % na 43 %. Vzhledem k přesnosti dotazování nelze dospět k závěru, zda se povědomí o P+R skutečně zvýšilo.

Ve stejných průzkumech respondenti hodnotili zázemí P+R. V prvním průzkumu bylo průměrné hodnocení 7,3 u dojíždějících a 7,2 u návštěvníků města. V listopadu 2011 tyto hodnoty vzrostly na 7,4 u obou skupin. Aby bylo možné zjistit, zda se počet uživatelů P+R zvýšil, evidoval se počet jízdenek prodávaných u tří ze čtyř P+R parkovišť. Na největším parkovišti P+R byly renovovány prodejní automaty parkoviště a v důsledku toho nemohly být údaje spolehlivě porovnány. Celkový počet prodaných kombinovaných jízdenek na P+R v lokalitách Papendorp, Muziektheater a Veemarkt se od začátku kampaně v létě 2010 výrazně zvýšil. Z těchto čísel lze usoudit, že marketingová kampaň počty prodaných jízdenek pozitivně ovlivnila. Opakovaná sčítání vozidel měla zjistit, jestli se snížil počet automobilů na hlavních tazích směrem do centra.

Hodnocení procesu ale ukázalo i jisté bariéry. Výběrové řízení na realizaci kampaně nebylo původně plánováno, a celý postup se tak zpomalil. Hlavní překážkou se ale staly finanční škrty v roce 2012. Naopak tomuto opatření pomohlo k úspěchu několik faktorů: Hospodářská krize, rozšíření oblastí placeného stání v Utrechtu a uzavření 1 000 parkovacích míst v blízkosti centra města, díky nimž se odstavná parkoviště P+R stala pro řidiče atraktivní. Základní výzkum pomohl lépe zacílit propagační aktivity. Navíc velké akce poskytly dobré příležitosti, jak P+R propagovat.

Pokud by někdo chtěl toto opatření vyzkoušet, je vhodné si zjistit, zda je k dispozici důkladná dopravní analýza města, která popisuje parkovací možnosti a zabývá se také skupinami potenciálních uživatelů P+R. Pro různé části opatření je dobré využívat speciální dodavatele. Na výběrové řízení je třeba naplánovat dostatek času. Pro marketingové akce je třeba jednoznačně a dobře identifikovat cílové skupiny. Parkoviště P+R jsou jen jednou částí z několika složek integrované strategie mobility. Proto je nutné vypracovat akční plán, který respektuje různé souvislosti. Pro P+R vymezuje vhodné lokality, dobře určí cílové skupiny a podle ostatních složek celého systému dopravy ve městě vhodně nastaví charakteristiky parkovacích služeb. Město Utrecht na tomto příkladu ocenilo význam služeb P+R a rozhodlo se vybudovat do roku 2016 další dvě parkoviště P+R.

## 9.3 BENÁTKY: OPTIMALIZACE PARKOVACÍHO SYSTÉMU A PARK AND RIDE



V Benátkách se dopravní opatření zaměřila na přípravu a realizaci strategie managementu parkování, který měl za cíl změnit parkovací návyky v části Benátek, která leží na pevnině,

omezit dopravní kongesce a snížit znečištění ovzduší. Strategie obsahovala odstupňované poplatky, marketing a nástroje k jejich prosazování.

### Zavádění udržitelné mobility



Nárůst používání automobilů na pevnině kolem Benátek zhoršoval dostupnost a vedl k dopravním zácpám. Vysoký podíl krátkodobého parkování (mezi 0 a 4 hodiny) přispíval k problémům s parkováním v centru Mestse. Město odpovědělo vybudováním parkovišť P+R v okrajových částech Mestse na přestupních uzlech městské hromadné dopravy.

Město Benátky nainstalovalo informační panely, které v reálném čase uvádějí dostupná parkovací místa na záchytných parkovištích P+R. Rovněž zavedlo odstupňované parkovací poplatky, jejichž cílem je odrazovat od parkování v centru města.

Na začátku projektu MOBILIS byla umístěna dvě parkoviště P+R na přístupových místech k městským oblastem na pevnině. Průzkumy provedené mezi lety 2002 a 2003 ukázaly, že přiměřená regulace parkování by mohla přispět ke zvládnutí provozu v dopravních špičkách a zlepšit podmínky pro pěší a cyklisty.

