

Dobré důvody a zásady

**pro regulaci a
management parkování**

park4sump.eu

Park4SUMP - Regulace a management parkování jako zásadní nástroj pro městskou mobilitu

Park4SUMP si klade za cíl pomoci městům integrovat inovativní řešení regulace a managementu parkování do plánů udržitelné městské mobility (SUMP) pro lepší mobilitu a kvalitu života. Cílem projektu je stimulovat další inovace v oblasti managementu parkování a odvrátit se od dnešních reaktivních parkovacích politik směrem ke strategičtějším, účinnějším a holističtějším. 16 evropských měst se spojilo s našimi 6 technickými partnery za podpory 3 výzkumných a parkovacích organizací, aby představilo a přeneslo výhody strategicky a inteligentně spravovaného parkování v udržitelné městské mobilitě.

Tato publikace byla vyvinuta vlastní výzkumnou prací, ale také shromažďováním informací z existujících studií a publikací (např. z předchozího projektu Push & Pull) od partnerů projektu a třetích stran, přeformulováním textů a přidáním dalších. Zveme vás k použití a kopírování obsahu této brožury. Pokud používáte a šíříte materiály z této brožury, žádáme vás, abyste o tom informovali na webu park4sump.eu

Autoři:

Robert Pressl a Tom Rye

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Vydání:

January 2020

ÚVODNÍK



Robert PRESSL



Tom RYE

První vydání brožury „16 dobrých důvodů pro management parkovacích míst“ bylo velkým úspěchem a bylo nám položeno nespočet dotazů, kdy bude vydáno druhé vydání. Nyní, v roce 2020, pět let od prvního vydání a v rámci projektu Park4SUMP financovaného H2020, jsme rádi, že se s vámi můžeme podělit o tuto novou verzi. Aktualizovali jsme nejdůležitější a nejúčinnější argumenty z prvního vydání a přidali jsme několik nových. Kromě toho jsme se rozhodli nejen poskytnout argumenty

pro regulaci parkování (dále v textu je používán převážně termín management parkování, viz. níže), ale také použít publikaci ke zvýšení znalostí našich čtenářů o základních principech regulace parkovacích míst.

Tato brožura opět poskytuje znalosti potřebné k vybudování spolehlivých politických argumentů pro management parkování ke zmírnění problémů souvisejících s parkováním, a tím k podpoře udržitelné dopravy. Měla by posílit pozice politiků, osob rozhodujících o parkování a dalších multiplikátorů, jako jsou novináři, v procesu akceptace toho, co může být na první pohled nepopulární, ale ve skutečnosti se jedná racionální a udržitelná rozhodnutí spravovat parkování na ulici i mimo uliční prostor.

Jedním z našich hlavních cílů je vyzdvihnout roli a potenciál managementu parkování, který má vliv na plánování mobility a dopravní chování cestujících (volbu dopravního prostředku), a tím funguje jako zásadní nástroj v plánování městské mobility. Naším hlavním cílem je ukázat, že management parkování je jednou z páteří plánování udržitelné městské mobility (SUMP). Je nezbytně nutné povýšit parkování od čistě provozního úkolu k mnohem strategičtějšímu plánování. Je velmi důležité si uvědomit, že správa parkovacích míst poskytuje za vložené peníze vysokou přidanou hodnotu. Opatření jsou zpravidla nízkonákladová (velmi často bez vysokých nákladů na infrastrukturu), lze je provádět rychle a generují příjmy, ze kterých je placen nejen vlastní provoz, ale zároveň podporují další opatření, jako je veřejná doprava a chůze, které vedou ke změně dopravního chování.

Brožura používá pojem “parkovací management/management parkování” ve smyslu řízení a správy, místo v ČR častěji používaného termínu “regulace parkování”. Významově jsou tyto pojmy podobné, avšak “regulace” je bližší politice založené na příkazech, nařízeních a diktátu, kdežto “management” více odkazuje na řízení a vedení politiky s větším zapojením uživatelů.

Doufáme, že vám tato brožura poskytne několik nových způsobů, jak se podívat na management parkování a vysvětlit jeho výhody pro vaše město.

Robert PRESSL a Tom RYE

Porovnání restriktivních opatření

Management parkování



- dobré přijetí
- rychlá realizace
- malé investice

Zpoplatnění silnic / jízdy v zácpě



- politicky kontroverzní
- střednědobá realizace
- vysoké investice

Faktem je: Management parkování je klíčem k řízení městské mobility.

Prakticky každá cesta autem končí na parkovacím místě. V souladu s tím správa parkovacích míst znamená řízení poptávky po používání automobilu a regulaci dopravních zácp. Ve srovnání s jinými dopravními politikami zaměřenými na správu používání automobilů představuje parkování dvě jasné výhody:

- Správa parkovacích míst obvykle nevyžaduje velké investice, jako jsou nové silnice nebo extra podpora veřejné dopravy, a lze ji tedy realizovat v relativně krátké době.
- Nějaký druh parkovacího managementu již lze nalézt v téměř všech větších městech v Evropě. Díky tomu je veřejná přijatelnost správy parkovacích míst mnohem větší než nové způsoby regulace používání automobilů, například režim zpoplatnění dopravních zácp.



Photo FGM-AMOR

Princip: Při zjevném nedostatku parkovacích míst je nejlepší se pokusit o zlepšení managementu uličního parkování před zvýšením nabídky.

Parkovací chaos a dlouhá doba vyhledávání volných parkovacích míst jsou často dávány za vinu nedostatku parkovacích míst. Obecnou odpovědí je, že město by mělo zajistit nové parkování mimo uliční prostor. Management stávajícího parkování je však často chytřejší a nákladově efektivnější přístup, protože stávající hromadné parkování v blízkosti (např. parkovací domy) je často nedostatečně využíváno. Příslušné strategie a opatření pro management uličního parkování často mohou tento problém vyřešit a přesunout poptávku z ulice do parkovacích domů a budou mnohem levnější než zvyšování nabídky. Tyto strategie mohou zahrnovat časová omezení, přiměřené ceny a / nebo lepší vymáhání. Kromě toho se doporučuje vylepšení alternativních režimů. Rotterdam je dobrým příkladem pro přesun parkování z uličního parkování mimo ulici.



Skutečnost je taková: Udělejme z našich měst místa, ve kterých chceme být

Díky velkorysým požadavkům na parkování pro nové budovy a zaměření se na „dostatek“ parkování na ulici je město přátelské k automobilům a jízdě autem, ale nikoli k lidem a chůzi. Jak Jane Jacobsová (1962, 19) psala: „Čím více je centrum rozděleno a protkáno parkovišti a garážemi, tím je nudnější a mrtvější. Není nic odpudivějšího než mrtvé centrum.“ Velké plochy parkování v uličním prostoru, zejména v centrech měst, mohou mít stejný dopad. Chceme však víc od našich ulic, než jen prostor pro dopravu a parkování zdarma. Chceme také prosperující ekonomiku, bezpečnost, zdraví, příjemnou chůzi a příjemné prostředí. To znamená, že zásada „dostatečného“ parkování musí být omezena a v politice parkování musí být zohledněny další priority plánů udržitelné městské mobility, jako je kvalita života a prostor pro jiné druhy dopravy.



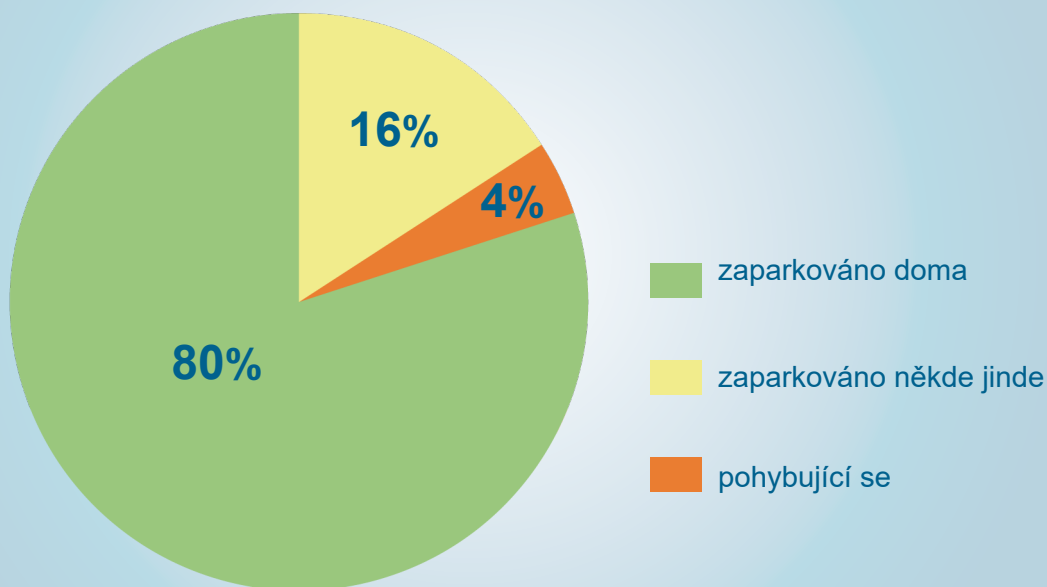
Photo FGM-AMOR

Skutečnost je taková: rozdělení veřejného prostoru často upřednostňuje parkování

Není snadné ani levné zvyšovat množství veřejného prostoru v našich městech, zejména v časech úsporných opatření, kdy orgány veřejné správy mají málo peněz na nákup dalších pozemků. Tato situace klade důraz na potřebu spravedlivějšího rozdělení veřejného prostoru, který již existuje – a jehož nepřiměřeně velké množství je v současnosti věnováno parkování. V moderních a inteligentních městech je docela nepopulární brát prostor z parků, dětských hřišť nebo oblastí, kde se lidé rádi setkávají a tráví čas. Na druhou stranu, vozidla - pohybující se i stojící - těží z většího prostoru, než by měla při zohlednění relativních modálních podílů. Existuje mnoho příkladů toho, jak bylo přerozdělení prostoru v neprospěch zaparkovaných aut spojeno se zlepšením v místní ekonomice - město Gent v Belgii je příkladem, protože vede svá konkurenční města v regionu navzdory nebo snad proto, že změnilo svou politiku parkování za účelem snížení množství parkování na ulici.

Dalším příkladem je španělské město Vitoria Gasteiz, které dokázalo snížit podíl používání automobilů z 36% na 24% a kde bylo přerozdělení veřejného prostoru jedním z hlavních cílů jeho parkovací politiky.

