

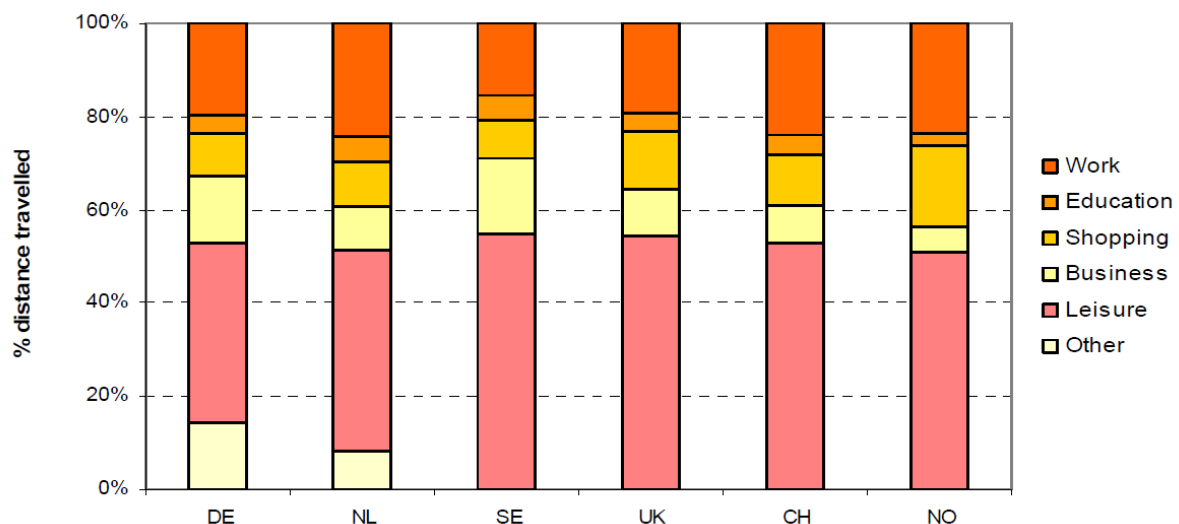
Management parkovacích míst, omezení vjezdu, rychlostní limity

1. Stručně o tom, proč jezdíme auty

Pro naše účely auto znamená malé osobní vozidlo, které může přepravovat maximálně 8 osob včetně řidiče. Každá z osob má své sedadlo. Používá se pro účelovou přepravu jednotlivců nebo menších skupin podle jejich konkrétních požadavků. Obvykle vozidlo vlastní jeden z lidí, kteří ho používají, může být i pronajaté nebo vypůjčené. Automobil je značně univerzální dopravní prostředek, využitelný k mnoha účelům v oblasti mobility. Vzhledem ke své relativně malé velikosti se auto může dostat mnohem blíže k počátečnímu i koncovému bodu trasy než kterýkoliv jiný motorový dopravní prostředek. Primární využití auta je sice přeprava osob, slouží ale i pro přepravu nejrůznějších předmětů.

1.1 Podíly cest vykonaných osobním autem podle účelu

Mnohé dopravní studie analyzují podíly cest podle použitého dopravního prostředku (tzv. modální rozdělení dopravy), což je na jednu stranu velmi užitečné, na druhou stranu však může vznikat poněkud zavádějící obraz o skutečném objemu (vzdálenosti nebo čase) cest vykonaných určitým druhem dopravy a spotřebě energie. Podle jedné evropské studie (De La Fuente Layos L.A., *Osobní doprava v Evropě*, Statistics in Focus 87/2007, Eurostat, 2007) představuje auto pro většinu lidí prostředek osobní dopravy (přibližně 70 % osobokilometrů spadá do osobní dopravy). Stejná studie také ukazuje, jakou celkovou vzdálenost urazí lidé v osobní dopravě v různých státech a za různým účelem - viz Obrázek 1.



Obrázek 1 – Podíl celkové vzdálenosti na pasažéra podle účelu cesty (v šesti státech)

Existuje ve vaší zemi podobná databáze k celkové vzdálenosti, kterou lidé urazí v rámci osobní dopravy, případně která by se týkala různých účelů využití automobilové dopravy? Je možné, že některý z hlavních způsobů využití automobilové dopravy ve vaší zemi neexistuje? Myslíte, že výše uvedené podíly využití automobilové dopravy pro různé účely jsou srovnatelné se situací ve vaší zemi? Pokud ne, tak proč?

1.2 Důvody, proč jezdíme autem

Proč tedy lidé používají pro tyto účely cest právě automobily? U každého uživatele jde do jisté míry o subjektivní důvody, ale podstatné mohou být následující údaje.

tabulka str.7 – nejde zkopírovat

Existuje ve vaší zemi další důležitý způsob využití osobní automobilové dopravy, na který jsme zde zapomněli? Existují i další důvody pro výše uvedené účely cest, které jsme dostatečně nezmínili? Pokud ano, měli bychom zvážit, jakým způsobem mohou ovlivnit omezení automobilové dopravy, tedy omezení, o kterých pojednává tento vzdělávací modul.

2. Stručně o důsledcích osobní automobilové dopravy

Poté, co jsme zjistili účely, pro které auta používáme, zajímá nás, jaké jsou důsledky.

2.1 Spotřeba energie

Doprava je hlavním spotřebitelem energie.

2.1.1 Zdroje energie

Energie nutná pro dopravu může pocházet z fosilních, jaderných nebo tzv. zelených zdrojů (vodní, větrné, solární atd.). Nejvíce energie poskytují fosilní paliva (ropa, uhlí, plyn atd.), která však současně způsobují největší environmentální problémy, a navíc jde o zdroje omezené. Paliva lze použít přímo nebo ve formě elektřiny z nich vyrobené. Elektřinu lze vyrobit prakticky z každého energetického zdroje.

Konečná spotřeba energie v Evropě podle pohonných hmot, podle odvětví a podle druhu dopravy je uvedena v následující tabulce.

tabulka str.9 – nejde zkopírovat

Tabulka 1: Konečná spotřeba energie v Evropě (EU27) v roce 2006 (v milionech tun ropného ekvivalentu)

Auta v současné době jezdí především na fosilní paliva, tedy benzín a naftu. Nové vozy jsou stále dokonalejší ve smyslu snižování spotřeby paliva. Kromě toho dnes již existuje nová generace aut, která jsou hybridní a využívají k pohonu kombinaci fosilních paliv a elektrické baterie (ta se nabíjí z fosilních paliv), dále pak elektromobily (nabíjené z hlavní elektrické sítě) nebo kombinace obou. V budoucnosti budou k dispozici i auta s pohonem na další zdroje energie, např. vodík.

Pokud nahradíme automobily dopravou veřejnou, zdrojem energie jsou stále fosilní paliva nebo elektřina. V případě aktivních způsobů dopravy nepotřebujeme kromě lidské síly žádný zdroj energie.

2.1.2 Energetická náročnost

Porovnávat spotřebu energie mezi jednotlivými druhy dopravy a z jednotlivých zdrojů je velmi obtížné. Jakékoliv srovnání bude do značné míry záviset na předpokladech týkajících se kapacity vozidla, jeho využití, na podmínkách, ve kterých vůz jezdí, atd.

Následující tabulka však nabízí alespoň představu o relativní spotřebě energie na jednoho pasažéra podle jednotlivých druhů dopravy, a to konkrétně ve městech východní a západní Evropy v roce 1995.

tabulka str.10

Tabulka 2: Spotřeba energie v dopravě ve městech západní a východní Evropy v r. 1995
(Kenworthy J.R., *Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities*, Third International Conference of the Regional Government Network for Sustainable Development, Fremantle, Australia, 09/03)

Je třeba poznamenat, že přes všechny diskuze na téma derivace těchto údajů je spotřeba energie na jednoho pasažéra významně vyšší v případě automobilové dopravy než dopravy veřejné. V aktivní dopravě samozřejmě žádný konkrétní zdroj energie (kromě jídla) není.

2.2 Environmentální působení

Doprava působí na životní prostředí ve dvou rovinách: v rámci globálních „makro“ efektů, které se týkají globálního oteplování atd., a na místní „mikro“ úrovni jako vliv na lokální oblasti.

2.2.1 Globální účinky

Naše Země se otepluje, což bude mít za následek velké změny v podnebí, výšce hladiny oceánů atd. Primární příčinou těchto změn je rostoucí koncentrace skleníkových plynů v atmosféře. Skleníkové plyny jsou produktem lidské činnosti. Hlavní složkou skleníkových plynů je vedle vodních par oxid uhličitý, jehož producentem je prostřednictvím spalování fosilních paliv především doprava. Evropská komise prosazuje výrazné snížení emisí z dopravy ve snaze omezit globální klimatické změny teploty o pouhé 2°C. Důsledky za touto hranicí jsou již dramatické.