Město Benátky chtělo zvýšit využívání parkovišť P+R, aby snížilo počet automobilů přijíždějících do centra města. Proto na podzim roku 2004 naplánovalo úpravy parkovacích poplatků v Mestse a navrhlo tři odstupňované tarify, které se snižují se vzdáleností od centra města. Parkovací poplatky v centru Mestse jsou nastaveny jako zóny vyznačené známými modrými pruhy.

Opatření mělo za cíl:

- vytvořit a zavést strategii parkování, která by zahrnovala odstupňované parkovací poplatky, marketing a prosazování omezení; a
- upravit návyky řidičů soukromých vozidel v pevninské části Benátek tak, aby se snížily dopravní zácpy a znečištění ovzduší.

### Jak projekt postupoval?

V roce 2005 monitorovaly odbory dopravy využívání různých druhů parkovacích míst v centru a v okrajových částech města. Na základě výsledků vznikla mapa nabídky parkovacích míst a poptávky v pevninské části Benátek a údaje byly použity pro nastavení nové cenové strategie.

Byly navrženy vhodně odstupňované sazby a vytipovány oblasti, v nichž by mělo být vyznačeno parkování „modrými pruhy“. Nastavení cen má podpořit používání vzdálených parkovacích míst. Městská rada schválila tarify a parkovacích vyhlášku v květnu 2007 a městská policie a úředníci společnosti ASM začali nové předpisy prosazovat.

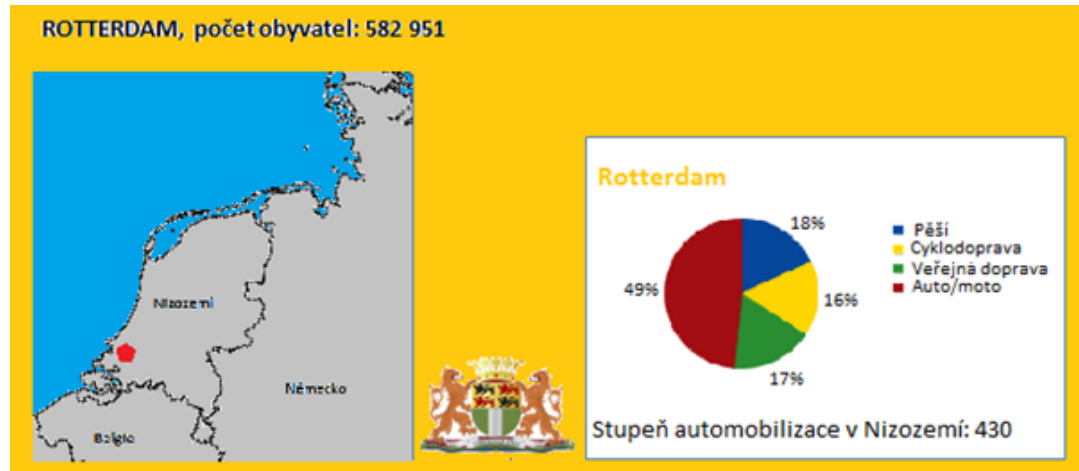
Mezi koncem roku 2004 a rokem 2007 se výrazně zvýšila nabídka parkování. Bylo otevřeno 10 nových parkovišť P+R, která nabídla 2 400 parkovacích míst, a město plánuje další parkovací zařízení. P+R jsou s centrem propojeny službami veřejné dopravy s vysokou frekvencí a spoji minibusů. Město zahájilo kampaň, která má občany a dojíždějící informovat o parkovištích a zařízeních. Vydalo také mapu parkovišť, kde je možné přestoupit na jiné druhy dopravy (car-sharing a půjčovny elektrických vozidel a jízdních kol). V září 2008 pak bylo nainstalováno proměnlivé dopravní značení, které podporuje využívání záchytných parkovišť P+R: Vyznačuje směr k parkovišti a počty volných míst.

### Jaké měla opatření výsledky?

V období let 2004 až 2008 vzrostlo využívání parkovišť P+R v pevninské části Benátek. Celkový počet parkujících vozidel v celém systému P+R se zvýšil zhruba o 309 procent – z 51 990 v roce 2004 na 212 979 na konci roku 2007. Stejný trend je možné pozorovat u průměrného počtu vozidel za den: Nárůst je zvláště výrazný u nejlépe situovaných parkovišť a těch, které mají nejlepší přístup k veřejné dopravě. Vyšší ceny v centru města se staly motivací pro dojíždějící a návštěvníky města, aby použili záchytná parkovišť na okraji města Mestse a omezili dlouhodobé stání v centru města.