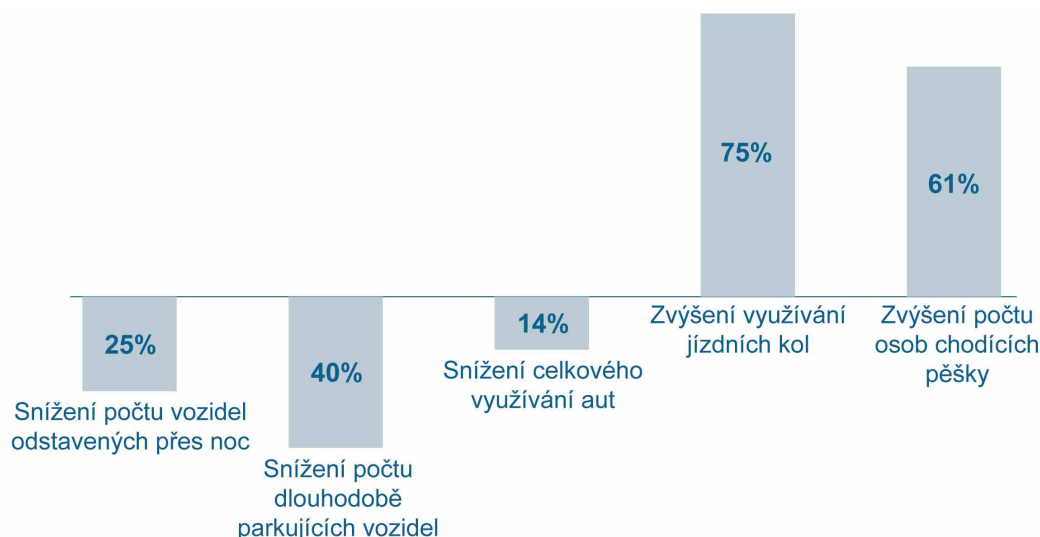
Všední den průměrného vozu



Faktem je, že pro jedno auto je potřeba více než jedno parkovací místo - toto je neefektivní využití omezeného prostoru

V průměru jsou soukromé automobily zaparkovány 80% času u domu jejich majitele, 16% někde jinde a ve skutečnosti cestují pouze kolem 4% času - a parkování je samozřejmě zajištěno téměř v každém místě určení. Parkování tak podporuje pozoruhodně neefektivní využití zdrojů. Snížení dostupnosti parkování motivuje lidi, aby využívali sdílenou mobilitu (veřejnou dopravu, spolujízdu) tam, kde jsou dnes vozidla používána ve značné míře času, nebo aby chodili nebo jezdili na kole, což vše je mnohem efektivnější využití městského prostoru.

Výsledky aktivního managementu parkování v Mnichově



Zdroj: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Faktem je: Management parkování přispívá k lepšímu výběru druhu dopravy, a tím i ke kvalitě života.

Politika nadměrné nabídky parkování přispívá k dopravním zácpám a omezuje dostupnost pro všechny: chodce, cyklisty, uživatele veřejné dopravy nebo řidiče automobilů. Navzdory tomu, že ve městech byla po mnoho let zajišťována nabídka parkování, zhoršily se dopravní zácpy; to jasně ukazuje na potřebu managementu parkování. Efektivní strategie managementu parkování jsou chytré způsoby, jak se vypořádat s omezenou dostupností a omezeným veřejným prostorem.

Na začátku devadesátých let se město Mnichov začalo zaměřovat na management parkovacích míst jako na způsob, jak omezit používání automobilů v centru města. Tehdy byly dopravní zácpy a dlouhodobé parkování označeny za klíčové otázky ovlivňující kvalitu života. Bylo zavedeno několik opatření; mimo jiné byly vybrány dvě obytné čtvrti, aby se snížilo pojíždění z důvodu hledání místa pro parkování (pojíždění kolem dokola, hledání neobsazeného prostoru). Po pečlivém prostudování správného podílu mezi parkováním pro rezidenty a návštěvníky byla zavedena aktivní management parkování. O rok později byly výsledky ohromující: snížení o 25% u parkování přes noc, 40% snížení u dlouhodobého parkování, pojíždění z důvodu hledání volného místa a nelegální parkování bylo téměř vyloučeno. V roce 2008, po téměř deseti letech aktivní managementu parkovacích míst, došlo v celém vnitřním městě ke snížení používání automobilů o 14%, používání jízdních kol se zvýšilo o 75% a chůze o 61% (Kodransky a Hermann, ITDP, 2011).



Foto FGM-AMOR

Princip: Někde musíme zaparkovat svá auta, ale znamená to, že vždy potřebujeme více parkovacích míst?

Jednou z nejčastějších stížností v centrech měst, zejména od obchodníků a majitelů malých podniků, je to, že na ulici není dostatek parkovacích míst, a že je potřeba vytvořit více a levnějších míst na ulici i na samostatných parkovištích. Dříve, než poskytnete více a / nebo levnější parkování, je však důležité zjistit, zda tomu tak skutečně je - v neposlední řadě proto, že další parkování podpoří vyšší používání automobilů, jak je uvedeno výše.

Průzkum parkování (obrátkovosti a uživatelů) ukáže skutečnou obsazenost prostorů ve všední dny a víkendy a dá dobrou představu o tom, kdo (dojíždějící, obyvatelé, nakupující, sami obchodníci) parkují na jakých místech a na jak dlouho. Ukáže, kde je poptávka velmi vysoká a kde, často velmi blízko, jsou prázdná parkovací místa. Pro přerozdělení poptávky mohou být zavedena opatření managementu parkování, jako jsou upravené ceny nebo délka parkování. Lidé mohou být upozorněni na prázdná parkovací místa vzdálená kousek pěšky. Je také důležité vytvořit vazbu mezi cenami na parkovištích mimo ulici a parkováním na ulici, protože placené parkování mimo ulici může být často nedostatečně využíváno, protože ceny jsou na ulici nižší a řidiči raději hledají volné místo tam.



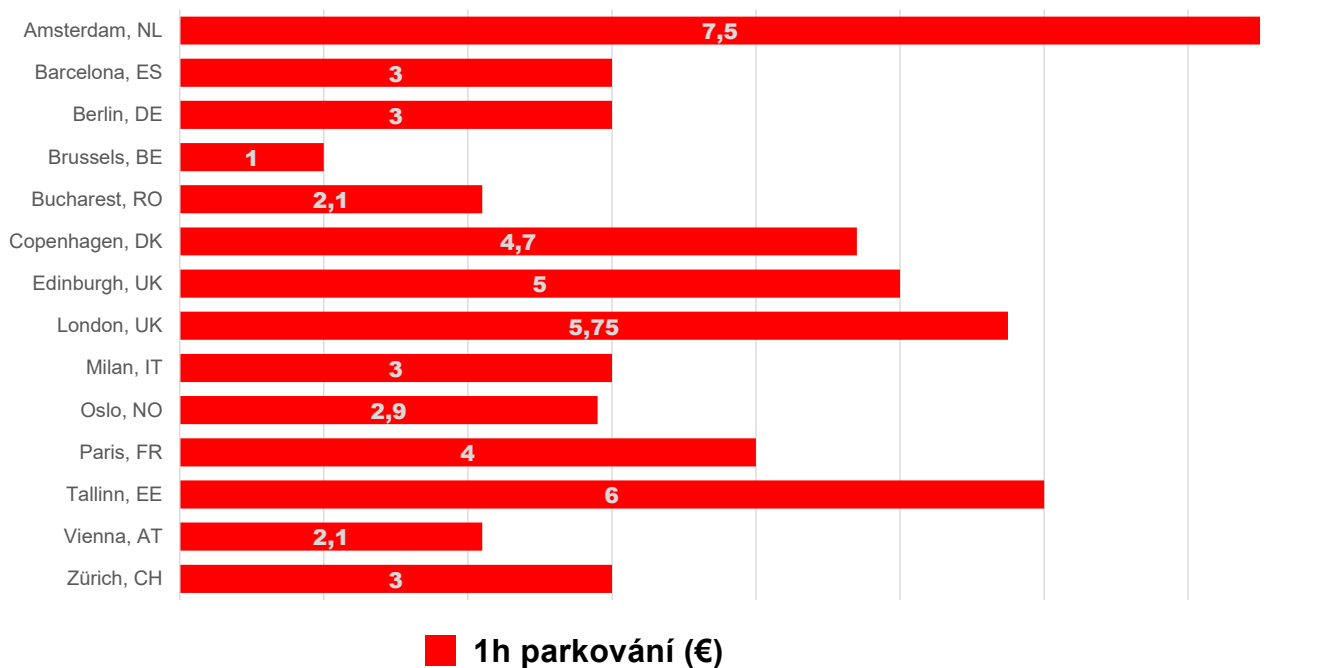
Foto: Paradoxní intervence z projektu Metamorphosis.

Skutečnost je taková, že parkování profituje z veřejných prostor – tedy z toho, co ve skutečnosti není zdarma

„Veškeré parkování něco stojí, i když řidiči za jeho použití neplatí žádné poplatky - použitý prostor by mohl být využit pro něco jiného (příležitostné náklady) a parkovací místa musí být provozována a udržována. Pokud řidiči neplatí za parkování, pak místo toho sdílejí náklady všichni ve městě, buď prostřednictvím vyšších obecných nájmů (a tedy cen) za obchody v nákupním centru, nebo možná prostřednictvím vyšších místních daní, pokud obec nové parkoviště dotovala. To jsou peníze, které by často mohly přinést vyšší přínosy, kdyby byly utraceny jinde.“ Tom Rye říká: „Parkování je obecně vnímáno jako veřejné dobro a jako takové je něco, co si řidiči (zejména) myslí, že by mělo být zdarma“. Parkování na ulici využívá veřejný prostor, ale jak parkovací politika města Groningen (NL) několikrát zdůrazňuje, když je prostor obsazen zaparkovaným autem, je efektivně privatizován řidičem, který tam zaparkoval, a nikdo jiný jej nemůže použít. Obdobně mohou být příjezdy (rampy) napříč chodníky pro přístup k nemovitostem používány pouze majitelem a jeho hosty, a tedy opět privatizují veřejný prostor. To vše ukazuje, že je nutné, aby SUMP zvážil, zda je vůbec parkování nejlepším využitím veřejného prostoru, nebo zda existuje využití s vyšší hodnotou, která spíše oceňuje lidi než auta.