V roce 2007 produkovala doprava 28,4 % z celkového objemu emisí CO₂ v Evropě. Jednotlivé hlavní složky v celku jsou uvedeny v následující tabulce.

tabulka str.11

Tabulka 3: Emise CO₂ podle druhu dopravy

Stejně jako v případě spotřeby energie bude však jakékoliv srovnání mezi konkrétními druhy dopravy záviset na předpokladech týkajících se kapacity vozidla, jeho využití, podmínkách, ve kterých se vozidla používají, atd. Nicméně i tak následující tabulka nabízí užitečné srovnání.

tabulka str.11

Tabulka 4: Emise CO₂ podle druhu dopravy

Jak bylo uvedeno výše, tyto relativní hodnoty jsou otevřené pro zásadní diskusi týkající se obsazenosti vozidel a dalších záležitostí. Produkce CO₂ je každopádně výrazně nižší u většiny dopravních prostředků v rámci veřejné dopravy ve srovnání s dopravou automobilovou, a prakticky nulová u aktivních způsobů dopravy. Pokud vezmeme v úvahu celkové emise CO₂ v **Evropě**

2.2.2 Lokální environmentální vlivy

Doprava má nejrůznější lokální účinky na životní prostředí, od rozbahněných cest v přírodních oblastech kvůli velkému počtu chodců až po hluk a znečištění podél hlavních silničních tahů. Veškerá motorová doprava má nějaké negativní účinky, mezi něž patří:

- dopravní nehody / zranění;
- místní znečištění v ovzduší;

- hluk;
- rozdělení společnosti (silnice / dopravní provoz rozděluje obce);
- vizuální narušení (vozidla / dopravní infrastruktura narušují výhled na krajinu / panorama obce);
- parkování (např. zablokované chodníky, blokový výhled);
- negativní vlivy na přírodní prostředí (ovlivňující faunu i floru);
- znečištění vod;
- vibrace.

Čím větší objem dopravy, tím větší rozsah těchto vlivů. Osobní auta tvoří na většině silnic největší podíl dopravy a způsobují nejvíce problémů. Jiná situace může být na hlavních tazích uvnitř měst, kde převažují auta nákladní. Pokud bychom snížili objem osobní automobilové dopravy, významně by klesl i objem celkové dopravy a jejich negativních účinků.

V okolí městských center nebo míst se systémy park&ride či car sharing mohou vznikat i specifické problémy s nekontrolovanou koncentrací zaparkovaných aut. I tento stav by měla zlepšit / odstranit redukce osobní automobilové dopravy.

Zatímco celkové negativní účinky na životní prostředí lze snížit, pokud budeme méně používat osobní automobily, v některých specifických oblastech tím můžeme naopak způsobit degradaci životního prostředí, např. v blízkosti velkých stanic veřejné dopravy, míst se systémy park&ride atd.

2.3 Dopravní přetížení

Čím větší je objem dopravy na komunikaci, tím rychleji vznikají dopravní zácpy s veškerými důsledky, jako je nestabilní dopravní tok, nižší rychlost, fronty na komunikacích a nepředvídatelná doba jízdy. Podle odhadů dopravní studie Eddington Report (Eddington R., *The Eddington Transport Study*, HMSO 2006) dopravní přetíženost na silniční síti stojí Británii ročně 7 až 8 miliard liber.

Osobní auta mají ve srovnání s autobusy na svůj fyzický prostor poměrně malou kapacitu, proto značně zvyšují objem dopravy a tvoří velký podíl z celkového dopravního toku. Jak spočítali v Británii, každé další auto na již přetížené hlavní silnici v městské aglomeraci znamená marginální externí náklady asi 0,86 liber na kilometr (<http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/expert/unit3.9.5.php>). Platí tedy argument, že rostoucí osobní automobilová doprava paradoxně podrývá mnohé z důvodů, proč auta vlastně používáme (mluví se o nich v části 1 a 3).

Pokud by uživatelé osobních aut častěji používali alternativní druhy dopravy, celková přetíženost dopravního systému by klesala, což by vedlo k lepším podmínkám pro všechny účastníky dopravy.

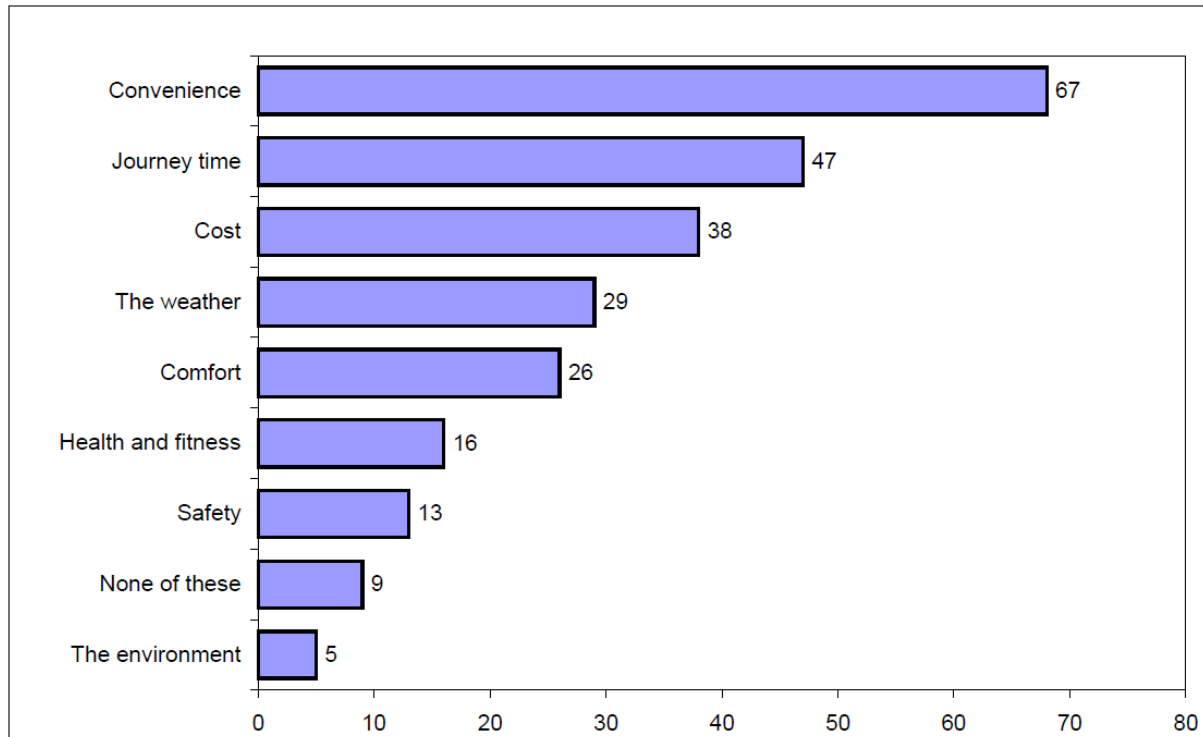
Má osobní automobilová doprava ve vaší zemi i jiné důsledky, případně variace důsledků uvedených výše, které by bylo dobré pro studium tohoto materiálu zohlednit?

3. Stručně o motivaci řidičů aut

Už jsme se podívali na to, za jakých okolností se auta používají, i na následky, které to s sebou nese. Co však řidiče motivuje k tomu, aby jeli právě osobním autem? Lehce jsme se tohoto tématu dotkli v první části v souvislosti s tím, za jakým účelem osobní auta používáme. Na tomto místě však uvažujeme o důvodech v makroměřítku. Musíme je pochopit dřív, než rozhodneme, zda mohou být jakékoliv přesvědčovací / kontrolní / omezující prostředky účinné a úspěšné.

3.1 Co má vliv na volbu dopravního prostředku

I v tomto případě můžeme příslušná data čerpat ze skotské studie sociálních postojů (Anderson S. & Stradling S.G., *Attitudes to car use and modal shift in Scotland*, The Stationary Office, 2004), kterou zmiňujeme v první části. Respondenti v této studii definovali své pocity a postoje. Nejčastější faktory, ovlivňující volbu dopravního prostředku, vidíme na obrázku 2.



Obrázek 2 – Klíčové faktory pro volbu dopravního prostředku (podíl z celkového počtu respondentů)

(Anderson S. & Stradling S.G., *Attitudes to car use and modal shift in Scotland*, The Stationary Office, 2004)

Jde o souhrn faktorů, kde jsou určité rozdíly v konkrétních skupinách obyvatel:

- Pohodlí je mnohem důležitější pro stávající řidiče než pro osoby, které auto neřídí; ve skupině bývalých řidičů je zvláště důležité pro ty, kdo žijí ve městech a jejich příjmy jsou vyšší; malý význam má pohodlí pro mladé řidiče;
- Dobu jízdy uváděli řidiči mnohem častěji než ti, kdo neřídí, a také mladší řidiči častěji než starší; je také důležitější pro řidiče ve městech a s vyššími příjmy a pro skupinu těch, kdo by byli ochotni změnit svůj způsob dopravy;
- Náklady uváděli spíše ti, kdo neřídí, a mezi řidiči pak skupina mladších a méně movitých;
- Počasí uváděli častěji řidiči z měst než řidiči z venkovských oblastí;
- Komfort cestování byl důležitější pro muže než pro ženy a méně důležitý pro ty, kdo byli ochotni přejít od automobilové dopravy na dopravu jinou;
- Zdraví a dobrou fyzickou kondici zmiňovali řidiči méně často; ve skupině řidičů je pak zdraví a fyzická kondice méně důležitým faktorem pro mladší, méně movité a pro ty, kdo nejsou ochotni změnit svůj způsob dopravy;
- Ve vztahu k bezpečnosti nejsou mezi jednotlivými skupinami žádné významné rozdíly;
- Životní prostředí nebylo uváděno příliš často, ale přece jen častěji ve skupině s vyššími příjmy a mezi řidiči, kteří jsou ochotni změnit svůj způsob dopravy;

- Více než čtvrtina řidičů, kteří žijí ve venkovských oblastech, uvedla, že žádný z těchto faktorů nemá vliv na jejich rozhodnutí ohledně volby dopravního prostředku, protože ve skutečnosti nemají jinou volbu než osobní auto.