## Kapitola 10: Parkovací politika pro nákladní dopravu

### 10.1 ROTTERDAM: MANAGEMENT PARKOVÁNÍ TĚŽKÝCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL



Město Rotterdam potřebovalo snížit hlukovou zátěž a optimalizovat dostupnost a bezpečnost v okolí přístavu. Proto vybuodovalo 60 míst pro dlouhodobé parkování těžkých nákladních vozidel.



Než se opatření zavedlo, trpěli obyvatelé žijící ve čtvrtích poblíž jednoho z městských přístavů velkým hlukovým zatížením, protože v obydlených ulicích parkovala těžká nákladní vozidla. Mnoho řidičů nákladních automobilů zde parkovalo přes víkend. Zaparkované kamióny překážely v přístupnosti a obyvatelé se necítili bezpečně. Problémy mělo vyřešit vymezení místa pro dlouhodobé parkování kamionů.

#### Jaký byl postup?

Nové parkoviště kamionů bylo umístěno v rotterdamském Fruitportu, který využívá asi 80 společností většinou pro obchodování s ovocem a ovocnými koncentráty. Přístav se nachází poblíž rezidenční čtvrti Delfshaven. Parkoviště nabízí bezpečné odstavení vozidla s nepřetržitým dohledem pro kamiony i lehčí dodávky.

Parkoviště kamionů bylo součástí velkého projektu revitalizace celé přístavní oblasti. První návrhy parkování kamionů byly připraveny v roce 1997, kdy bylo vytvořeno 40 vyhrazených míst. V rámci opatření projektu TELLUS bylo v roce 2003 přidáno dalších 20 míst a zlepšilo se jejich vybavení. Regulaci parkování kamionů zlepšila instalace naváděcího systému a komunikačních a bezpečnostních systémů. Kromě toho byly požádány o spolupráci místní policejní služebny, aby zpřísnily kontroly parkování v obytných oblastech.

#### Jaké jsou výsledky?

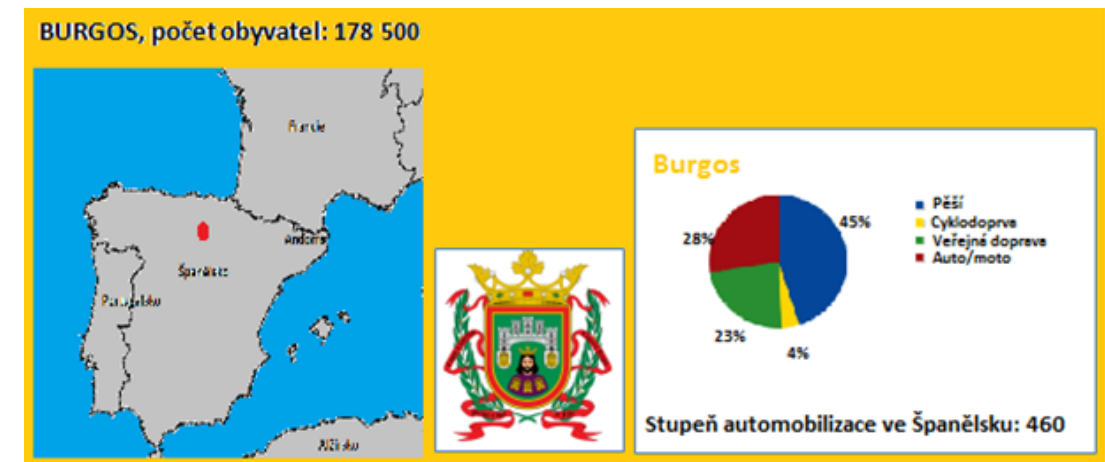
Vybudování parkoviště pro kamiony snížilo parkování těžkých nákladních vozidel v okolních rezidenčních čtvrtích. V roce 2004 využilo parkoviště Fruitport více než

9 000 kamionů na dobu 1-7 dní. Vozidla parkující déle než týden jsou směřována na jiné parkoviště. Míra obsazenosti parkoviště se pohybuje mezi 50-60 %. Nákladní vozy, které zde parkují, patří různým národním i mezinárodním dopravním společnostem. Řidiči kamionů se k vymezenému parkovišti vyjadřovali většinou kladně.