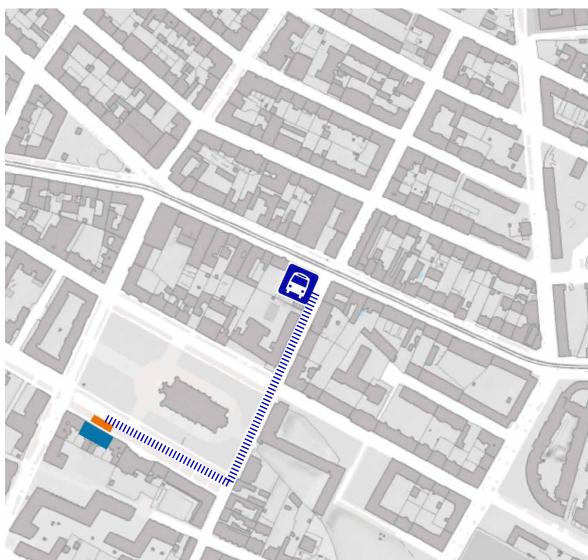
9 PARKOVÁNÍ JE ČASTO DOTOVANÉ

Poplatek za 1 hodinu parkování na ulici v nejdražší části města



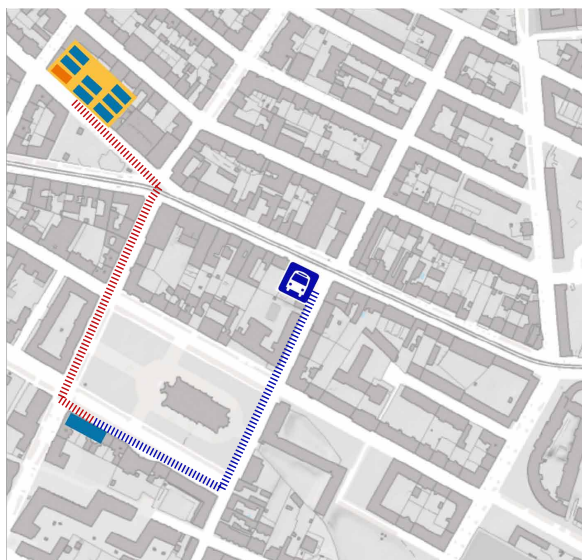
Faktem je, že to, co účtujeme za parkování, často neodráží jeho skutečnou hodnotu

Obrázek ukazuje maximální ceny za 1 hodinu parkování na ulici ve vnitřních městech ve vzorku evropských měst. Pokud vezmeme v úvahu, že parkovací místo zabírá asi 15 čtverečních metrů plochy, pak poplatek 1 EUR za hodinu znamená „nájemné“ 6,7 centů (1,8 Kč) za metr čtvereční za hodinu nebo 67 centů (18 Kč) za deset hodin denně (období, kdy se poplatky obvykle účtují) nebo 200 EUR (5400 Kč) za metr čtvereční za měsíc za předpokladu podobné obsazenosti 30 dní v měsíci. Většina budov v centrálních oblastech má více pater, což přináší mnohem vyšší nájemné za každý čtvereční metr plochy. Tam, kde jsou uživatelům poskytovány parkovací domy, se investiční náklady zvyšují o částku, která musí být účtována, pokud má být skutečná cena za parkování zaplacená uživatelem. Ale často tomu tak není, namísto toho si užívá dotaci od města, která tlačí cenu „dolů“ na 4 € až 5 € (108 – 135 Kč) za hodinu.



Parkování přímo před domem.
Vzdálenost k zastávce veřejné dopravy
je 30x větší.

**PRIVILEGIA PRO UŽIVATELE
AUTOMOBILŮ**



Parkování před domem je zakázáno, ale je možné
v hromadné garáži ve stejné vzdálenosti jako je
zastávka veřejné dopravy.

**SPRAVEDLIVÉ VŮČI ALTERNA-
TIVNÍM REŽIMŮM**

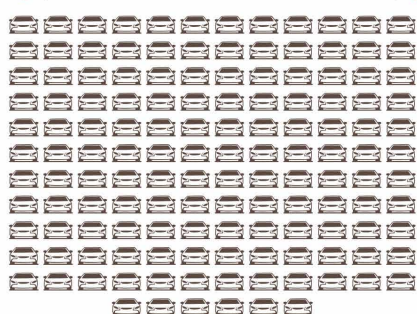
Skutečnost je taková: Budování parkovacích míst bude mít nepříznivý vliv na volbu ostatních druhů dopravy, bude povzbuzovat lidi, aby používali své auto a zvyšovali tak dopravní zácpy.

Od zveřejnění zprávy britského ministerstva dopravy „Silnice a generování dopravy (provozu)“ (1994) výzkum prokázal, že zkapacitňování silnic zvyšuje objem dopravy a často s tím i dopravní zácpy. Existuje také velmi jasný vztah mezi poskytováním parkování a používáním aut - tam, kde je úroveň parkování vyšší, je větší část cest prováděna autem. Konečně je také zřejmé, že města s některými z nejnižších úrovní dopravních zácp, jako jsou Vídeň a Curych, uplatňovala po mnoho let politiku zpoplatňování parkování a snižování počtu parkovacích míst v nových budovách. Město Nottingham v Anglii, které zdaňuje parkovací místa mimo uliční prostor pro zaměstnance velkých zaměstnavatelů ve městě, má nižší dopravní zácpy než srovnatelná města, která takovou daň nemají. Pokud je tedy cílem SUMP snížení dopravních zácp, musí být management parkování jádrem plánu. Pokud města neregulují parkování současně se zlepšováním alternativních druhů dopravy, bude veškerá snaha povzbudit lidi k používání veřejné dopravy, chůze nebo jízdy na kole mnohem méně efektivní - místo toho je zapotřebí klasický přístup metody cukru a biče.

Snížení stavebních nákladů nahrazením jednotlivých parkovacích míst pro byty místy pro car-sharing.

138 bytů

138 parkovacích míst - 1 pro každý byt



Využití prostoru: 3,450 m²
Náklady: 307.000 €

10 míst pro vozidla car-sharingu



Využití prostoru: 250m²
Náklady: 15.000 €

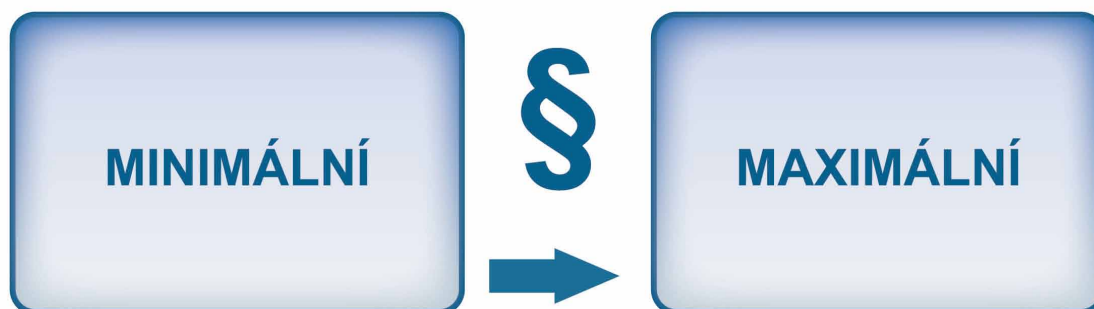
Využití prostoru - 25m² –
parkovací místo včetně manévrovacího prostoru

Zdroj: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (graf upravený FGM-AMOR)

Princip: Je chytřejší nabídnout novým obyvatelům vícero možností mobility, než vyžadovat minimální počet parkovacích míst.

Mnoho měst stále vyžaduje stejné množství parkovacích míst pro nové byty bez ohledu na to, kde jsou nebo kdo v nich bude bydlet. To zvyšuje náklady na výstavbu a nároky na pozemky, a tím i cenu nových bytů. Flexibilní přístup, kdy nabídka parkování souvisí s dostupností veřejné dopravy, jízdy na kole a chůze, s managementem parkování na ulici a příjmy lidí, kteří jsou cílovým trhem s byty, může vést k účinnějšímu poskytování parkovacích míst a dostupnějšímu bydlení. Výše uvedený graf ukazuje náklady na zajištění individuálního parkování v nové výstavbě ve srovnání s poskytováním parkování pouze pro car-sharingová auta.

Parkovací standardy



Pravda je, že standardy parkování mohou mít pozitivní dopad na bydlení a další realitní projekty.

Náklady na vybudování parkovacího místa v garáži nebo v podzemí se velmi často mohou pohybovat mezi 20 000 a 40 000 EUR (500 tis. až 1 mil. Kč). V mnoha městských developerských projektech hraje parkování důležitou roli, zejména z hlediska finanční proveditelnosti projektu. Požadavky na parkování - známé také jako parkovací standardy nebo parkovací koeficienty/normy - jsou pro nemovitost zásadním problémem a klíčem k zajištění propojení mezi regenerací měst a udržitelnou mobilitou. Maximální standardy parkování by měly nahrazovat minimální standardy, zejména v oblastech, kde existuje účinná regulace uličního parkování.

Parkovací standardy by mohly souviset s dostupností oblasti alespoň veřejnou dopravou. Pokud je oblast dobře obsluhována veřejnou dopravou, méně lidí využívajících rozvojovou oblast potřebuje auto. Minimální požadavky na parkování lze také odstranit, aby se stimuloval udržitelný růst, jak se nedávno stalo v Sao Paulu (ITDP, 2014) nebo se již řadu let děje v Amsterdamu, Curychu, v některých částech Paříže nebo ve Velké Británii.

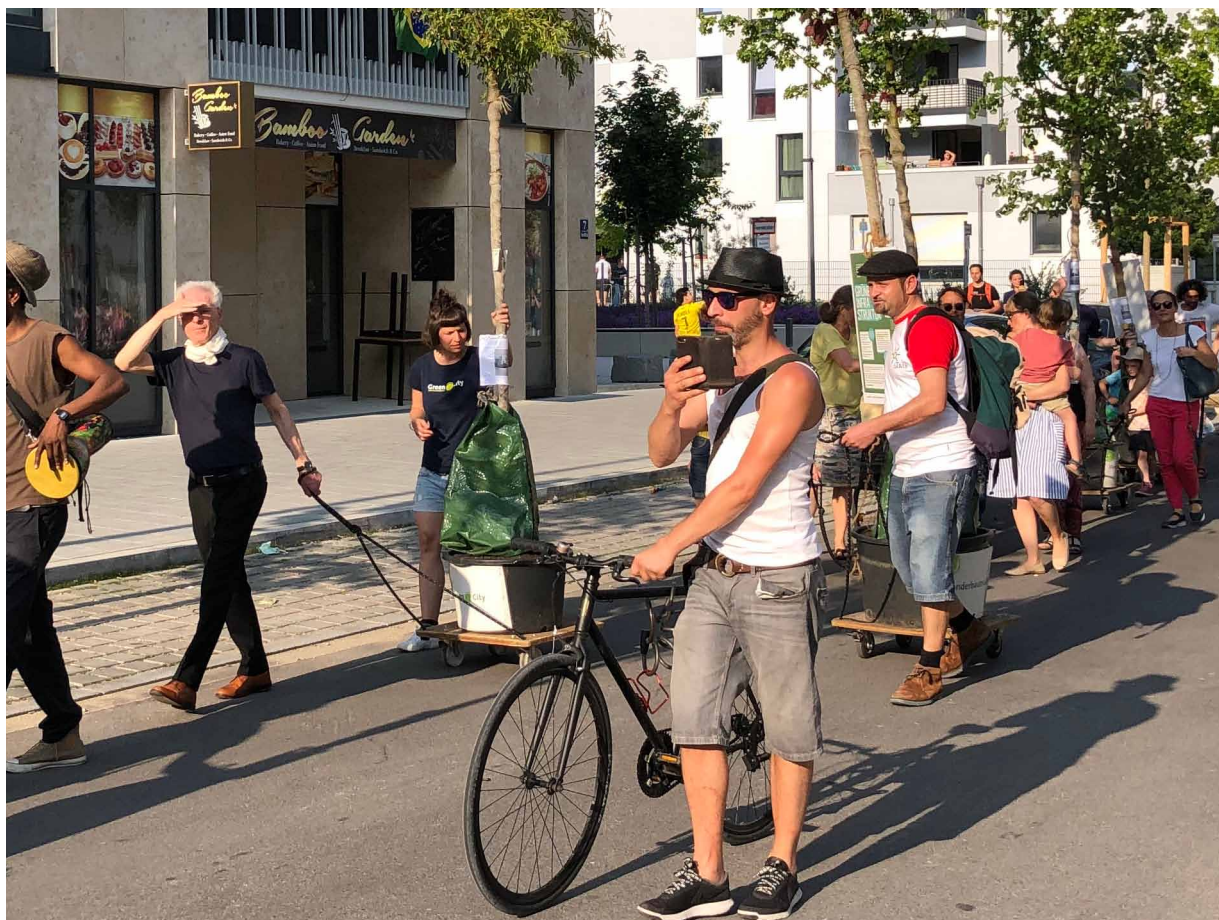


Foto: Martin Rojak

Princip: Snižte emise CO₂ namísto jejich zvyšování.