Existují i další důvody / faktory pro použití osobní automobilové dopravy, o některých se zmiňuje první část tohoto textu. Jejich rozsah dosud nebyl definován, musíme je však také zohlednit. Jde zejména o tyto oblasti:

- **Cestování pod kontrolou** – u řidičů aut i spolucestujících převládá pocit, že průběh cesty mají pod kontrolou mnohem víc než v případě cestování veřejnou dopravou;
- **„Bezpečnost“** – mezi řidiči osobních aut existuje silné přesvědčení, že uvnitř krunýře svého auta jsou ve větším bezpečí, ačkoliv rostoucí počet aut na silnicích nevyhnutelně vede k většímu počtu dopravních nehod všech účastníků silničního provozu;
- **Start – cíl** – žádný jiný motorový dopravní prostředek nemůže ve většině případů v této oblasti soutěžit s osobním automobilem, což je zvlášť zřejmé tehdy, když se parkovací místo nachází v blízkosti jak výchozí, tak cílové destinace;
- **Přeprava nákupů atd.** – pokud potřebujeme přepravit předmět do určité velikosti, pak je osobní auto nejsnazším a nejekonomičtějším prostředkem, jak to udělat;
- **Skupinová doprava** – pokud jedinec už auto vlastní, jsou další náklady na přepravu rodiny či přátel zanedbatelné;
- **Postavení / ambice / ego** – další motivací, která vede k preferenci osobní automobilové dopravy a kterou nesmíme přehlížet, je osobní postavení / ambice / ego uživatele. Auto se stalo prestižním předmětem pro ty, kdo ho teprve nedávno získali, stejně jako pro ty, kdo ho zatím nemají; neméně významné je pro ty, kdo šplhají po žebříčku úspěšnosti – pokud vlastní auto, nebo spíše to správné auto, budou ho chtít ukázat co nejčastěji a budou ho používat i v případech, kdy to nemá žádné rozumné opodstatnění;
- **Zvyk** – pouze zřídka se stane, že člověk, který je zvyklý automaticky používat automobilovou dopravu, by jen uvažuje o dopravě jiné (ve skutečnosti by takový člověk musel být dost statečný na to, aby překonal silnou psychickou bariéru, která mu brání použít prostředky veřejné dopravy a kterou nejspíš způsobují nedostatečné znalosti o tom, jak veřejná doprava funguje a jak se používá, dále nutnost sdílet veřejný prostor místo osobního prostoru v „krunýři“, a také ztráta kontroly nad průběhem cesty).

Existují podobná data i ve vaší zemi? Existují ve vaší zemi i další motivační faktory, které zde chybějí? Myslíte, že podíly hlavních faktorů a rozdíly mezi jednotlivými skupinami obyvatel ve Skotsku jsou srovnatelné s vaší zemí? Pokud ne, tak proč?

Nejrůznější důvody a motivace řidičů aut v jednotlivých kulturách jsou znázorněny prostřednictvím vtipných stereotypů, a to zejména mezi severozápadní Evropou a středomořskými státy a mezi severozápadní Evropou a bývalými zeměmi východního bloku. Některé z těchto stereotypů nejsou vůbec laskavé ke kulturám, kterých se týkají, navíc pracují s ne zcela pravdivými údaji. My je zde popisovat nebudeme. Existují tyto stereotypy vůbec?

Možná bychom to měli společně prozkoumat v rámci tohoto výukového modulu. Můžeme pak lépe pochopit, jak budou řidiči z různých regionů reagovat na různé metody. Co myslíte, bude se motivace řidičů ve vaší zemi lišit od výše uvedených motivačních faktorů? A jak? Existují ve vaší zemi i další motivační faktory, které jsme nezmínili?

4. Omezení osobní automobilové dopravy

Automobilovou dopravu lze omezit několika způsoby: počínaje opatřeními, která přinutí uživatele nechat auto doma, až po současné metody, které je o totéž spíše žádají. Tento modul neřeší problematiku udržitelných kampaní, těch se dotýkají Moduly 7 a 8. Existuje však celá řada funkčních prostředků, jak alespoň navrhnout uživatelům osobních aut, že by bylo lepší používat k dopravě jinou alternativu, nebo je dokonce skutečně zastavit. Těmto prostředkům se věnuje následující část.

Zavedení jakékoliv formy řízení dopravního provozu, které by mohlo být vnímáno jako omezující pro osobní automobily, pravděpodobně narazí na různé stupně odporu. Každé podobné omezení by spíše než jednorázovou záležitostí mělo být součástí celkové koncepce řízení mobility, jako je např. Plán udržitelné mobility ve městech (viz www.mobilityplans.eu). Koncepce, která zajistí jasný kontext, obhajitelný před veřejností.

4.1 Řízený přístup na komunikaci

Mnohé části měst, zejména ty historické a centrální, dnes fungují jako zóny s preferencí pěší dopravy. Primárně jsou určeny pro aktivní dopravu (pěší a cyklistickou), motorová vozidla mají přístup jen s potřebným povolením (dodávka zboží, autobusy nebo rezidenti) a mohou jet jen velmi pomalu. Některé z těchto zón fungují jako pěší jen po omezený čas, kdy je chodců nejvíce. Přístup do zón obvykle řídí výsuvné sloupky / brány, které pustí dál jen řidiče s povolením. Tři příklady takto komplexních koncepcí můžeme najít v Barceloně (La Ribera) (www.eltis.org/studies/41E.HTM), v Bologni a v Namuru. Nutné povolení a výsuvné sloupky zavedli také v Krakově (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2482 & www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2481) a v Lublani.

Systém v Bologni využívá 23 vysouvacích sloupků a kontrolní systém kamer, které jsou umístěny u vstupních bodů do zóny a řízeny čtyřicetihodinovým policejním kontrolním systémem. Kromě toho jsou v ulicích policejní hlídky, které hlídají parkování v zóně. Doplnková opatření jako posílení veřejné dopravy, systém car sharing nebo půjčovny jízdních kol nabízejí další alternativy k automobilové dopravě. Více informací o Bologni naleznete na www.eltis.org a www.civitas-mimosa.eu.

Výsledkem podobného přístupu může být velmi atraktivní městské prostředí s větším prostorem pro chodce a menší dostupností pro automobily. Objem každodenní automobilové dopravy, která vjíždí do oblasti La Ribera v Barceloně, se snížil o 78 %, objem dopravy v centru města Bologna je nižší o 20-25 % a počet dopravních nehod o 19 %. Nejdůležitějšími faktory úspěchu v Bologni se ukázala být právě doplnková opatření. V belgickém Namuru existují určité obavy, že pouhé omezení dopravy ve městě může snížit bezpečí veřejnosti v nočních hodinách.

4.2 Trasy

V minulých dobách měla veškerá doprava včetně automobilové přístup na všechny komunikace v obou směrech. Postupně však byly zavedeny systémy řízení dopravy, které měly posílit dopravu v nejrůznějších dopravních prostředcích. Provoz na křižovatkách a silnicích řídí různá kontrolní zařízení, omezení apod.

Pokud však budeme brát ohled spíše na osobu než na vozidlo, musíme začít přemýšlet o využití silniční sítě a dalších opatřeních dopravního managementu, zejména pak o opatřeních ve prospěch aktivní a veřejné dopravy. K dosažení těchto opatření bude pravděpodobně nutné komplexněji řídit přístup aut zejména do vnitřního města, stejně jako trasy pro automobily uvnitř měst. To znamená nebudovat přímé komunikace pro auta. Zvýšíme tak jejich dobu jízdy i délku trasy, a tedy snížíme potenciální výhody automobilové

dopravy uvnitř měst. Snaha o vyváženost bude samozřejmě prospěšná pro všechny v těchto oblastech, zejména pro většinu, která auto ve městě nepoužívá. Nutná doba přepravy jinak než autem se sníží a celý prostor bude přístupnější.

Konkrétní příklady této koncepce nalezneme v Gentu, v částech Londýna, v Bologni a nejčastěji v holandských městech. Její součástí jsou jednosměrné ulice se selektivními uzavírkami ulic / křižovatek (s výjimkou pro veřejnou a cyklistickou dopravu), které jednak redukují projíždějící dopravu, a také prodlužují nutnou dobu jízdy pro automobilovou dopravu, ale ne pro ostatní druhy dopravy. Navrženy jsou tak, aby průjezdnost oblastí byla zachována, ale nebyla atraktivní pro uživatele aut.

4.3 Rychlostní limity

Rychlost na silnicích musí zohlednit jak environmentální a sociální cíle, tak bezpečnost provozu. Obojí se vztahuje k obci, přes kterou komunikace prochází. V případě hlavních silnic a dálnic převážně mimo obce se vztahuje k bezpečnostním požadavkům a požadavkům na průjezdnost.

4.3.1 Rychlostní limity v obci a limity vztahující se k environmentálním otázkám

Lokální rychlostní limity by měly být vnímány jako součást balíčku, jehož cílem je řídit rychlost provozu. Další opatření v balíčku jsou technické a terénní normy, které respektují potřeby všech účastníků provozu a společně se vzděláváním a informačními kampaněmi zvyšují povědomí řidičů o životním prostředí v jejich oblasti.

Městským oblastem, zejména tam, kde jsou komunikace součástí silniční sítě obce, nejlépe vyhovují nízké rychlostní limity (30 km/h). Ze zkušenosti víme, že takový limit snižuje jak počet dopravních nehod, tak jejich následky. Až do poměrně nedávné doby zaznívaly argumenty, že takové rychlostní limity budou účastníci provozu dodržovat, jen pokud je k tomu donutíme pomocí fyzických opatření, umístěných v dopravním prostoru. Současné zkušenosti z měst jako Graz, Portsmouth (32 km/h) či Oxford (32 km/h) však ukazují, že taková opatření nejsou vůbec nutná, pokud místní obyvatelstvo přijme rychlostní limit a podporuje ho. Více informací o situaci v Grazu viz

www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1928, o Portsmouthu viz <http://assets.dft.gov.uk/publications/speed-limits-portsmouth/speed-limits-portsmouth.pdf>.