Pokles parkovacích pohybů v obytných oblastech přesunul hlavní hlukovou zátěž z obytných čtvrtí do méně obydlených oblastí.

Důležitým ponaučením je potřeba dobré komunikace s řidiči kamionů o výhodách nového parkovacího zařízení, nutnost jasného vyznačení a důležitost nastavení poplatků v míře, která neodradí řidiče od používání parkoviště vyhrazeného pro nákladní vozidla.

### 10.2 BURGOS: NOVÉ PARKOVACÍ SYSTÉMY A PARKOVIŠTĚ PRO NÁKLADNÍ VOZIDLA



Hlavním cílem tohoto opatření bylo vytvořit nové parkovací systémy, upravit ceny, nainstalovat odpovídající dopravní značení pro parkování mimo uliční prostor a vytvořit nová parkoviště pro těžká nákladní vozidla.

Před zavedením těchto opatření bylo parkování v Burgosu velmi problematické. Parkovací systém byl špatně uspořádaný a neregulovaný, velké nákladní automobily parkovaly v centru města a motoristé často porušovali pravidla parkování ve druhé nebo dokonce třetí řadě. To nepříznivě ovlivňovalo plynulost silniční dopravy a zhoršovalo dopravní zácpy. Parkování mimo uliční prostor se kvůli nedostatečnému dopravnímu značení a relativně vysokým cenám nevyužívalo, protože parkování na ulici bylo zdarma.

Opatření se proto zaměřila na vybudování nového parkovacího systému, který město rozdělil do zón. Ceny parkování byly nastaveny podle doby parkování. Rezidentům jsou vydávána povolení. Nesprávnému parkování vozidel brání město zvýšeným počtem kontrol a pokutami. Kromě toho byla vybudována parkoviště pro nákladní vozidla, která předtím neměla jinou možnost, než parkovat v centru města pod nadjezdy nebo podél hlavních silnic.

Prvním krokem nové strategie parkování bylo stanovení pravidel pro parkování na povrchu. To zahrnovalo moderování politické debaty, do níž město zapojilo všechny možné aktéry. Když se podařilo dosáhnout jisté míry shody, začaly se vyvíjet a testovat technologické systémy zaměřené na řízení parkování, poskytování informací a zlepšení kvality služeb. Aby se vybral nejvhodnější model, byly analyzovány zvláštní kategorie parkování (například parkování turistů a systém zlepšující využívání parkovacích míst). Kromě toho byl zpracován technický projekt, jehož cílem bylo zvýšit počty parkovacích míst pro těžká nákladní vozidla. Systém zároveň umožňoval centrále řízení provozu sledovat jejich pohyb. Dalším důležitým aspektem byl návrh integrované koncepce parkování a intermodality, který umožňuje snadný a plynulý přestup cestujících mezi různými druhy dopravy.

### Jak projekt pokračoval?

- Byly zavedeny parkovací zóny.
- Byl zpracován a zaveden plán pro parkování těžkých nákladních vozidel.
- Poplatky za parkování mimo ulice přešly na systém odstupňovaný podle času.
- Informační panely informující o dopravní situaci a dostupnosti volných parkovacích míst mimo uliční prostor šetří čas řidičů a pomáhají snižovat znečišťování ovzduší.
- Reorganizace parkovacích kapacit rozšířila nabídku parkovacích míst pro rezidenty a návštěvníky.

### Jaké byly výsledky přijatých opatření?

- Obsazenost parkovacích míst mimo uliční prostor vzrostla více než o 30 %.
- Nelegální parkování klesla z 200 případů za den na méně než 20 v hlavních ulicích města. Velmi pomohl tzv. „multi-car“, tedy první varování, které na začátku dostávalo více než 100 vozů denně. Díky tomu pak 90 procent řidičů už druhé varování nepotřebovalo.
- Řidiči, turisté i občané dobře přijali informační panely, které jim ušetří spoustu zbytečného popojíždění a palivo. Od té doby, co byly nainstalovány, už pomohly 4 000 vozidel, jimž při hledání volného parkovacího místa ušetřily v průměru 1 km.