Zmírňování dopadů změny klimatu ve městech se stává horkým tématem - konkrétně města hledají způsoby, jak snížit dopad vysokých teplot na své obyvatele. Přeměna uličního parkování na zelenou plochu se stromy by však také mohla přispět ke zmírnění změny klimatu, a to změnou prostoru, který přispívá k používání automobilů, a tím i emisí na místo, které působí jako absorpce CO₂. Pokud průměrné auto jezdí 35 km denně a eliminuje-li parkovací místo, sníží se tento denní počet najetých kilometrů o 7 km. S průměrnou úrovní emisí 180 g CO₂/km dojde ke snížení o 1,26 kg CO₂ za den. Navíc místo parkování se mohou vysadit stromy. Místo každého parkovacího místa mohou být vysazeny až 2 stromy, které absorbují až 6400 kg CO₂ za den (v závislosti na typu stromu a s ohledem na fotosyntézu). Navíc každý strom (20 m vysoký a s asi 600 000 listy) produkuje v průměru 4,6 tuny kyslíku, což pokryje potřebu asi 10 lidí.

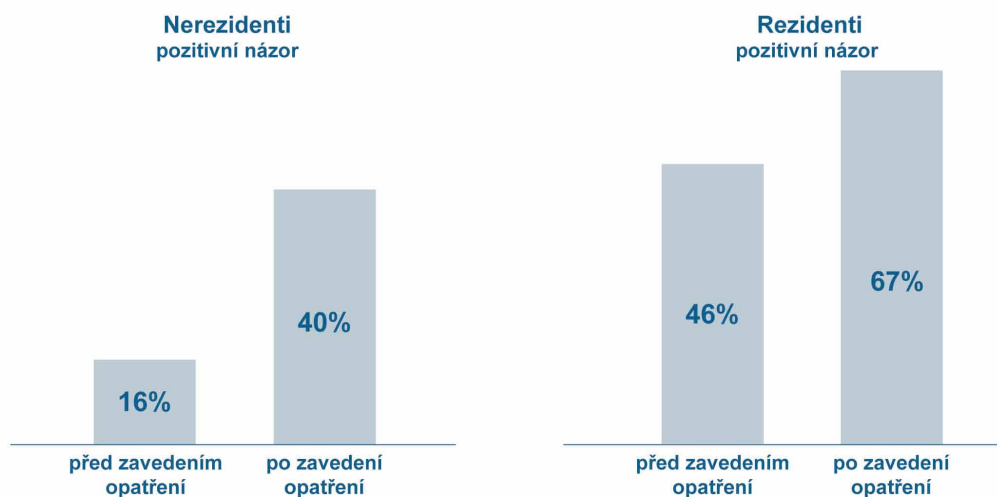


Princip: Politická podpora nezmizí při zavedení managementu parkování.

Pokud jsou opatření pro management parkování pečlivě naplánována, jsou férová a pokud je pohyb peněz transparentní, a především zlepšují situaci ve městě a parkování, pak neprohrají politikům volby. Ve skutečnosti mnoho měst zjistí, že když byla jednou v jedné čtvrti zaveden kvalitní management parkování, zpravidla funguje tak dobře, že o to žádá i mnoho dalších čtvrtí.

Přijetí managementu parkování

Vídeň, okres 6-9



Zdroj: COST 342, 2005

Skutečnost je taková: Lidé si obvykle stěžují před tím, než je zaveden management parkování, ale počáteční opozice se změní na podporu, když si uvědomí dopady!

Parkovací management zlepšuje kvalitu života ve městech. Ačkoli obyvatelé města mohou mít obavy v době plánování, nakonec vás vaši občané budou mít rádi, jakmile bude implementováno. Města jako Amsterdam, Kodaň, Mnichov, Londýn, Gent, Curych, Štrasburk, Barcelona atd. mají v managementu parkování dlouhou tradici a občané mají z této politiky prospěch.

„Dopady těchto nových parkovacích politik byly působivé: revitalizovaná a prosperující centra měst; výrazné snížení počtu cest osobními auty; snížení znečištění ovzduší; a obecně zlepšená kvalita života“ (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011). Tato citace - od amerických vědců studujících evropský přístup k správě parkovacích míst - dokonale shrnuje potenciál managementu parkování pro vytváření lepších měst.

Průzkum „před a po“ ve Vídni ukazuje rozdíl v postojích před a po zavedení managementu parkování ve Vídni. Souhrnně lze říci, že kladné přijetí bylo po implementaci výrazně vyšší než před ní. U nerezidentů poklesl počet negativních postojů ze 68% na 54%, zatímco pozitivní názory vzrostly ze 16% na 40%. Pozitivní přístup obyvatel se po zavedení zvýšil na 67% (ze 46% dříve), zatímco negativní postoje klesly z 34% na 30% (COST 342, 2005).

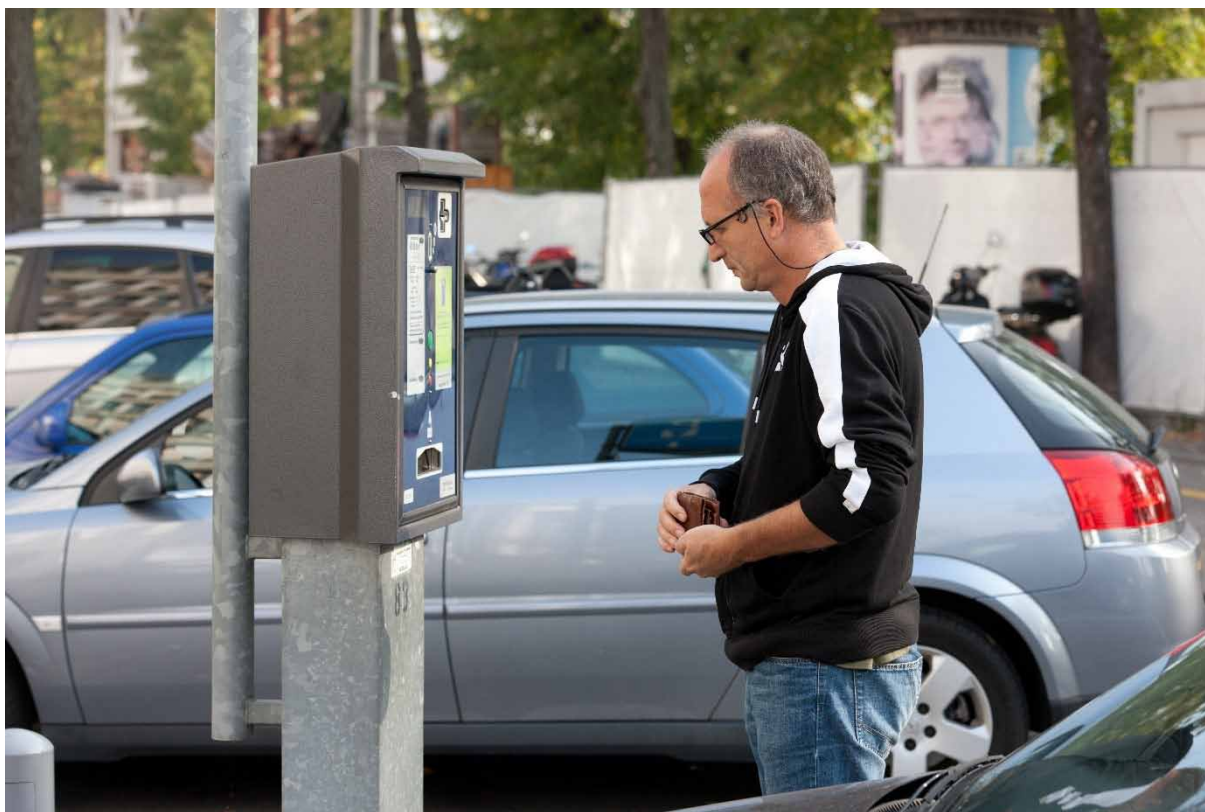
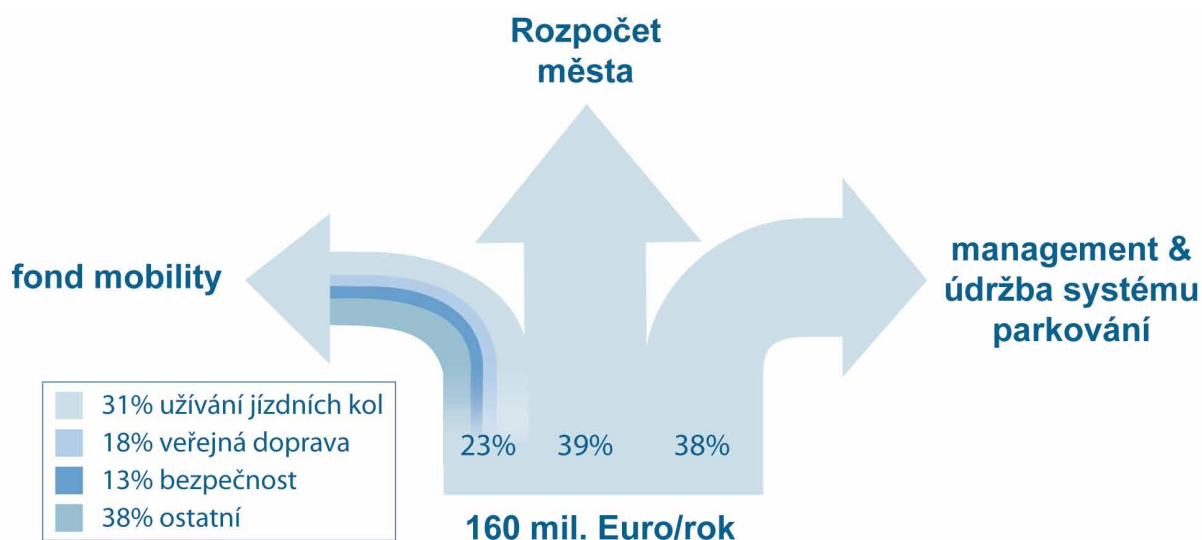


Foto: FGM-AMOR

Princip: Rozpočty městských částí jako pobídka ke zvýšení přijatelnosti placeného parkování.