Náklady na zavedení rychlostního limitu 32 km/h v ulicích Portsmouthu, tj. 410 km silnic s předchozím rychlostním limitem 48 km/h, byly následující:

Úkol	Náklady
odborné konzultace	25 000 Euro
příprava a supervize	140 500 Euro
dopravní průzkumy	17 500 Euro
realizace	505 000 Euro
celkem	688 000 Euro

Po dvou letech od zavedení tohoto režimu v Portsmouthu naznačují průběžné výsledky, že:

- vzhledem k obecně velmi nízké průměrné rychlosti v dané oblasti (méně než 24 mil za hodinu) bylo průměrné snížení rychlosti jen nepatrné (1,3 mil za hodinu);
- tam, kde původně byly vyšší rychlosti (více než 24 mil za hodinu), došlo k průměrnému snížení rychlosti o 6,3 mil za hodinu;
- počet dopravních nehod klesl o 22 % (na rozdíl od 14% poklesu v podobné oblasti v národním měřítku);

- počet smrtelných a vážných úrazů sice klesl jen o 5 %, ale jejich relativně nízký počet v průběhu celého roku naznačuje, že z těchto čísel nelze vyvozovat žádné závěry;
- kvalitativní průzkumy ukázaly, že obyvatelé města tento rychlostní režim podporují a byli by rádi, kdyby jeho prosazování bylo intenzivnější.

4.3.2 Řízení rychlosti na hlavních dopravních tazích

Hlavní silniční tahy, které převážně vedou odděleně, bývají v době dopravní špičky přetížené. Důsledkem je nerovnoměrný dopravní tok, nižší rychlost, fronty a předem neodhadnutelná doba jízdy. Podle průzkumu by stabilnější dopravě pomohlo zavedení nižšího rychlostního limitu během dopravní špičky. To lze provést dvěma způsoby: buď zavést snížený rychlostní limit pro pevně danou dobu dopravní špičky, nebo využít inteligentní interaktivní systém, který neustále monitoruje dopravní proud a podle toho, jak situace vyžaduje, uplatnit variabilní rychlostní limity. Podobné systémy byly zavedeny v Německu v roce 1965, nyní pokrývají celých 1300 km dálniční sítě v zemi. Velká Británie je využívá od roku 1995 na části dálnice M25 a v pozdějších letech i dálnice M42 a M1.

Podrobnější informace o tomto systému viz:

http://www.direct.gov.uk/prod_consum_dg/groups/dg_digitalassets/@dg/@en/documents/digitalasset/dg_185830.pdf.

Systém aktivního řízení dopravního provozu byl v letech 2003 až 2006 zaveden na britské rychlostní silnici M42, konkrétně na 17kilometrovém dopravně přetíženém úseku (134 000 vozidel/den) této tříproudové dálnice, která směřuje jižně od Birminghamu. Součástí systému je aktivní řízení rychlosti vozidel a maximální využití „zpevněné krajnice/hard shoulder“ pro dopravní provoz. Celkové náklady byly 370 mil. Euro. Monitoring systému 12 měsíců po dokončení ukázal tyto výsledky:

- zaznamenané zvýšení kapacity o 7 %;
- plynulost dopravy zvýšená o 6 až 9 % (což odpovídá růstu dopravy na jiných dálnicích v tomtéž období);
- celková průměrná doba jízdy vyšší o 9 %, ale nižší průměrná doba jízdy v době, kdy před zavedením systému bylo na komunikaci silné dopravní přetížení;
- rozdíly v době jízdy nižší o 22 % (trvale v průběhu celého roku);
- komplikované dopravní zácpy se vyskytují méně často;
- ačkoliv soubor dat byl pouze omezený, bylo zřejmé, že se pravděpodobně snížil počet zranění při dopravních nehodách i jejich závažnost;
- došlo i k drobnému snížení hladiny hluku;
- řidiči sami cítili, že problém s dopravními zácpami se snižuje.

4.4 Využití silnic za poplatek nebo „na přiděl“

Jak jsme již uvedli v bodu 2.3, v důsledku dopravního přetížení se řidiči musí potýkat s nestabilním proudem dopravy, nižšími rychlostmi, frontami na silnicích a předem neodhadnutelnou dobou jízdy. Chceme-li snížit nebo nějakým způsobem řídit dopravní přetíženost na komunikaci, bude to možná vyžadovat na některých částech silnice a v určitou denní dobu omezit nebo zpoplatnit přístup, abychom dosáhli řízené poptávky a abychom mohli zachytit základní pohyb na komunikaci. Fyzicky může být tento postup podobný jako ten, o kterém jsme mluvili v bodu 4.1, ale jeho cíl je zcela odlišný. Existuje i plán, podle něhož by se „řízený přístup“ mohl časem vyvinout v určitou formu „přídělového systému“ („silnice na přiděl“).

Podobný systém lze realizovat jen v těch několika zemích, kde to umožňuje právní řád. Počet realizovaných systémů je ve skutečnosti velmi omezený. Částečně shodný systém

však v některých zemích existuje, např. v Bulharsku, kde pro jízdu na silnicích mimo město potřebujete placené povolení.

4.4.1 Základní typy systému

Existují v podstatě tři základní typy systému zpoplatnění / přidělování silničních komunikací:

- Povolení při vstupu - doprava, která vjíždí do vymezené oblasti nebo projíždí kolem určeného bodu, musí mít povolení, které získá buď na základě určité funkce (autobusy, ambulance, dodávky, obyvatelé), nebo zaplacením poplatku v místě vjezdu; např.:
 - v Bergenu (1986),
 - v Oslu (1990) (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=306),
 - v Trondheimu (1991),
 - v Durhamu (2002) (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=169),
 - ve Stockholmu (2006);
- Povolení pro danou oblast – doprava, která do oblasti vjíždí, ale i ta, která se v dané oblasti pohybuje, potřebuje mít doplňkovou licenci, která je řidiči buď přidělena, nebo ji získá po zaplacení poplatku; např. v Singapuru (1975) a v Londýně (2003);
- Povolení pro danou oblast s poplatkem za určité období / časový úsek – podobné jako obyčejné povolení pro danou oblast; např. ve Valetě (2007), (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1610);
- Poplatky na základě vzdálenosti / rychlosti – řidiči vozidel platí podle toho, jak daleko v dané oblasti jedou, případně lze poplatek navázat i na jejich rychlost - na základě skutečnosti, že nižší rychlosti znamenají pro oblast větší dopravní zatížení a vyšší externí náklady.

4.4.2 Provoz

Způsoby, jak vybírat silniční poplatek (které se vzájemně nevylučují, lze je v některých případech kombinovat), jsou tyto:

- ruční vybírání u vjezdu (nebo výjezdu) do zóny (např. Durham ve Velké Británii nebo Trondheim v Norsku (částečně));
- prostřednictvím chytrých karet, kdy dojde k odečtu pomocí zařízení umístěných podél komunikace, a to v okamžiku, kdy vůz vjíždí do zóny, kdy míjí dané zařízení, nebo když jeho rychlost klesne pod určenou hranici (např. Singapur);
- platba předem v rámci registrace v databázi a následné rozpoznání vozidla pomocí k tomu určeného zařízení (např. Londýn);
- elektronické označení vozidla, když vjíždí do zpoplatněné zóny nebo projíždí kolem daného zařízení; jednou měsíčně vyúčtováno majiteli (např. Stockholm ve Švédsku nebo Stavanger v Norsku);
- papírová licence, na prodej v různých obchodech (dříve v Singapuru).

Vymáhání prostřednictvím:

- fotoaparátu/kamery s automatickým rozlišením poznávací značky, které nahrávají řidiče v případě porušení pravidel, nebo
- manuální vymáhání.

Oba způsoby vymáhání vyžadují přístup do národní databáze SPZ kvůli identifikaci majitele vozidla, aby mohla být vůči němu/ní přijata nezbytná opatření. Samozřejmě je třeba myslet i na další kancelářský servis, jako jsou komunikační linky, zpracování plateb atd.

Realizační náklady na systém ve Stockholmu, který zahrnuje 18 míst k vybírání poplatků u vjezdu/výjezdu, činily 209 mil. Euro, což ovšem zahrnovalo širokou škálu přímých i nepřímých nákladů, vč. provozních nákladů v počátečním období. Průběžné roční provozní

náklady, náklady na údržbu a reinvestiční náklady představují 24,2 mil. Euro. (<http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/StockholmcongestionCBAEIassonn.pdf>).

4.4.3 Další vývoj

Některé systémy zpoplatnění silničních komunikací přijaly v minulých letech nepřiliš vhodnou cenovou politiku, neboť jejich prvořadým cílem bylo získat prostředky na financování výdajů v dopravě, a ne omezit problémy s dopravní přetížeností.

4.5 Zklidňování dopravy (koncepte ulice)

Účelem zklidnění dopravy je pomoci řidičům přizpůsobit rychlost vozidla místním podmínkám, a to díky takovým opatřením a zařízením, která řidiče donutí snížit rychlost na základě vlastního rozhodnutí. Patří mezi ně:

- zúžení,
- ostrůvky,
- rumble devices,
- overrun areas,
- dopravní šikany,
- jednoproudové „přístavby“.

Problematika dopravního zklidňování bude podrobněji řešena v Modulu 5. Projekt dopravního zklidnění může snížit rychlost automobilové dopravy, a tedy i její rychlostní výhodu oproti aktivním způsobům dopravy i dopravě veřejné.