## Seznam literatury

Zpracováno na základě výstupů evropských projektů, zkušeností z evropské iniciativy CIVITAS a dalších zdrojů uvedených v Seznamu literatury

BECKER, U., GERIKE, R., WINTER, M. A KOL. (2009): *Základy dopravní ekologie*. Ústav pro ekopolitiku, Praha. ISBN 978-80-87099-05-6

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. (2009): *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Karolinum, Praha, 1. vyd., s. 213, ISBN 978-80-246-1610-0

DOTTER, F., REITER, K., & SCHREFFLER, E. (2009): *Cleaner and Better Transport in Cities: CIVITAS II 2005-2009 Final Brochure*

KODRANSKY, M., & HERMANN, G. (2011): *Europe's parking U-Turn: from accommodation to regulation*. ITDP

JORDOVÁ, R., SPERAT, Z., BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H., MARTÍNEK, J. (2016): *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Certifikovaná metodika. CDV, v.v.i., Brno

KURFÜRST, P. (2002): *Řízení poptávky po dopravě*. Centrum pro dopravu a energetiku, Praha

LITMAN, T. (2013): *Parking Management – Strategies, Evaluation and Planning*. VTPI

PASAOGLU, G., FIORELLO, D., MARTINO, A., SCARCELLA, G., ALEMANNI, A., ZUBARYEVA, A., THIEL, C. (2012): *Driving and parking patterns of European car drivers – a mobility survey*. European Commission Joint Research Centre Institute for Energy and Transport

PLANNERS PRESS (2006): *Parking Management Best Practices*. Dostupné na: [http://www.vtpi.org/PMBP\\_ITE\\_SEPT2008.pdf](http://www.vtpi.org/PMBP_ITE_SEPT2008.pdf)

RYE, T. (2010): *Parking Management: A contribution Toward Livable Cities*. Pro německé Spolkové ministerstvo pro ekonomickou spolupráci a rozvoj zpracovala Německá společnost pro technickou spolupráci

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Přehled vývoje počtu registrovaných vozidel v letech 1961 – 2015 v Praze a v ČR.....	7
Tabulka 2: Srovnání starého a nového přístupu k parkování .....	10
Tabulka 3: Přehled nejčastějších typů regulace parkování .....	16
Tabulka 4: Dopady nástrojů regulace na počty parkovacích míst a objem dopravy.....	18

## Seznam grafů

Graf 1: Veřejně přístupná parkovací místa v Zurichu – vývoj mezi lety 2001 a 2011 .....	42
---	----

## Seznam zkratk

B+R	Bike and Ride, jed' na kole a pokračuj MHD
CNG	Stlačený zemní plyn (Compressed Natural Gas)
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
GPRS	General Packet Radio Service: Služba umožňující uživatelům mobilních telefonů
GSM	přenos dat a připojení k Internetu (případně k jiným sítím)
GSM	Globální Systém pro Mobilní komunikaci
HD	Hromadná doprava
IAD	Individuální automobilová doprava
K+R	Kiss and Ride, polib a jed', tedy rozluč se, nech vystoupit a jed' dál
LPG	Zkapalněný ropný plyn (Liquified Petroleum Gas)
MHD	Městská hromadná doprava
MM	Management mobility
OCR	Optické rozpoznávání znaků (Optical Character Recognition)
P+B	Park and Bike, zaparkuj a jed' na kole
P+Go	Park and Go, zaparkuj a jdi
P+P	Park and Pool, zaparkuj a sdílej
P+R	Park and Ride
RFID	Identifikace na rádiové frekvenci (Radio Frequency Identification)
SUMP	Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
VD	Veřejná doprava
WPL	Zpoplatnění parkování poskytovaného zaměstnavatelem (Workplace Parking Levy scheme)

## Informační zdroje CIVINETu ČR a SR

Webové stránky CIVINETu:

[www.civinet.cz](http://www.civinet.cz)

<http://www.civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>

<http://cdv.cz/civinet/>

Zpravodaje CIVINET – elektronický čtvrtletník o aktualitách z oblasti udržitelné městské mobility. Archiv Zpravodajů ke stažení na:

<http://www.civinet.cz/zpravodaje-civinet/>

Databáze CIVINET – inspirativní dopravní řešení realizovaná ve městech z České republiky a Slovenské republiky. K dispozici zde:

<http://www.civinet.cz/hledat-v-databazi/>

## Internetové zdroje k problematice parkování

Stávající trendy v parkování:

<http://www.parking-net.com/about-parking/current-trends-in-parking>

Evropský projekt Push and Pull:

<http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15>

Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel: [http://fast10.vsb.cz/rezac/download/dsn/CSN\\_73\\_6056.pdf](http://fast10.vsb.cz/rezac/download/dsn/CSN_73_6056.pdf)

VTPI on-line encyklopedie - Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning:

<http://www.vtpi.org/tdm/tdm28.htm>

## Příloha 1: Přehled legislativy v oblasti parkování

Tato publikace přináší mnoho inspirativních příkladů managementu parkování, ovšem ne všechny je kvůli platným právním normám možné zavést v České republice. Následující kapitola uvádí výběr hlavních dvou legislativních a jednoho normového předpisu, které mají vliv na zavedení managementu parkování.

### A. Prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu

- **vyhláška 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby** uvádí v § 5 *Rozptylové plochy a zařízení pro dopravu v klidu, odst. (2) Odstavná a parkovací stání se řeší jako součást stavby, nebo jako provozně neoddělitelná část stavby, anebo na pozemku stavby, v souladu s normovými hodnotami, pokud tomu nebrání omezení vyplývající ze stanovených ochranných opatření.*
- **vyhláška 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území** řeší parkování v:
  - § 21 *Pozemky staveb pro bydlení a pro rodinnou rekreaci*
    - (1) *Odstavná a parkovací stání pozemků staveb pro bydlení nebo rodinnou rekreaci podle § 20 odst. 5 a 6 musejí být umístěna ve skutečné docházkové vzdálenosti do 300 m, je-li to technicky možné.*
    - (2) *U staveb pro rodinnou rekreaci je nutno umístit odstavné stání v počtu 1 stání pro jednu stavbu.*
  - § 20
    - (5) *Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby na něm bylo vyřešeno*
      - a) *umístění odstavných a parkovacích stání pro účel využití pozemku a užívání staveb na něm umístěných v rozsahu požadavků příslušné české technické normy pro navrhování místních komunikací, což zaručuje splnění požadavků této vyhlášky.*

**Komentář:** Vázání odstavných a parkovacích ploch ke stavbě nebo jejímu pozemku, nedává možnost sdílení parkovišť více subjekty, i když se doba jejich využití nepřekrývá (např. jedno parkoviště může přes den sloužit úřadu, po skončení jeho pracovní doby může sloužit divadlu, kinu atd.). Sdílení parkovacích ploch je přitom jeden z efektivních nástrojů managementu parkování. Další věc je, že řešení parkovacích ploch v rámci stavby zvyšuje její cenu a neumožňuje plnohodnotný rozvoj konceptů života bez aut. I stavebník rodinného domu, který auto nevlastní a žije bez něho, musí na svém pozemku proti své vůli řešit plochy k parkování i odstavení. Teoretickou, úřady ale jen sotva akceptovatelnou, možnost tuto povinnost obejít mu dává pouze Změna 1 ČSN 736110, která umožňuje „upravení“ počtu odstavných a parkovacích stání o stání pro motocykly a jízdní kola (viz níže).

### B. Česká technická norma ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací

Podle této normy se navrhuje kapacity parkovacích a odstavných stání pro stavby i omezeně pro území určené k zastavení, nebo u kterého se předpokládá změna účelu nebo intenzity využití. Norma uvádí výpočet počtu parkovacích a odstavných stání i to, že vypočtenou



potřebu stání je investor stavby povinen zajistit mimo prostor místní komunikace na vlastním pozemku. Princip výpočtu počtu stání v textu neuvádíme, stejně tak ani Doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích stání pro jednotlivé druhy staveb.

Uvádíme v bodech vybrané faktory, které mají vliv na výsledný počet míst (souhrn pro parkovací i odstavná místa):

- druh stavby a počet účelových jednotek
- stupeň automobilizace (P)
- velikost obce (N)
- význam stavby (P)
- kvalita obsluhy území veřejnou dopravou (N)
- index dostupnosti veřejnou dopravou
  - o frekvence spojů veřejné dopravy na všech zastávkách v dosahu posuzované stavby (N)
  - o doba docházky na zastávku a průměrná čekací doba na příjezd spoje (P)

Pozn.: P – přímá úměra, se zvyšující se hodnotou roste počet míst pro dopravu v klidu, N – nepřímá úměra, se zvyšující se hodnotou klesá počet požadovaných míst pro dopravu v klidu.