Pokud je část peněz získaných z placeného parkování věnována komunitním sdružením v místní oblasti, která se může rozhodnout, jak je utratit, může to zvýšit přijetí placeného parkování jako opatření, protože je zřejmé, jak jsou peníze utraceny a místní obyvatelé a podniky se cítí lépe, pokud mohou mít situaci pod kontrolou. Peníze samozřejmě nemusí být vynaloženy na opatření v oblasti dopravy, ale mohly by být použity na jiné věci za účelem zlepšení místního prostředí, dětských hřišť atd.

Využití parkovacích poplatků v Amsterdamu



Zdroj: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Faktem je, že: Management parkovacích míst může zvýšit obecní příjmy, které lze použít k podpoře udržitelné mobility!

Města jsou velmi často závislá na národních vládách pro velkou část svých rozpočtů. V posledních letech došlo ke snížení těchto rozpočtů téměř všude. Daně z nemovitostí jsou v mnoha městech primárním zdrojem obecních příjmů. S výjimkou několika málo měst se reálné hodnoty nemovitostí v Evropě celkově snížily, čímž se snížily obecní příjmy. Management parkování nebo ještě lépe přístup PUSH & PULL může přispět ke zvýšení obecních příjmů, aniž by došlo ke zvýšení - nebo dokonce ke snížení - fiskálního tlaku na obyvatele. Současně se může zlepšit kvalita alternativ k používání automobilů. Tyto příjmy by měly být (alespoň částečně) vyčleněny na financování opatření udržitelné mobility.

Například v Amsterdamu činil hrubý příjem z placeného parkování za rok 2012 cca. 160 milionů EUR (4,3 mld Kč). Přibližně 38% těchto peněz bylo vynaloženo na správu a údržbu parkovacího systému, 39% šlo do celkového rozpočtu města a 23% bylo vynaloženo na financování opatření v oblasti mobility (31% na cyklistiku, 18% na veřejnou dopravu, 13% pro zlepšení bezpečnosti atd.). Takto je tvořen Amsterdamský fond mobility. Jiná města, jako je Gent, Barcelona, Graz nebo Nottingham (kde je zaveden poplatek pro zaměstnavatele nebo organizace, kteří poskytují parkovací místa svým zaměstnancům, pravidelným obchodním partnerům nebo studentům), postupují podobným způsobem.



Foto FGM-AMOR

Princip: Tři silné nástroje pro regulaci parkování: doba trvání, poplatky a povolení.

V místech, kde poptávka po parkování převyšuje nabídku, lze pomocí nástrojů pro regulaci upřednostnit, kdo získá přístup k omezenému prostoru, místo toho, aby se automaticky zvyšoval počet parkovacích míst. Klíčové nástroje jsou omezení délky stání; cena; a vydávání parkovacích karet (někdy za poplatek) pro určité skupiny uživatelů, jako jsou obyvatelé, aby jim byl poskytnut preferenční přístup k parkovacímu místu. Nejlepší je začít v oblastech s nejvyšší poptávkou s malými omezeními (nízké ceny, velkorysé maximální limity stání), aby se princip přijal. Ceny lze později zvýšit, nebo zkrátit délku pobytu.

Sazby závisí na politice a cílech



Foto: ©iStock.com/faberfoto_it

Faktem je: Správné sazby, ceny a přiměřené pokuty jsou klíčem k úspěchu regulace parkovacích míst.

Dlouhodobá investice do staveb parkovacích garáží - soukromých nebo veřejných - byla ve většině případů klíčovou součástí parkovací politiky v mnoha oblastech. Teoreticky by sazby parkovného měly být dobře vyvážené - v garážích i na ulici. Vztah mezi cenou za parkování na ulici a mimo ulici však není v jednotlivých městech stejný. Některá města uplatňují vyšší poplatky parkování na ulici, jiná mají vyšší ceny mimo ulici. Obecně lze říci, že vyšší poplatky za parkování na ulici - ve srovnání s parkováním mimo uliční prostor - mohou vést ke snížení dopravy při vyhledávání volného místa a mohou zvýšit konkurenceschopnost garáží. To je důležitá strategie při jednání se soukromými investory o výstavbě garáží.

Viz také argument „Redukujte pojíždění při hledání volného parkovacího místa!“.



**OBSAZENOST
85%**

Princip: Zajistěte, aby prioritní uživatelé mohli snadno najít parkovací místo

Zatímco management parkování se může snažit snížit celkovou nabídku parkování, komunální politici mohou chtít, aby pro některé kategorie řidičů bylo „snazší“ najít volné parkování. Mohou to být obyvatelé a / nebo zákazníci. (V pozdějších fázích vývoje politiky parkování se v některých městech může důraz na zajištění parkování pro zákazníky snížit, ale při prvním zavedení managementu parkování je to často považováno za klíčový problém, který v mnoha městech zůstává klíčovým problémem. I když samozřejmě doprava za účelem nákupu nebo volného času může také způsobit dopravní problémy a znečištění.)

Názor mnoha odborníků na parkování je, že maximální obsazenost parkoviště by neměla přesáhnout 85% a pokud se tak stane, měly by se ceny zvýšit. Je-li dosaženo pravidlo 85%, znamená to, že pojiždění za účelem hledání parkovacího místa (a výsledné dopravní zácpy) je minimalizováno. Někteří odborníci navrhli, že pravidlo 85% může vést k nadměrné nabídce a určitě by se mělo vztahovat pouze na parkování na ulici, kde je nabídka omezena, a nikoli na výpočet množství parkování, které má být zajištěno v nových budovách.



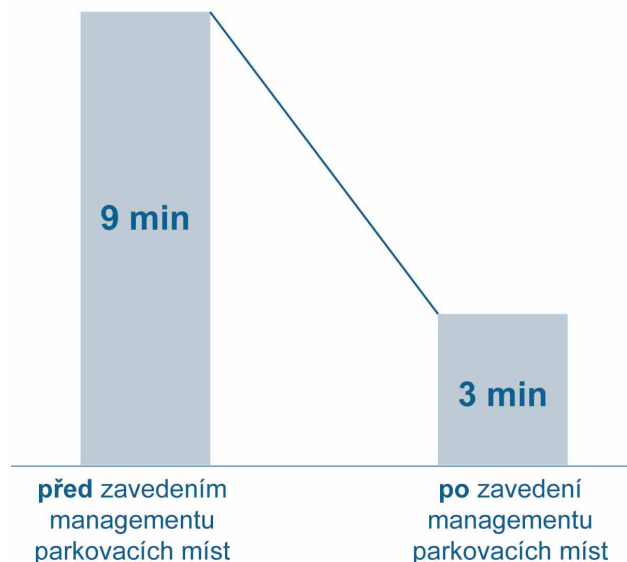
Fotos: Stadt Zürich

Princip: Stop stav parkování z Curychu - Pro každé nové parkovací místo v garáži je nutné odstranit parkovací místo na ulici

Cílem stropu pro nabídku parkování bylo dosáhnout rovnováhy mezi požadavky na vytváření pěších zón a požadavky podniků na pokračující zvyšování počtu parkovacích míst. Proto je dosaženo přímé rovnováhy: při výstavbě nového parkování mimo ulici se počet parkovacích míst na ulici rovnoměrně sníží. Vzniklé místo na ulici se využije pro cyklistická opatření, chodce a zelené plochy.

Průměrná doba k nalezení parkovacího místa ve

Vídni, okresy 6-9



Zdroj: COST 342, 2005

Fakt je: Management parkování vede k menšímu provozu při hledání volných parkovacích míst!

Pojíždění po parkovišti (provoz při vyhledávání volných parkovacích míst) vede nejen k dodatečným nákladům pro řidiče (více času a paliva), ale má také negativní externality pro společnost, jako je další znečištění, hluk a nehody. Kodransky a Hermann, ITDP, 2011 odhadují, že až 50% dopravních problémů s kapacitou komunikací ve městě je způsobeno řidiči, kteří pojíždí kolem a hledají levné parkovací místo. Je zjevné, že účinný management parkování s ekonomickými mechanismy, které harmonizují poplatky za parkování na ulici i mimo ulici, může výrazně snížit pojíždění při hledání parkování.

Hodnocení dopravy „před a po“ ve vídeňských okresech 6–9 ukazuje pokles provozu při vyhledávání parkovacích míst z 10 milionů km (osobních automobilů) ročně na 3,3 milionu km, tj. o dvě třetiny. Zatímco před zavedením managementu parkování tvořilo vyhledávání parkovacích míst 25% celkového objemu provozu, nyní činí pouze 10%. V okresech 6 až 9 bylo zjištěno, že průměrná doba potřebná k nalezení parkovacího místa byla snížena z přibližně 9 minut na sotva 3 minuty po zavedení managementu parkování (COST 342, 2005).



Foto: Stadt Freiburg

Princip: Plánujte na pozemku prostor pro garáže, ale postavte je pouze v případě skutečné potřeby - na základě pozorované, ne predikované poptávky. Mezitím využijte prostor k jinému účelu.

Principem je předvídat předpokládanou poptávku po parkování, mít plán jak se s tím vypořádat, ale nestavět parkování tak, aby uspokojilo veškerou předpokládanou poptávku, dokud nebude rozvojová lokalita plně funkční a bude možné pozorovat skutečnou poptávku po parkování. Ve Freiburgu, čtvrti Vauban, byl zvolen tento přístup: zaprvé byl prostor vyhrazen pro parkovací dům (ale nebyl postaven); za druhé, prostor byl využit „dočasně“ na hřiště; zatřetí, byla pozorována skutečná poptávka po parkování a bylo zjištěno, že další parkovací dům není třeba. Navíc skutečnost, že prostor je nyní využíván jako hřiště, z hlediska veřejné přijatelnosti ztěžuje jeho přeměnu na parkování.



Foto FGM-AMOR

Princip: Dohled a vymáhání pravidel parkování jsou nutné, protože předpisy a vyhlášky o parkování zlepšují parkovací situaci

Nástroje pro management parkování nebudou fungovat, pokud nebudou vynucovány. Když se něco, co bylo dříve pro všechny k použití zdarma, stane regulovaným a / nebo zpoplatněným a bude zavedeno vymáhání, často se vyskytnou negativní reakce. Jak tedy udržet tyto reakce na minimu? Nejdříve ze všeho pravidla a vymáhání nastavte férově: například udělte vyšší pokutu tam, kde parkování brání jiné dopravě, a ujistěte se, že každý má stejné riziko pokuty, pokud poruší pravidlo. V úvodní fázi neudělujte pokutu za první nebo druhý přestupek, pouze dejte varování. Dejte lidem vědět, kde a jak se peníze získané z pokut utratí. A proškolte donucovací orgány, aby lidem pomohly s parkováním a dalšími otázkami, a nejen aby jim rozdávaly pokuty.



Foto FGM-AMOR

Princip: Experimentujte s novými způsoby využití parkovacích míst - pokud to nefunguje, můžete je kdykoli vrátit!