Výše uvedená opatření zahrnují většinu běžných způsobů, jak přímo na vozovce omezit rychlost automobilové dopravy. Je však možné, že ve vaší zemi vznikly i jiné typy opatření, jak rychlost automobilové dopravy snížit. Pokud ano, jeví se jako úspěšné a měly by být zařazeny do tohoto seznamu jako vhodné pro další využití? Pokud byla výše uvedená opatření realizovaná i ve vaší zemi, byly jejich výsledky úspěšné? Je nemožné některé z výše uvedených opatření realizovat ve vaší zemi a proč?

5. Zajištění parkovacích míst

V cíli každé cesty autem je nutné někde zaparkovat. Dostupnost parkoviště, snadnost použití a poplatky – to vše nám pomáhá se rozhodnout, zda cestu podnikneme právě autem.

Jak prokázaly průzkumy, dostupnost parkoviště, a to zejména v cíli trasy, je zvlášť významným determinantem pro dojíždění autem. Volně dostupné parkování pro auta má za následek vysoký podíl automobilové dopravy v přepravě, a to i v případě, že stejně snadno dostupná je doprava veřejná (Fosli O., Lokalisering av virksomheter – konsekvenser for transport og miljø. En litteraturstudie, TØI Working Paper Paper 1021/1995, Institute of Transport Economics, Oslo, 1995); naopak nedostatek parkovacích míst se zdá být hlavním důvodem, proč majitelé aut možnost automobilové dopravy nevolí, a to i tehdy, když mají k dispozici kvalitní silniční síť (Vibe N. & Hjorthil R., Dagliglivets reiser i større byer, TØI Report 214/1993, Institute of Transport Economics, Oslo, 1993).

Politika a management parkování jsou tedy klíčové oblasti pro městskou mobilitu a zvládnutí jejich negativních dopadů. Vzhledem k tomu, že počet majitelů aut neustále roste, bude růst i poptávka po parkovacích místech a většina měst a obcí bude muset mnohé z níže uvedených otázek řešit. Existuje i taková parkovací politika, která si dokáže poradit s negativním vlivem automobilové dopravy ve městech, a přitom podpořit podnikání a

ekonomiku města. Jde však o pozorné hledání rovnováhy, a právě proto je tak důležité učit se ze zkušeností druhých.

5.1 Poptávka

Auta ve městech se nacházejí buď v ulicích, nebo mimo ulice. Pokud jsou právě na ulici, jsou zaparkovaná nebo řidič hledá parkovací místo nebo jsou v pohybu. Pravděpodobně téměř všechna auta mimo ulice města jsou zaparkovaná. Podle odhadů stráví auta 95 % svého „života“ na nějakém parkovacím místě.

5.2 Typy parkovišť

Existují čtyři základní typy parkování – míst, kde můžete nechat stát auto:

- Na ulici – jak název napovídá, jde o parkovací místo na veřejné komunikaci;
- Veřejné mimo prostor ulice – parkoviště, která nejsou na veřejné komunikaci, ale zaparkovat své auto na nich může každý, kdo splní určité podmínky (např. maximální doba stání, zaplacení poplatku atd.). Majitelem i provozovatelem parkoviště může být jak veřejný, tak soukromý sektor;
- Soukromé mimo prostor ulice, určené pro veřejnost – parkoviště, které má souvislost s konkrétní budovou nebo pozemkem, např. nákupním centrem, kancelářskou budovou atd. Teoreticky by toto parkoviště měly používat jen osoby, které mají nějaký vztah k budově či pozemku, a majitel by to měl kontrolovat (podle zákona daného státu);
- Soukromé rezidenční – parkování mimo ulice, které je vázáno na obytné domy nebo byty. Teoreticky by tato parkoviště měli využívat jen obyvatelé daných domů a bytů.

Systém zajištění parkovacích míst v našich městech a obcích se v minulých letech neustále vyvíjel podle toho, jak rostla poptávka. Od samého počátku hrají významnou roli soukromé i veřejné organizace, které se na zajištění parkovací infrastruktury podílejí. Je dobré si připomenout základní typy parkování i to, do jaké míry nad nimi místní úřady mají kontrolu. Pokud zvažujeme budování parkovacích míst, hlavní rozdíl je v tom, jestli jde o parkování na ulici nebo mimo ulici, jak nám ukazuje následující tabulka:

tabulka str.23

Tabulka 5: Typy parkování a sektor, který je zajišťuje a/nebo řídí

5.3 Možné problémy

Na jaké problémy můžeme v souvislosti s parkováním narazit? A jak se dají řešit?

V následující tabulce jsou uvedeny hlavní problémy i možná řešení:

Problém:

Parkovací místa využívají ti, kdo přijedou první. To však nemusí být zrovna nejvhodnější tam, kde je parkovacích míst málo.

Řešení:

- Na daných místech vymezit maximální dobu parkování.
- Změnit cenovou strategii (levnější poplatek za kratší dobu stání).
- Zajistit parkování mimo ulice města a informovat o něm veřejnost.

Problém:

Parkování na ulici způsobuje potíže s bezpečností, dopravními zácpami a neprůjezdností (problémy pro svoz odpadu, záchrannou službu atd.).

Řešení:

- Omezené parkování na hlavních ulicích v době dopravní špičky;
- Omezené parkování v místech, kde způsobuje bezpečnostní problémy;

- Cenově zvýhodněné a inzerované parkování mimo ulice tak, aby bylo pro veřejnost atraktivnější.

Problém:

Špatný management parkovacích míst v ulicích obce a nedostatek informací o jejich dostupnosti způsobuje nadměrnou cirkulaci dopravy (plus dopravní zácpy a znečištění) v důsledku hledání parkovacího místa.

Řešení:

- Poskytovat více informací.
- Cenově zvýhodnit parkování mimo ulice města a inzerovat je.
- Systém park&ride.

Problém:

Parkování v pěších zónách (na chodnicích, napříč přes roh dvou ulic) znesnadňuje přístup do ulic chodcům, může způsobit zranění člověka i poškození chodníku.

Řešení:

- Lepší kontrola a potlačení nežádoucího jevu.
- Opatření, která řidiče donutí, aby se dobrovolně rozhodli na těchto místech neparkovat.

Problém:

Parkování v ulicích měst je obvykle cenově výhodnější než mimo ulice, takže ho lidé upřednostní i v případě, že na placeném parkovišti mimo ulici jsou volná místa.

Řešení:

- Změnit cenovou strategii.
- Lépe informovat a inzerovat parkoviště mimo ulice města.
- Zlepšit kvalitu parkovišť mimo ulice měst.

Problém:

Samotný fakt, že v centru města jsou dostupná (bezplatná) parkovací místa pro automobily, přiměje řidiče do centra jet autem.

Řešení:

- Postupně snižovat počet parkovacích míst v centru města a zvyšovat poplatek za ně.
- Systém park&ride jako alternativa pro parkování v centru.
- Omezit maximální dobu parkování a podpořit kratší stání na daném místě, což znevýhodní osoby dojíždějící za prací.

Problém:

S rozvojem okrajových částí obcí, kde je dostatek místa k parkování, mají centra měst a obcí obavu ze ztráty zákazníků, proto se snaží parkování aut v centru usnadnit.

Řešení:

- Když zajistíme větší počet levnějších parkovacích míst v centrech měst, bude tam jezdit více aut a centra budou ještě víc ucpaná.
- Využijte takovou dopravu, která efektivně nakládá s prostorem, např. veřejnou dopravu, aby se relativní dostupnost centra zlepšila.
- Systém park&ride.
- Podpořte pěší dopravu a lepší management parkování, aby bylo prostředí v centrech měst co nejpříjemnější a lidé se sem vraceli.
- Když se mají lidé rozhodnout, kam jet, je pro ně důležitější kvalita obchodní nabídky než parkovací místa.

Problém:

Pokud se parkování určené pro soukromé účely, ať v souvislosti s bytovými či nebytovými prostorami, zneužívá pro účely jiné (nákupy atd.), výsledkem je nadměrný počet aut zaparkovaných v ulicích měst.

Řešení:

- Lepší kontrola.
- Větší omezení pro parkování na ulicích.
- Omezit maximální dobu stání na určitých parkovacích místech.

Tabulka 6: Problémy s parkováním a možná řešení

Máte stejné problémy s parkováním i ve vaší zemi? Existují ve vaší zemi i jiné problémy, které zde neuvádíme, a jaké může být jejich řešení?

5.4 Vývoj parkovací politiky

Výše uvedená řešení mohou zmírnit pouze jeden konkrétní problém, neřeší však celkové požadavky na parkování v určité oblasti. Pokud bychom k problematice parkování přistupovali strategičtěji, mohla by být jedním z prostředků, které pomohou dosáhnout efektivního plnění mnoha environmentálních, sociálních a ekonomických cílů naší společnosti.

Příklady měst s celkovou parkovací politikou:

- Curych (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2481);
- Graz (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1949);
- Sofie (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=2061);
- Bělehrad (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1861);
- Niš (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1838).