Z ČSN 73 6110 a z výše uvedeného přehledu překvapivě vyplývá, že stejný záměr (nová výstavba) může ve dvou stejných městech nárokovat různý počet míst (celkem pro odstavná a parkovací stání). I pokud budou obě dvě města stejně lidnatá a zajistí záměru stejnou obsluhu veřejnou dopravou, výsledný rozdíl ve vypočteném množství parkovacích/odstavných míst může být dán pouze vlivem jejich různého stupně automobilizace. Ve městě s vyšším stupněm automobilizace bude navrženo více parkovacích a odstavných stání. Tím je samozřejmě ve městě s větším počtem automobilů usnadněno další zvyšování stupně automobilizace principem dopravní indukce. Stejně tak vliv kvality obsluhy území veřejnou dopravou je diskutabilní. Čím horší kvalita obsluhy veřejnou dopravou, tím více parkovacích míst. To je zdánlivě logické, v určitých případech to ale může ještě více zhoršit kvalitu obsluhy veřejnou dopravou. Kvalita obsluhy veřejnou dopravou je obvykle závislá i na možnostech parkování. Pokud bude možností parkování méně, bude více lidí veřejnou dopravu využívat. Jsou to spojitě nádoby, ČSN na problém takto nepohlíží.

Změna 1 ČSN 736110 přinesla důležitou a snadno přehlednou úpravu ve prospěch parkování jízdních kol. V komentáři k tabulce 34 – Doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích stání uvádí, že „kapacita odstavných a parkovacích stání stanovena podle tabulky 34 se upraví podle místních podmínek o stání pro motocykly a o místa pro jízdní kola“. Původní sloveso „zvětší“ bylo ve Změně 1 nahrazeno slovesem „upraví“, tj. může dojít ke snížení počtu míst pro auta ve prospěch míst pro motocykly a kola.

## Příloha 2: Šestnáct dobrých důvodů pro zavedení managementu parkovacích míst

1. **Řiďte městskou mobilitu!** Klíčem k řízení městské mobility je management parkování. Prakticky každá jízda autem končí na parkovacím místě. Management parkovacích míst je provázán s řízením poptávky po jízdě autem a zvládnutím dopravních kongescí. Ve srovnání s ostatními nástroji dopravní politiky má management parkování dvě velké výhody: Obvykle nevyžaduje velké investice a je pro veřejnost přijatelný.
2. **Uvědomte si hodnotu veřejného prostoru!** Veřejný prostor je velmi cenný a pokud se využívá k parkování, mělo by být zpoplatněné. Každé parkovací místo zabere 15 až 30 m<sup>2</sup> a průměrný motorista využije denně 2 až 5 různých parkovacích míst. Vytvoření zeleně v daném prostoru může mít příznivější dopad na hodnotu městského domu než zajištění parkování.
3. **Management parkování zlepšuje kvalitu života ve městech!** Nadměrná nabídka parkovacích míst přispívá k dopravním zácpám a brání dostupnosti pro všechny – chodce, cyklisty, veřejnou dopravu i motoristy. Zkušenosti ukazují, že když město zajistí další parkovací místa, dopravní zácpy se obvykle zhorší.
4. **Omezte provoz způsobovaný hledáním parkovacího místa!** Správný management parkování snižuje provoz vyvolaný hledáním parkovacích míst.
5. **Management parkování je řešení účinné a přitom přijatelné!** Na rozdíl od zpoplatnění vjezdu do měst nebo zvýšení cen paliva vykazuje management parkování dobrý poměr mezi účinností a přijatelností.
6. **Původní odpor se změní v podporu!** Zavádění managementu lidé obvykle nechtějí, ale jejich odpor se změní v podporu, když si uvědomí přínosy, které regulace parkování má: oživuje centra měst, snižuje množství soukromých cest, snižuje znečištění ovzduší a celkově zlepšuje kvalitu života.
7. **Prostor pro lidi, nebo pro auta?** Management parkování chrání evropská historická města před záplavou zaparkovaných aut.
8. **Podpořte vaši místní ekonomiku!** Zkušenosti ukazují, že management parkování nezničí ochody na vaší hlavní třídě – naopak bývá pro místní ekonomiku přínosem.
9. **Změňte mentální mapy!** Uživatelsky přátelské parkovací zóny v docházkové vzdálenosti od klíčových lokalit jsou přijatelné, zejména pokud bude trasa pro chůzi z parkoviště k obchodům dobře promyšlená.
10. **Firmy se neodstěhují kvůli parkování!** Management parkování nebrání tomu, aby firmy ve vašem městě investovaly.
11. **Ovlivněte způsob dopravy do zaměstnání!** Je prokázáno, že pokud na pracovištích zajistíte parkovací místa, významně ovlivňujete výběr dopravy – pokud nabízíte parkovací místa, budou zaměstnanci při cestě do práce častěji používat osobní automobil.
12. **Management parkování přispívá k bezpečnosti na silnicích.** Pokud jsou auta zaparkována příliš blízko u sebe nebo u křižovatek, zhoršují se rozhledové podmínky