Pro lidi je často obtížné představit si změnu vzhledu ulice, což znamená, že jejich reakce k novým návrhům může být přehnaná a často negativní. To platí zejména pro ty, kteří jsou „typickými“ účastníky veřejných diskuzí a participačních aktivit.

Parkovací místo na ulici je však něco, co lze změnit dočasně a v případě potřeby opět vrátit - a díky tomu lidé snadno uvidí, že změna může být taková, se kterou mohou snadno žít nebo si ji dokonce užít. Město Rotterdam použilo tento přístup v mnoha ulicích, dočasně změnilo parkovací místa na terasy restaurací, veřejné prostory nebo parkování pro kola, aby lidem ukázalo, že to může fungovat, a získalo „souhlas“ pro pozdější, trvalé změny.



Foto: Hr. Schön

Princip: Sdílené parkovací domy jako způsob podpory udržitelnějšího dopravního chování

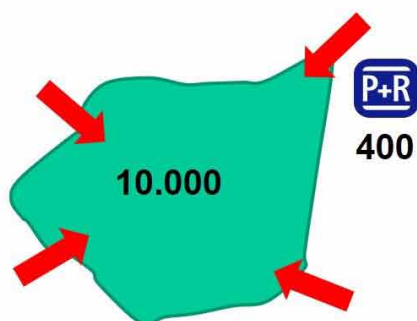
Raději než malé parkoviště pro každou budovu postavte spíše v určité vzdálenosti samostatné větší parkoviště, aby obsloužilo všechny budovy ve rozvojové lokalitě.

Je běžné, že každý nový dům nebo bytový dům má vlastní parkovací garáže. Alternativní řešení snižuje stavební náklady, uvolňuje prostor bezprostředně kolem budov pro zelené plochy a vybízí lidi k používání udržitelných druhů dopravy. Tím alternativním řešením je postavit jeden velký parkovací dům, který bude sloužit celé oblasti, ale bude v určité vzdálenosti. Průkopníkem tohoto přístupu je známý rozvojový projekt čtvrti Vauban ve Freiburgu v Německu, kde obyvatelé mohou dojet autem až ke svému bytovému domu, aby naložili a vyložili svá auta, ale kde je parkování v jednom velkém parkovacím domě vzdáleném asi 300 metrů. Tato vzdálenost od domu k zaparkovanému autu podporuje pěší, cyklistickou a hromadnou dopravu pro cesty v rámci města a uvolňuje prostor kolem bytů pro příjemnější využití, jako jsou dětská hřiště a kavárny.

PARK AND RIDE - NE VŠELÉK, ALE POLITICKY DŮLEŽITÉ; POMŮŽE, POKUD BUDE PROVEDENO SPRÁVNĚ

Slepá ulička

Budování dalšího parkování vede k dalším cestám autem

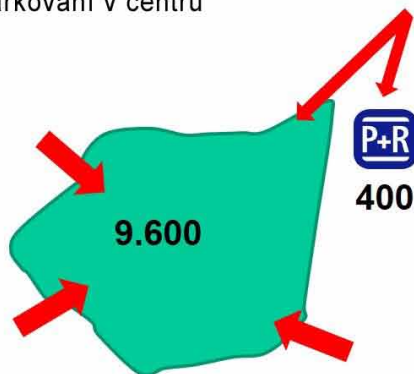


$$10.000 + 400 = 10.400$$

v P&R

Správný postup

Je nutné snížit nabídku parkování v centru



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

V centru v P&R

Princip: P&R by měly nahrazovat parkování v centru města, nepřidávat další místa

P&R je často považováno za všelék na problémy s parkováním a je požadováno vždy, když je v městských centrech zaveden management parkování. Existuje však několik důležitých principů, na které je třeba pamatovat, pokud má investice do P&R skutečně podpořit udržitelný rozvoj dopravy města a fungovat řádně (a tím pádem zajistit, aby investice a provozní náklady byly smysluplné):

- » Nové parkování P&R by nemělo zvyšovat celkovou nabídku parkování ve městě. Pokud se tak stane, pouze to zvýší používání aut a cesty autem. Takže 500 nových míst P&R by mělo nahrazovat 500 míst ve městě.
- » V menších městech nemusí být P&R smysluplné - většina cest vzniká ve městě a uliční parkování je k dispozici zdarma kousek pěšky od centra. Lidé se tedy nebudou obtěžovat parkovat na okraji města a jezdit autobusem.
- » P&R autobusové, tramvajové nebo železniční spojení musí být atraktivní, levné a snadno použitelné.
- » Dokonce i velký systém P&R s řekněme 10 000 místy ve městě s 200 000 obyvateli uspokojí pouze malou část celkové dopravní poptávky.
- » Lokality P&R by měly být v ideálním případě umístěny v blízkosti zdroje cest a ne v blízkosti cíle cest, protože to nejvíce sníží dopravu a emise CO₂. Akceptování přesednutí na veřejnou dopravu je pak vyšší, čím větší část cesty je veřejnou dopravou. Tomu, kdo už největší část své cesty řídil, se nebude chtít přesedat do veřejné dopravy na krátký zbytek cesty.



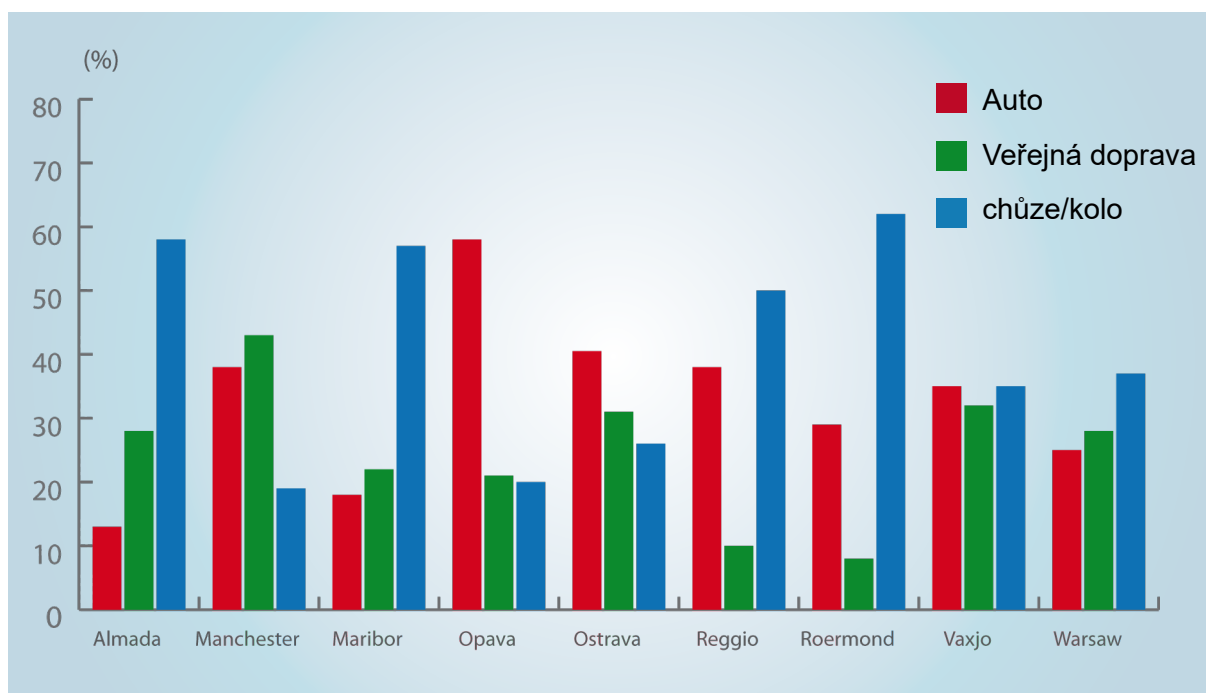
Foto FGM-AMOR

Princip: Vícero využití vzácné plochy parkování za účelem uvolnění pro jiné aktivity ve veřejném prostoru

Některá parkovací místa jsou po většinu času prázdná - například parkovací místa u supermarketů jsou v noci zřídka obsazena a v době vrcholných nákupů jsou téměř plná. Vícero využití těchto prostorů může snížit poptávku po parkování v jiných oblastech a uvolnit je pro další použití; a / nebo snížit investiční náklady na nová parkoviště. Belgické město Sint Niklaas realizovalo koncept sdíleného parkování na ulici zvané Vijfstraten, jedné z hlavních tepen do centra města. Město chtělo na Vijfstratenu vytvořit segregované cyklostezky, ale mohlo tak učinit pouze odstraněním parkovacích míst na ulici, které v současnosti používají obyvatelé. Město uzavřelo dohodu se supermarketem umístěným na této ulici, aby umožnilo obyvatelům Vijfstratenu parkování na parkovišti supermarketu místo na ulici. Poptávka po parkování ve špičkovou hodinu se u obyvatel neshoduje se špičkovou poptávkou obchodníků, takže pro každého je dostatek parkovacích míst.

Sint Niklaas provedlo i další chytré řešení vícenásobného využití omezeného veřejného prostoru pro parkování. Zóny pro zásobování - nakládky a vykládky v ulici Stationsstraat se používají jako parkoviště pro jízdní kola mimo hodiny, kdy je povoleno nakládání a vykládání.

Průměrné nákupní výdaje na cestu zohledňující podíl příslušného způsobu dopravy vynásobené četností návštěv za rok



Zdroj: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Faktem je, že zákazníci příjezdějící autem často nejsou nejlepší zákazníci

Automatické spojení mezi počtem parkovacích míst poskytnutých nakupujícím a úspěchem místních obchodů zpravidla vytvářejí zejména obchodníci a místní politici. Ale všechny důkazy ukazují, že realita je mnohem složitější než tato. Nakupující si cení pestrosti obchodů a nákupního prostředí a neexistuje jasná souvislost mezi maloobchodním úspěchem, poskytovaným parkovacím místem a tím, kolik stojí parkování. Tato složitost se odráží také ve výsledcích výzkumu mezi 8 městy ze severní, jižní, východní a západní Evropy - RESOLVE M&E Tool - Průzkum spotřebitelů a maloobchodníků (2017 a 2018) (viz graf) - to jasně ukazuje, že ve většině měst řidiči automobilů nejsou ti, kteří nejvíce přispívají k ekonomice maloobchodu. Proto je důležité poskytnout to, co zákazníci, kteří neprijedou autem, vyžadují, což je často vysoce kvalitní nákupní prostředí přátelské pro lidi, kterému nedominuje doprava. Pro ty, kteří cestují autem, může být důležité usnadnit jim parkování (i když ne nutně za nulové náklady), což znamená poplatky a časové limity, aby parkovací místa v blízkosti obchodů nebyla obsazena dlouhodobě parkujícími.

Zaparkovaná auta také představují rizika!



Foto: Robert Pressl

Faktem je: Management parkování přispívá k bezpečnosti silničního provozu!