Hlavní etapy politiky parkování ve městě jsou následující:

- **1. etapa** – zatím žádné problémy; dostupná parkovací kapacita se pomalu vyčerpává.
- **2. etapa** – poptávka postupně převyšuje nabídku a v ulicích, kterých se to týká, jsou zavedena regulační opatření, takže v některých oblastech může být parkování zakázáno, v jiných zase zřetelněji vyznačeno. Pro řidiče jsou zpřístupněny základní informace o parkování.
- **3. etapa** – poptávka neustále roste a v centrech měst jsou zavedeny určité časové limity, aby se zvýšil obrat vozidel na parkovacích místech a mohli je využít spíše nakupující a turisté než lidé dojíždějící do práce. Jednou z možností je vybudovat parkování mimo prostor ulic, které doplní / nahradí parkování na ulicích. Pro řidiče jsou zpřístupněny informace o parkování v reálném čase.
- **4. etapa** – dojíždějící jsou vytlačeni do okrajových částí. Vzniká souboj o parkovací místa s obyvateli města, kteří v daném místě bydlí; řešení nabízí „rezidenční parkovací zóny“.
- **5. etapa** – město zavádí stále větší diferenciaci parkovacích poplatků, které jsou zaměřené na různé cílové skupiny tak, aby určitá skupina využívala určité parkoviště víc než jiná.
- **6. etapa** – na okraji města se budují zařízení park&ride.
- **7. etapa** – problematika parkování se stává součástí managementu dopravy.

Rozvoj parkovací politiky ve městě může přinést výhody mnoha sociálním skupinám. Některé z nich uvádíme v následující tabulce.

tabulka str.25

Tabulka 7: Přínosy parkovací politiky podle uživatelských skupin

Parkovací politika je silný nástroj, jak řešit poptávku po dopravě, ale je jen jedním z mnoha. Měla by být součástí celkového Plánu udržitelné městské mobility (tzv. SUMP z ang. Sustainable Urban Mobility Plan), jak uvádíme ve 4. kapitole. V tomto kontextu, a také proto, aby byla pro veřejnost co nejpřijatelnější, musí parkovací politika splňovat jistá kritéria:

- o všech změnách je třeba dostatečně komunikovat a důkladně vysvětlovat důvody, které k nim vedou;
- veřejnost musí vědět o každém opatření a musí ho pochopit;
- každé opatření předpokládá určité přínosy, které je třeba podrobně vysvětlit;
- každý poplatek i regulační opatření musí odpovídat velikosti konkrétního problému;
- k dispozici jsou i jiné způsoby dopravy, a to v dostatečné kvalitě;
- každý dodatečný příjem je třeba využít spravedlivě a transparentně;
- každé regulační opatření v oblasti parkování musí být uplatňováno důsledně a spravedlivě;
- případné pokuty musí být přiměřené a odpovídající ve vztahu k závažnosti přestupku.

Myslíte si, že jsou zde uvedena všechna kritéria, která parkovací politika musí splňovat, aby ji veřejnost akceptovala? Existují i další kritéria? Jsou podle vás některá z kritérií důležitější než jiná?

Jakým způsobem byste realizovali parkovací politiku, která by uvedená kritéria splňovala?

5.5 Veřejné parkování na ulici

Veškerá parkovací místa na ulici jsou veřejným majetkem a jejich používání je v evropských státech povoleno nebo jakkoliv omezeno místními úřady pod vedením ústřední vlády. Místní samospráva určuje, jaká omezení v rámci vládních směrnic by měla platit v konkrétních ulicích, s ohledem na národní i místní důraz na bezpečnost silničního provozu, plynulost dopravy, dostupnost veřejné dopravy, fungování místní ekonomiky, a také na potřeby místních obyvatel a zachování volného přístupu pro služby tísňového volání.

Rozsah, v jakém je neregulovaný prostor na ulici využíván pro účely parkování, je daný poptávkou v konkrétní oblasti a množstvím a dostupností parkovacích míst mimo ulice. Omezení je třeba zavést pouze v případě, že poptávka převyší nabídku, a dále tam, kde parkování způsobuje problémy v oblasti bezpečnosti (např. omezení výhledu na křižovatkách), případně tam, kde chceme podpořit rozvoj historicky environmentální oblasti.

5.5.1 Regulace parkování na ulicích

Téměř ve všech evropských státech rozhodují místní správní orgány o regulačních opatřeních, která se týkají parkování v ulicích měst a obcí. Existuje všeobecná tendence zavádět přísnější, tedy více omezující opatření v oblastech, které jsou blíže centřům měst, protože právě zde je poptávka po parkování největší. Drtivá většina míst v členských státech se obejde bez regulace, protože poptávka po nich je malá nebo žádná. Se zvyšující se poptávkou se však objevují i omezující předpisy, včetně několika typických:

- žádná možnost parkování v žádnou denní dobu v okolí ústí křižovatek, aby řidiči vozidel neměli nijak omezený výhled, aby přechody pro chodce byly volné a bezpečné;
- omezené parkování na hlavních ulicích v době dopravní špičky, aby se zajistila větší plynulost dopravy;
- omezené parkování pouze na jednu stranu úzké ulice, aby byl zajištěn obousměrný provoz;
- časové limity pro parkování na ulicích, které zajistí obrat vozidel na parkovacích místech; lidé, kteří chtějí parkovat jen krátkou dobu (např. nakupující), tak mohou snadněji najít místo na zaparkování;

- omezené parkování v určitých místech, aby dodávky měly dostatek prostoru k nakládání a vykládání zboží u obchodů, případně kanceláří podél ulice;
- časově omezené parkování kolem stanic a zastávek (např. od 13 do 14 hod ve všední dny), aby se zabránilo neformálnímu systému park&ride;
- parkování omezeno jen na místní obyvatele.

5.5.2 Vymahatelnost

Pokud mají být parkovací regulační opatření účinná, musí být zajištěna jejich kontrola a vymahatelnost, jinak je veřejnost nikdy nebude vnímat kladně. Hlavní kontrolní orgány, které mají právo vymáhat dodržování předpisů, jsou:

- policie, která je pro většinu místních úřadů hlavním kontrolním orgánem;
- v Rakousku, Bulharsku, České Republice, Finsku, Francii, Norsku, Portugalsku a Španělsku mají právo převzít určitou kontrolní a donucovací pravomoc místní správní orgány (ne však tu, která spadá pod trestní právo), a to v případě potřeby uzavřením smlouvy se soukromou organizací (neplatí ve Finsku) a s účastí nejméně jedné další agentury;
- v Holandsku a Velké Británii mají místní správní orgány kontrolu a vymáhání parkovacích předpisů zcela ve svých rukou.

Ve všech případech, kdy pravomoc nad vymáháním parkovacích předpisů přešla z rukou policie do rukou místní samosprávy, došlo k jejímu zkvalitnění, ve Velké Británii to navíc znamenalo nový zdroj příjmů pro některé samosprávní orgány. Ve velké většině případů se také čtyři- až šestkrát zvýšila pravděpodobnost, že špatně parkující řidič bude pokutován.

Tato činnost místní samosprávy je zpravidla financovaná ze státních daní, s výjimkou úřadů ve Velké Británii - tam jdou finance z příjmů za parkování, stejně jako v Norsku a Finsku. Také v Portugalsku, Švédsku a Švýcarsku se část nákladů na vymáhání hradí z parkovacích poplatků.

Jak to s regulačními opatřeními v oblasti parkování na ulicích a jejich vymáháním vypadá ve vaší zemi? Na kom spočívá tato pravomoc a jak je financovaná?

5.6 Veřejné parkování mimo ulice

V průměrném středně velkém až velkém městě v Evropě představuje parkování mimo ulice města většinu parkovacích míst, která jsou v centru města a jeho okolí k dispozici. V mnoha městech existuje povinnost vybudovat v rámci nových developerských projektů i určitý počet parkovacích míst pro uživatele těchto objektů. Kromě toho se pravděpodobně všechna města snaží zajistit parkování pro veřejnost mimo ulice, někdy za poplatek. Budování takových parkovacích míst je však velmi nákladné, kromě nákladů spojených s koupí pozemku jsou v západní Evropě typické i následující položky:

- povrchové úpravy, asfaltování, drenáže a osvětlení – 3000 EUR;
- prostor stavby parkoviště (vícepodlažní parkoviště) – 15000 – 20000 EUR;
- podzemní parkoviště – 40000 EUR;
- náklady na údržbu a zabezpečení každého místa, což může být 150 – 450 EUR ročně.

Hlavním zájmem soukromého provozovatele parkoviště budou maximální zisky, zatímco místní samospráva bude cílit na celou řadu dalších věcí – například zajistit parkovací místa mimo ulice města pro veřejnost prostě jen proto, aby turisté v jejich městě měli kde parkovat. Místní úřad také pravděpodobně bude chtít řídit výši poplatků za parkování tak, aby bylo relativně dražší pro dojíždějící, kteří by parkovací místo blokovali dlouhodobě a zvyšovali tak přetíženost v době dopravní špičky, a levnější pro nakupující, kteří mají ve zvyku jezdit spíše mimo dopravní špičku. Míra kontroly, jakou má úřad nad takovým parkováním pro veřejnost,

však značně závisí na tom, jaký podíl parkovacích míst má úřad ve svém vlastnictví. Ve Velké Británii se to velmi liší případ od případu: v jednom městě (např. v Edinburghu) není úřad majitelem prakticky žádného parkoviště tohoto typu, v jiném (např. v Nottinghamu) může vlastnit většinu parkovišť mimo ulice města. Když jsou obecní výdaje na dopravu limitované, obec si nemůže dovolit vybudovat nová parkovací místa pro automobily. V jihoevropských státech se řídí názorem, že pokud obce hrají větší roli v procesu zajišťování dostatečného počtu parkovacích míst, mohou mít mnohem silnější vliv na výši poplatků, a tedy i na to kdo a jak je využívá.