- a přístup hasičů a vozidel záchranné služby. Špatné rozhledové podmínky ohrožují v první řadě děti.
13. **Porušování pravidel parkování není žádný nevýznamný přestupek!** Vynutit dodržování pravidel parkování není žádné zbytečné obtěžování automobilistů: přináší prospěch nejen ukázněným automobilistům, ale je přínosem i pro většinu uživatelů dalších dopravních prostředků. Je nezbytné pro sanitky, vozy zásobování, hasiče, cyklisty, lidi se sníženou mobilitou, na vozíčku, i pro rodiče s kočárky.
  14. **Pro parkování v nových budovách stanovte maximální, nikoliv minimální standardy!** Parkovací standardy mohou mít pozitivní vliv na bydlení a další projekty související s nemovitostmi. Při ceně parkovacího místa (od 20 000 až 40 000 € v parkovacím domě nebo v podzemní garáži) hrají významnou roli ve finanční proveditelnosti projektu.
  15. **Vhodně vyvážená volba cen parkování v parkovacích domech a na ulici a přiměřené pokuty** jsou klíčem k úspěchu managementu parkování.
  16. **Management parkování dokáže zvýšit příjmy města, které je může využít** na podporu udržitelné mobility.

*Zdroj: Evropský projekt Push and Pull*

### Iniciativa CIVITAS

Evropská iniciativa CIVITAS už více než deset let podporuje evropská města v realizaci užitečných opatření ve všech oblastech udržitelné dopravy. Evropská komise prostřednictvím tohoto programu podporuje šíření inovativních opatření a také výměnu zkušeností mezi městy EU. Z fondů CIVITAS byla dosud podpořena dopravní řešení i ve třech českých městech – v Praze, Ústí nad Labem a Brně. Pro bližší informace navštivte webové stránky [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu).

### CIVINET ČR a SR, z.s.

Spolek CIVINET Česká a Slovenská republika, z.s., byl zapsán do spolkového rejstříku 15. listopadu 2014, IČO 03519996. CIVINET je síť měst a obcí se zájmem o udržitelnou mobilitu a inovativní řešení v dopravě, jedna z deseti sítí CIVINET, které působí na území EU.

CIVINET Česká a Slovenská republika představuje síť měst, regionů a dalších partnerů věnujících se tématu udržitelné mobility z České a Slovenské republiky. Zprostředkovává dobrou praxi z oblasti udržitelné dopravy z obou zemí i dalších evropských měst včetně zkušeností z projektů realizovaných v rámci evropské iniciativy CIVITAS ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).

CIVINET je sítí měst se širokým záběrem a jako jediná síť v ČR a SR pokrývá celou oblast udržitelné, čisté a energeticky efektivní městské dopravy. Speciální pozornost pak věnuje následujícím tematickým kategoriím:

- Integrované plánování
- Veřejná hromadná doprava
- Řízení poptávky po dopravě
- Cyklistická a pěší doprava
- Čistá vozidla a paliva
- Logistika a přeprava zboží
- Parkování

### CDV, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Bylo zřízeno v roce 1992 jako právní nástupce českých částí Výzkumného ústavu dopravního v Žilině.

Základním posláním CDV je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy, veřejný i komerční sektor a zajišťování servisních činností pro MD a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru.