Děti kvůli své malé fyzické výšce čelí vysokému riziku nehod na křižovatkách nebo přechodech pro chodce, kde jsou auta zaparkována příliš blízko – a to i při nízkých rychlostech vozidel v obytných oblastech s hustým parkováním na obou stranách ulice. Management parkování a zejména související vynucování předpisů a zákonů významně přispívají k bezpečnosti silničního provozu tím, že zajišťují dobrou viditelnost chodců na přechodech a všech účastníků silničního provozu na křižovatkách. V městských čtvrtích, kde jsou ulice na přelomu století „nadužívány“ zaparkovanými vozy, dokonce i hasiči požadují striktní vymáhání pravidel, aby byl zajištěn přístup v případě požáru.

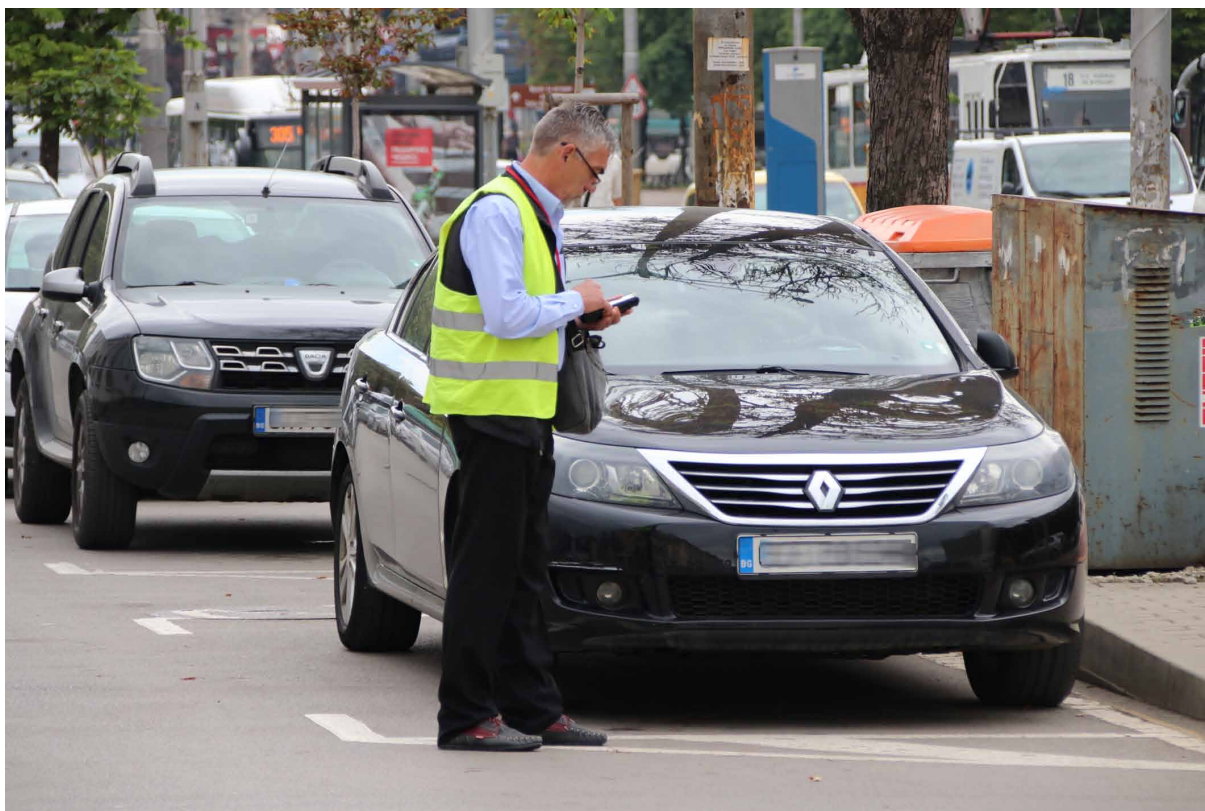


Foto FGM-AMOR

Argument: I když dohled a vynucování existují na papíře, jsou často implementovány pouze částečně, protože úkol je svěřen nesprávným zaměstnancům.

Dohled a vymáhání bývají rozděleny mezi různé organizace. Zatímco policie se často stará o porušování pravidel parkování, město nebo soukromé subjekty kontrolují placení parkování. Ti většinou pracují efektivně, ale policie často nemá čas a musí plnit důležitější úkoly než kontrolovat porušování pravidel parkování. Řešením, které se v této situaci často používá, je přenést odpovědnost za donucovací činnosti policie na městské nebo soukromé subjekty. Sledují jakékoli narušení parkování a předávají je policii, která vybírá skutečnou pokutu.

Dalším krokem je úplná dekriminalizace za porušení předpisů, aby i nepolicejní pracovníci mohli vymáhání provádět sami. Hlavní výhodou tohoto řešení je, že příjem z bývalých pokut je nyní příjmem města namísto státu.

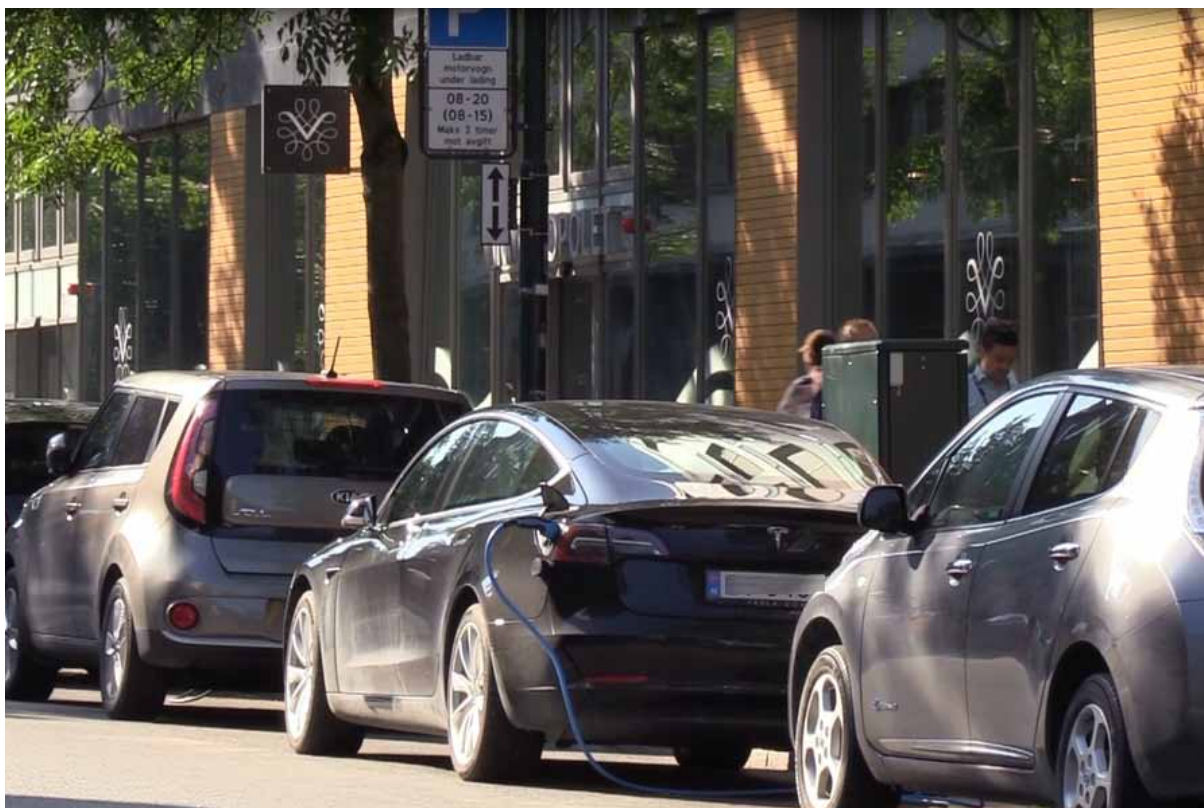


Photo FGM-AMOR

Argument: Používání veřejného prostoru by nikdy nemělo být bezplatné, a to ani pro čistá vozidla.

Některá města dávají přednost nebo výhody řidičům vozidel s nulovými emisemi tím, že nabízejí parkování se sníženým nebo dokonce nulovým poplatkem tam, kde jiná vozidla za parkování musí platit. Je to však opravdu ten správný způsob, jak se vypořádat s omezeným veřejným prostorem? E-auto stále používá stejný prostor jako běžné vozidlo.

Dalším příkladem takového využití veřejného prostoru je instalace nabíjecích stanic u obrubníku, ty jsou pak často vyhrazeny pro parkování a nabíjení elektronických vozidel. Dokonce i rychlé nabíječky nebo hyper-nabíječky by měly být umístěny mimo komunikaci nebo ve zcela samostatných oblastech. Standardní dobíjecí zařízení je lépe umísťovat na parkovacích místech mimo uliční prostor.

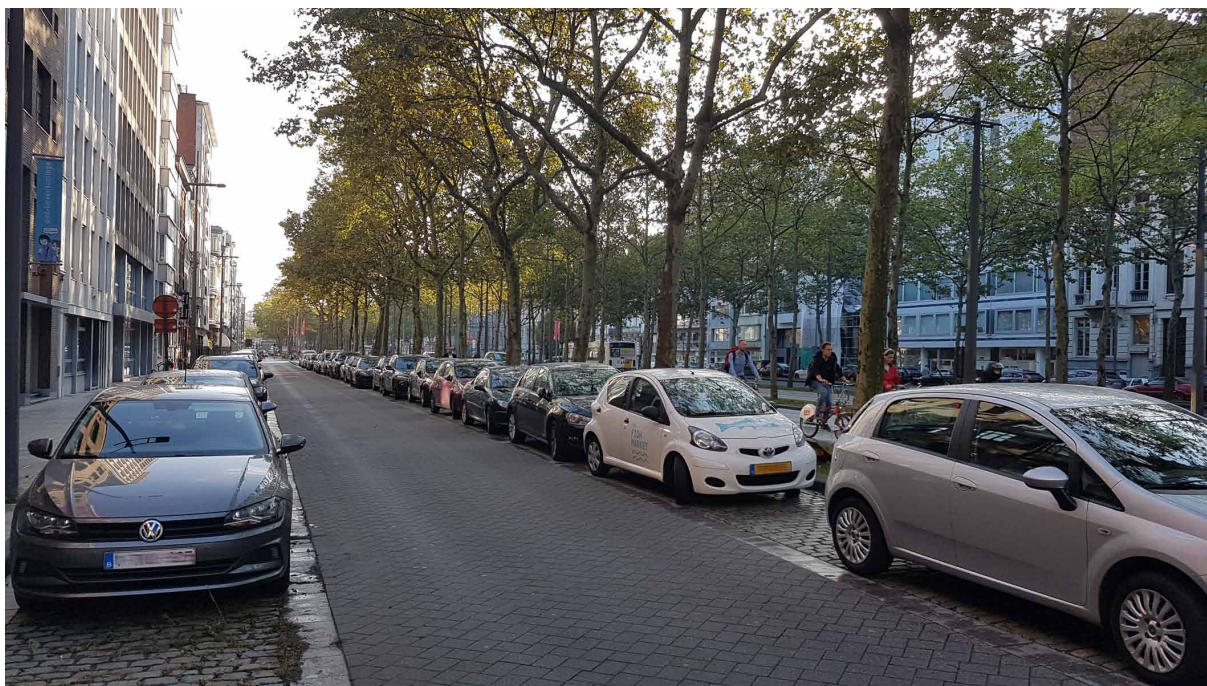


Foto FGM-AMOR

Princip: Jako hlavní zaměření politiky parkování mějte vyšší cíle managementu parkování, nikoli jen generování výnosů. Komunikujte tyto cíle s veřejností.