Pokud padne rozhodnutí o vybudování parkovacích míst mimo ulice města, ale v blízkosti nebo přímo v centru města, je třeba zvážit následující:

- ujistěte se, že právě sem lidé chtějí jezdit;
- zajistěte, aby místní samospráva měla zásadní vliv na cenovou strukturu (a to i když parkoviště bude mít soukromého provozovatele);
- nastavte nižší cenu za kratší stání a mnohem vyšší za delší stání na parkovišti;
- nastavte nižší cenu, než je cena parkování na ulici, které se nachází v blízkosti;
- vybudujte parkoviště co nejbezpečnější a nejpříjemnější;
- zajistěte, aby doprava, která vjíždí na parkoviště, nebo z něj vyjíždí, nezpůsobovala dopravní zácpy;
- když dané parkoviště otevřete, jako kompenzaci snižte počet parkovacích míst v okolí, případně je zrušte, aby tento prostor mohl sloužit veřejné dopravě nebo chodcům.

Jak už víme, místní samospráva může regulovat veškerá parkovací místa v ulicích města, a rovněž parkovací místa, která patří k nebytovým prostorám ve městě, neboť během procesu udělování stavebního povolení může úřad stanovit, kolik parkovacích míst je třeba v rámci stavby vybudovat. Pokud však stavba i s parkováním již stojí, úřad nad ní kontrolu ztrácí. Jde o významný fakt, úřady by totiž mohly usilovat o získání kontroly i nad tímto typem parkovacích míst, aby mohly lépe regulovat dopravní špičku ve městě.

Většina místních úřadů žel netuší, kolik parkovacích míst ve vztahu k nebytovým prostorám je v jejich obci k dispozici, a ještě méně z nich má v rukou nějaký způsob, jak je kontrolovat. V Holandsku je podle odhadu asi 40 % parkovacích míst ve větších městech v kategorii nebytové prostory, v jiných evropských státech je počet parkovacích míst souvisejících s nebytovými prostorami přibližně stejný, jako počet obcí kontrolovaných míst na ulicích. Ve Velké Británii nejspíš došlo k velkému podhodnocení. Stručně řečeno, v 16 britských městech je průměrný podíl veřejných parkovacích míst mimo ulice měst 45 %, soukromé parkování v nebytových prostorách se pohybuje mezi 26 až 57 % z celkového počtu, a obcí regulovanému parkování na ulicích patří nejmenší podíl - mezi 7 až 20 %. Bylo také zjištěno, že v letech 1987 až 1992 došlo k celkovému zvýšení počtu parkovacích míst o 8 %.

5.7 Park&ride systém (autobusy a vlaky)

Systémy park&ride ve městech a obcích často fungují jako součást strategie, jak se vypořádat s dopravní přetížeností na hlavních silnicích, směřujících do center měst (tyto systémy však najdeme i v místech mimo centra měst, zejména tam, kam dojíždí větší počet zaměstnanců). Mezi roky 1970 a 1990 vzrostl počet evropských měst se systémem park&ride trojnásobně až na cca 76 a počet parkovacích míst o 337 %.

Systém park&ride funguje tak, že odvede řidiče, kteří směřují do centra města, na automobilové parkoviště někde po trase a odtud dál do centra je odveze veřejná doprava. Aby tento systém fungoval úspěšně, je nezbytné, aby:

- trasa veřejné dopravy byla rychlá, spolehlivá a linky jezdily často. Pokud je rychlejší než stejná cesta autem, a to včetně doby čekání na křižovatkách a zastávkách, může

získat širší pole zákazníků než jen řidiče, kteří nemají k dispozici žádné (bezplatné) parkovací místo v centru města.

- frekvence autobusových linek v rámci systému byla 10 minut, nebo raději méně. V případě, že konečná zastávka autobusové linky je součástí systému park&ride, je lepší, když je frekvence jednotlivých vozidel nastavená tak, aby jedno vozidlo vždy čekalo na zastávce. Pokud nejde o konečnou zastávku, informační tabule s reálným časem odjezdu je skvělým pomocníkem.
- náklady na použití systému byly nižší než náklady na benzín a parkování v centru města. V závislosti na cílové tržní skupině systému je žádoucí nastavit cenu za plně obsazené auto tak, že jeden člověk zaplatí stejný poplatek jako celá rodina v jednom autě. Když se pak lidé budou rozhodovat, zda systém využít, nebo ne, tato cenová struktura je přiměřeně zvolit systém park&ride.
- počet parkovacích míst v centru města průběžně klesal (jak veřejných parkovacích míst na ulicích, tak v nebytových prostorách). Tato parkovací místa by také měla být dražší než systém park&ride.
- z hlavní silniční sítě byl snadný příjezd k zastávce park&ride a vjezdy pro vozy veřejné dopravy byly pokud možno oddělené.
- kapacita byla dost velká a vyhovovala poptávce, ale ne příliš velká, aby vzdálenost z nejzazší části parkoviště pro auta nebyla nadměrná. Pokud se poptávka příliš zvýší, lze vybudovat vícepodlažní parkoviště.
- bezpečnost pasažérů i jejich aut byla na velmi vysoké úrovni. Kamerové systémy a nejlépe i přítomnost personálu zvyšují důvěru uživatelů v poskytované služby.

Španělský Madrid, švýcarský Bern, Praha v České republice a Edinburgh a Oxford ve Velké Británii jsou uváděna jako města s vysoce efektivními systémy park&ride. V Madridu se nacházejí hlavně u příměstské železnice a metra. Bernský systém park&ride kombinuje železnici a tramvaje. Praha využívá především vlaky (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=20480). Všech pět míst v oxfordském systému bike&ride je obsluhováno autobusovými linkami (24 hodin denně), stejně jako v Edinburghu (www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1706). Systémy park&ride mohou mít významný dopad na dopravu ve městě, záleží však na tom, zda jsou splněny výše uvedené podmínky. Zde je několik fungujících příkladů:

- Vídeň, Rakousko – systém park&ride zachytí až 12 % dopravy, která směřuje do centra města.
- Chester, Velká Británie – jde až o 20 % zachycené dopravy.
- Madrid, Španělsko – systém má 20 000 uživatelů denně, zatímco v Barceloně je jich 12 000 a v Hanoveru 10 000.
- Štrasburk, Francie – systém bike&ride byl klíčovým prvkem úspěchu dvou místních tramvajových linek. Zhruba 43 % cest dříve vykonaných motorovými vozidly nyní připadá na veřejnou dopravu.
- Oxford, Velká Británie – podle odhadu došlo díky systému bike&ride ke snížení automobilového provozu v centru města o 6 – 9 %.

Je však třeba poznamenat, že náklady některých míst v rámci systému park&ride (P&R) vysoko převyšují jejich přínosy, včetně těch environmentálních, a že i ty nejlépe naplánované systémy pravděpodobně přitáhnou i klienty, kteří dříve celou cestu jeli veřejnou dopravou, teď ale zvolí variantu P&R, protože je rychlejší a/nebo levnější (týká se to těch systémů, které jsou obsluhovány nově vybudovanou linkou veřejné dopravy). Podle odhadů může jít až o jednu třetinu uživatelů nově zavedeného systému. Opačný efekt také nastává, když se stanice P&R nachází v určité lokaci, ale uživatelé jezdí jinam (a využívají neoficiální parkoviště, např. na ulici kolem zastávky nebo nádraží), protože úroveň služeb veřejné dopravy v druhé lokaci je mnohem lepší.

Náklady na realizaci systému P&R závisí především na tom, zda je nutné nově vybudovat infrastrukturu pro veřejnou dopravu (např. tramvajovou nebo železniční trať), která bude

system obsluhovat, a také na tom, zda se bude upravovat již existující služba veřejné dopravy, nebo zakládat zcela nová. Pokud v místě vhodná služba veřejné dopravy není, pravděpodobně budou alespoň ze začátku zapotřebí další dotace. K těmto nákladům musíme připočítat náklady na vybudování a údržbu parkoviště pro automobily (náklady na parkoviště mimo ulice obce jsou uvedené výše v kapitole 5.6) a náklady na mzdy pro zaměstnance. Většina systémů P&R je ve veřejném vlastnictví a dotovaná státem. Tam, kde je počáteční investice státní, ale systém se stane natolik populární, že vydělává, a obsluhující veřejnou dopravu provozuje soukromá společnost, příslušný orgán státní správy může přenechat provoz systému P&R na základě smlouvy soukromému provozovateli a dělit se s ním o zisk. Tak to funguje například v britském Yorku a Oxfordu.

5.8 Finanční strategie veřejných parkovišť (příjem a/nebo kontrola)

K politice veřejného parkování neodmyslitelně patří jisté napětí mezi třemi hlavními cíli, které má každý úřad místní samosprávy: rozvoj místní ekonomiky (zachování ekonomické životaschopnosti), zvyšování příjmů z poplatků za parkování a řízení poptávky po dopravě. Poslední dva cíle znamenají nutnost snižovat počet parkovacích míst a/nebo zavádět poplatky za jejich použití, zatímco v rámci prvního cíle obvykle zaznívá argument, že je třeba vybudovat co největší možný počet parkovacích míst, aby se nestalo, že některá komerční aktivita nebo vnitřní investice související s automobilovou dopravou z oblasti zmizí. Ačkoliv optimální rovnováhy mezi těmito třemi cíli nelze vždy dosáhnout, je zřejmé, že pokud jeden z nich převáží na úkor ostatních, ocitnou se správní orgány obce pod značným tlakem veřejnosti.

Nesmíme opomenout další důležitý faktor – jak jsme již zmínili dříve, systém bike&ride ztrácí na atraktivitě, pokud vnímané náklady nejsou nižší než náklady na benzín a parkování v centru města.