Zvažte, které problémy / cíle chcete řešit, například:

- » chcete bojovat s velkým objemem dopravy nebo omezit obsazenost parkovacích míst; nebo
- » chcete chránit dostupnost parkování pro občany města; nebo
- » chcete podporovat místní obchod / obchody; nebo
- » chcete se vyhnout celodennímu parkování pro dojíždějící; nebo
- » chcete osvobodit veřejný uliční prostor od zaparkovaných aut a přesunout je do parkovacích domů mimo ulici atd.

Parkovací poplatky jsou hlavně nástrojem regulace, který reguluje chování v oblasti mobility, reguluje obsazenost a saturaci parkovacích míst a vyrovnává podíl jednotlivých druhů dopravy.



Foto FGM-AMOR

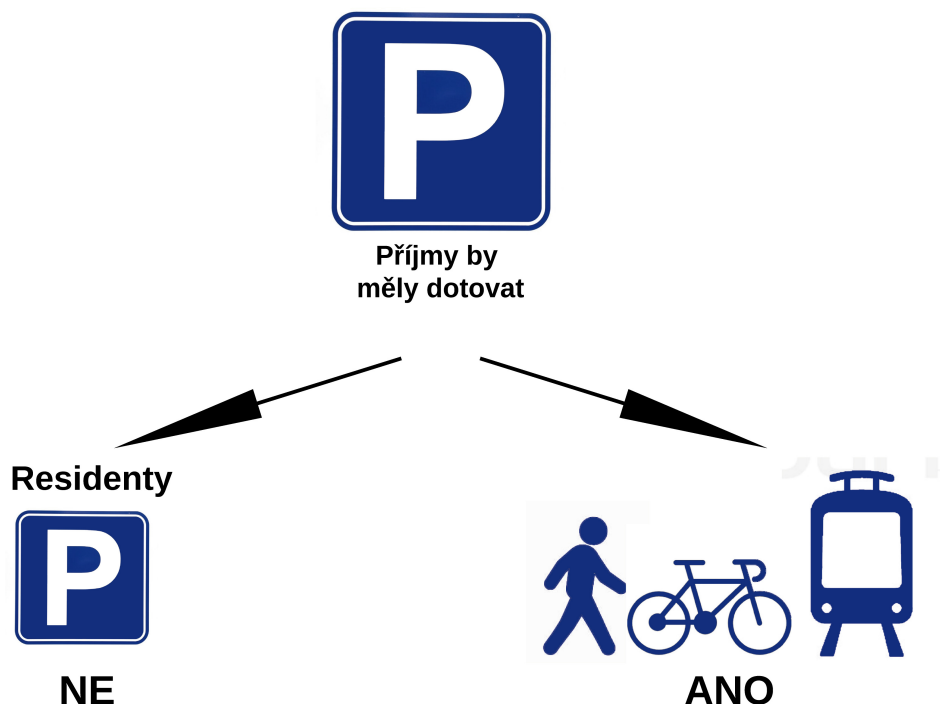
Princip: Standardy nejsou navždy. Doporučují se maximální limity pro parkování aut a minimální limity pro jízdní kola

Města by měla znovu zvážit normy pro tradiční parkování automobilů a pro parkování kol, aby se usnadnil přechod na menší závislost na automobilu a podpořily aktivnější druhy dopravy. V souladu s doporučeními Evropské cyklistické federace by stávající rozvojové plochy bez parkování kol měly být dodatečně vybaveny, buď přeměnou parkovacích míst pro auta na parkování kol, nebo nabídkou parkovacích zařízení pro kola v blízkosti budov, a to jak na ulici, tak mimo ni. Pro dobíjení elektrických kol by měl být nainstalován dostatečný počet napájecích zásuvek.

Zásady týkající se norem:

- » V nejvyšší možné míře uplatňujte koeficienty ve formě maxima pro parkování vozidel
- » Aplikujte normové koeficienty vztažené k oblastem měst (viz. SUMP), založené na různých úrovních dostupnosti měst (v centru města, ve vnitřním městě, na okraji města, v aglomeraci, středně velké, metropolitní, obchodní, rezidenční, smíšené využití...)
- » Aplikujte koeficienty ve formě požadovaného parkovací minima pro parkování kol (např. bydlení, nakupování atd.), např. 1 místo/pokoj + 10% pro speciální kola ve sdílených prostorech pro parkování kol
- » Pravidelně monitorujte a upravujte parkovací koeficienty podle měnících se vzorců mobility a trendů dělby přepravní práce jednotlivých druhů dopravy.

Kombinace obou standardů představuje moderní, vhodný a energeticky efektivní přístup k ovlivňování dopravního chování. Dalším krokem by mohlo být zvolení jednoho integrálního standardu mobility pro nové rozvojové plochy, kdy se developer „vyplatí“ z budování parkování a místo něj investuje do alternativ – to se může stát předmětem vyjednávání pro dosažení cílů mobility. Belgické město Gent je dobrým příkladem koeficientů parkování vztažených ke specifickým oblastem. Na základě manuálu města pro parkování kol mají nyní obyvatelé v oblastech, kde normy byly implementovány, veřejná parkovací místa pro jízdní kola do 100 metrů od svých bytů.

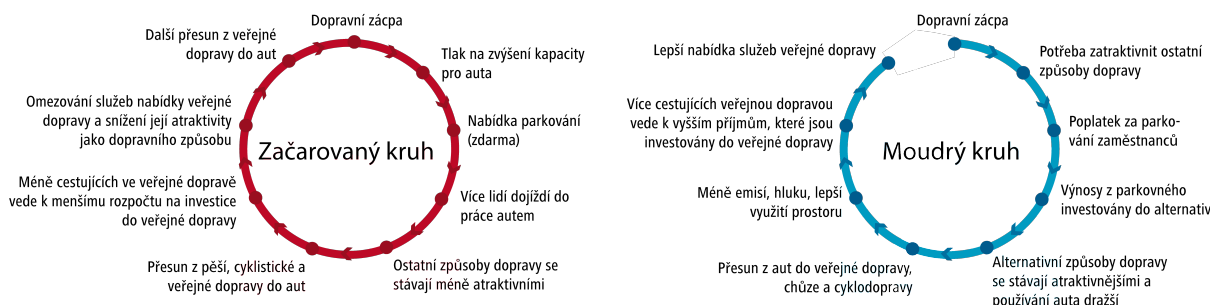


Princip: Povolení k rezidentnímu parkování by nemělo být (křížově) dotováno.

Města často cítí, že potřebují poskytovat parkovací místa pro své obyvatele - spíš jako by to byla povinnost než zajištění služby, která má svou hodnotu. Hodnota této služby však musí být zaplacená. Města se však v mnoha případech nesnaží získat od svých obyvatel plné náklady na zajištění tohoto přednostního přístupu k parkovacím místům. Místo toho (křížově) dotují náklady na správu, údržbu, dohled a vymáhání parkování tím, že používají přebytek z příjmů z parkování získaných od nerezidentů. Problém je v tom, že takový postup neovlivňuje volbu dopravního prostředku obyvatel k udržitelné dopravě, zejména pokud je rezidentní parkovací zóna velká (v některých menších městech rezidentní parkovací zóny pokrývají celé město, takže rezident může ujet určitou vzdálenost a užívat si efektivní parkování na ulici v cíli cesty zdarma). Místo toho by tyto příjmy mohly být použity mnohem lépe investováním do opatření pro pěší, cyklistiku nebo využívání veřejné dopravy v souladu se zásadou Push & Pull (metoda cukru a biče) uplatňovanou ve vzorových městech, jako jsou Amsterdam a Gent

Myšlenka převzatá z „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT (Kultivace obrubníku, budoucnost parkování a managementu prostoru u obrubníků)“ (Centre for London 2020)“ .

Poplatek za parkování na pracovišti - ze začarovaného kruhu do moudrého kruhu



Graf: FGM-AMOR

Princip: lidé, kteří se rozhodnou využívat bezplatné parkování mimo ulici, by měli přispívat na náklady, které jejich jízdy autem způsobí všem ostatním

Ve Velké Británii zákon umožňuje městům vybírat poplatek nebo daň z parkovacích míst mimo uliční prostor (na firemních parkovištích) poskytovaných zaměstnavateli pro jejich pracovníky. Město Nottingham použilo tento zákon a od roku 2012 vybírá poplatek, zvaný Workplace Parking Levy (WPL, Poplatek za parkování na pracovišti), všem podnikům s 10 nebo více parkovacími místy pro zaměstnance umístěnými mimo ulici, protože dojíždějící pracovníci představují přibližně 70% provozu ve městě ve špičkových časech. To představuje náklady související s dopravními kongescemi 160 milionů GBP (přibližně 178 milionů EUR, 4,8 mld Kč). Zaměstnavatelé odvádějí daň a je na nich, zda přenesou náklady na své zaměstnance. Pro rok 2020/21 to bude 424 GBP (přibližně 460 EUR, 12.400 Kč) za parkovací místo. Je zřejmé, že dopravní chování (volba dopravního prostředku) je ovlivněno pouze tehdy, pokud zaměstnanci pracují pro zaměstnavatele, který je nutí platit celý poplatek nebo jeho část - ale 8 z 10 zaměstnavatelů tak činí.

Hodnocení WPL prostřednictvím University Loughborough ukázalo, že opatření snížilo dopravní zácpy v Nottinghamu ve srovnání se situací v podobných anglických městech; a že ekonomika v Nottinghamu pokračovala v růstu stejně nebo rychleji než v konkurenčních anglických městech po zavedení WPL. Došlo k posílení udržitelných způsobů dopravy, zatímco automobilová doprava klesla oproti roku 2004 o 9%. Příjem z poplatků se používá k financování udržitelných způsobů dopravy.

Uložení parkovacího poplatku samozřejmě není ve většině členských států EU legislativně možné. Ale tento příklad z Anglie je pro argumentaci ve vaší zemi užitečný a ukazuje, že zákon by měl být změněn, aby městům umožnil zavést parkovací poplatek, pokud si tak přejí. Jedná se o užitečný nástroj v jejich arsenálu opatření v plánu udržitelné městské mobility.

Grafy převzaté z „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020)



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Za obsah této publikace odpovídají výhradně autoři. Nemusí nutně odrážet názor Evropské unie. Evropská komise neodpovídá za jakékoli použití informací v ní obsažených. Všechny obrázky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Tento projekt získal finanční prostředky z výzkumného a inovačního programu Evropské unie Horizont 2020 na základě grantové smlouvy č. 769072.