V poměrně složité problematice parkování ve městech neexistuje žádné kouzelné automatické řešení, každé město v každém státě musí najít své vlastní. Existují však jisté základní koncepce:

- obecné platí, že je třeba snížit počet parkovacích míst přímo v ulicích, zejména v centrech měst, a nahradit je stejným či nižším počtem parkovacích míst mimo ulice;
- parkoviště, která jsou v podobné vzdálenosti od centra obce, by měla být zpoplatněna stejně;
- v menších městech, kde je veřejná doprava velmi slabá, by měla být centrální parkoviště za nízký nebo nulový poplatek, ale s kontrolními mechanismy, které upřednostňují krátkodobé parkování;
- středně velká města se základními službami veřejné dopravy by měla mít parkoviště umístěné v okolí centra, poplatky za krátkodobé parkování v centru města by měly být vyšší a poplatky za dlouhodobé parkování na okolních parkovištích nižší;
- velká města s vysoce rozvinutou sítí veřejné dopravy by měla mít v centru jen velmi omezený počet parkovacích míst s vysokými poplatky a vhodně umístěné stanice systému park&ride, které zvládnou pokrýt všechny hlavní trasy vedoucí do města, a to i díky výhodně nastavené výši poplatků.

5.9 Zajištění soukromých parkovacích míst

Po většinu času zůstává většina aut zaparkovaná na soukromém parkovacím místě, ať už rezidenčním, zaměstnaneckém, nebo u nákupního centra. Počet parkovacích míst v těchto lokalitách určuje historický vývoj a míra regulace během jejich výstavby (tou se zabýváme v další části).

Současný provoz a management těchto parkovacích míst je na zodpovědnosti jejich majitelů, možný vstup veřejné správy je velmi omezený. Pokud si však majitel přeje změnit míru

využití parkovacích míst, samospráva k tomu pravděpodobně bude mít co říct, protože to bude mít dopad i na okolní dopravní síť.

V této části textu definujeme prostředky, kterými majitel může zajistit provoz a řízení parkovacích míst ve svém vlastnictví, a také to, jakým způsobem se mohou zapojit místní správní orgány.

5.9.1 Soukromé parkování spojené s nebytovými prostorami (zaměstnavatel)

Existuje jasná spojitost mezi dostupností parkovacích míst v zaměstnání a způsobem, jakým se lidé do práce dopravují: např. podle sčítání lidu ve Švýcarsku v roce 1994 jezdí 81 % zaměstnanců, kteří mají parkování pro auta zdarma, do zaměstnání autem, oproti 34 % těch, kteří parkování zdarma nemají. Většina zaměstnavatelů má však ve srovnání s počtem zaměstnanců a/nebo návštěvníků jen omezený počet parkovacích míst.

Zaměstnavatelé, kteří mají potíže se špatnou dostupností, s dopravními zácpami ve svém okolí nebo špatnou mobilitou zaměstnanců, občas přistoupí na možnost vytvořit vlastní management mobility. Ten někdy zahrnuje i aktivní management parkovacích míst pro zaměstnance, zvláště v případě, že počet takových parkovacích míst je limitovaný.

Přidělená nebo zpoplatněná parkovací místa v zaměstnání, to není mezi zaměstnanci zrovna populární strategie. Nesouhlas se však projevuje zejména v přípravné fázi. Aby tato strategie byla pro zaměstnance přijatelnější, je třeba dodržet následující kroky a podmínky:

- Přesně vymezit problém a zajistit, aby management parkování byl řešením tohoto problému. Například některé nemocnice v Anglii se potýkaly s tím, že zaparkovaná auta blokovala cesty pro sanitky. Zde je jasné, že parkování je nutné nějakým způsobem řídit.
- Zajistit alternativu pro zaměstnance, kteří nespňují podmínky pro vjezd na parkoviště a/nebo nechtějí platit poplatek.
- Konzultovat problematiku se zaměstnanci, včetně několika důležitých otázek:
 - Podle jakého klíče přidělovat povolení k vjezdu a (pokud je to nutné) konkrétní parkovací místa? Podle jakých kritérií? Kolik typů parkovacích míst je třeba definovat?
 - Jak vysoký by měl být poplatek (pokud je v plánu) a měla by jeho výše souviset s výší platu zaměstnance?
 - Jak často platit poplatek? Denně, měsíčně, ročně? V automatu nebo například prostřednictvím mzdy?
 - Jakým způsobem upravit podmínky pro zaměstnance na vedoucích pozicích? Podmínky jsou pro všechny přijatelnější, pokud zaměstnanci vnímají spravedlivý přístup ke všem.
 - Další podmínkou je řádně splnit právní požadavky v souvislosti s pracovními smlouvami, které se stát od státu liší.
 - Je zřejmé, jak vhodně použít získané finanční prostředky – pro zaměstnance je přijatelnější, když alespoň část z těchto peněz se investuje do obnovy parkoviště, do větší bezpečnosti apod. Další část je dobré investovat tak, aby alternativní doprava do zaměstnání byla levnější a kvalitnější.

5.9.2 Nakupování

Rozsah parkování v nákupních centrech je daný při výstavbě, ale způsob jejich správy a řízení se může časem měnit. Existují nejrůznější postupy, jak přimět zákazníky-řidiče aut, aby zvážili i jiné způsoby dopravy:

- zavést poplatky za parkování, zejména to dlouhodobější;

- zajistit, aby pěší, cyklistická a veřejná doprava měly přednost před automobilovou, a to jak v místě samotném, tak při vstupu do / výstupu z prostoru nákupního centra;
- zajistit snazší cestu z centra pro uživatele pěší, cyklistické a veřejné dopravy, než je přístup k parkovišti pro automobilovou dopravu;
- zavést nebo zdokonalit služby veřejné dopravy z centra do přilehlých oblastí;
- zajistit kvalitní spojení pro cyklisty a chodce do přilehlých oblastí;
- zajistit dopravu pro větší, špatně se převážející nákupy.

Většinu z těchto opatření může realizovat pouze provozovatel nákupního centra, správní orgány s ním však mohou spolupracovat, aby realizace pokročila vpřed.

5.9.3 Rezidenční parkovací místa

Parkování, které patří k obytným prostorům, má obvykle souvislost s jednotlivými bytovými jednotkami, i když ho může vybudovat a spravovat obec. Přístup k těmto parkovacím místům běžně vede přes místní silnice.

V posledních letech jsme mezi obyvateli zaznamenali trend budování parkovacích míst namísto zahrad. Dopady jsou zřejmé: rostoucí počet majitelů aut, zmenšující se zelené plochy v obcích (což znamená méně prostoru pro odpočinek, menší udržitelnost a vyšší odtok vod) a snižující se potenciál obecních parkovacích míst na ulicích. Mnohá města se v současnosti snaží zabránit vzniku dalších rezidenčních parkovacích míst.

Je velmi nepravděpodobné, že by stávající parkování v nějakém obytném domě bylo zrušeno bez souhlasu majitele nemovitosti. Stále populárnější „autokluby“ však nabízejí výhody auta na konkrétní cesty, aniž by uživatel musel skutečně auto vlastnit a být v pokušení ho použít i tehdy, kdy je lepší sednout na kolo, jít pěšky nebo jet autobusem. Autokluby se nacházejí ve městech na celém území Velké Británie i v dalších zemích.

Zahrnují výše uvedené informace všechny důležité aspekty parkování ve vaší zemi? Chybí zde některé nebo bychom některé z lokálních aspektů měli rozvést? Lze některé aspekty parkování ve vaší zemi využít pro kvalitnější management automobilové dopravy?

6. Souvislosti mezi parkováním a ekonomickým rozvojem a plánováním

Další rozvoj je zásadní pro zdravou ekonomiku města dnes i v budoucnosti. Budoucnost města však závisí i na jeho ekonomické a ekologické udržitelnosti. Dopravní aspekty této rovnováhy jsou extrémně důležité a pro budoucnost automobilové dopravy ve městech je zásadním faktorem počet parkovacích míst v nové výstavbě.

V současnosti převládá silné mínění, že úroveň a ceny parkování jsou významným prvkem pro ekonomický rozvoj. Toto přesvědčení se zakládá na dvou předpokladech:

- bezplatné parkování existuje a
- bez parkování není podnikání ani obchod.

Pojďme o těchto předpokladech postupně uvažovat.

6.1 Bezplatné parkování

To, že existuje nějaké parkování zdarma, je jen mylná představa. Náklady na parkování jsou zahrnuty do ceny všech produktů a služeb, které si kupujeme.

Uvedme si příklad (Martens P., *Parking as a tool to manage urban access and mobility / Parkování jako nástroj řízení městské mobility a vjezdů do měst*, výroční konference Polis, září 2011):

- nákupní centrum o rozloze 50 000 m² s vícepodlažním parkovištěm, kde je 1 000 parkovacích míst;
- investice 20 mil. Euro – roční náklady 1 mil. Euro;
- možnosti, jak investici získat zpět:
 - 1 Euro za hodinu parkování autem; nebo
 - bezplatné parkování, s platbou za pronájem vyšší o 20 Euro za m², což zaplatí všichni zákazníci.

Nesmíme také zapomínat, že:

- parkování samo o sobě není cílem (nikdo nebude parkovat tam, kde není nic, co by stálo za návštěvu);
- parkování musí být součástí zajímavosti, která čeká v cíli;
- parkovací místa se vyplatí vybudovat, jen pokud skutečně podpoří využití aktivity, kvůli které jsou budovaná (tj. nebudou zde parkovat např. lidé dojíždějící do práce).

6.2 Bez parkování není obchod

Existuje domněnka, že pro nákupní centra jsou nejdůležitější zákazníci, kteří přijíždějí v autech. V určitých izolovaných lokalitách to sice může být pravda, ale musíme vzít v úvahu několik proměnných faktorů:

- podíl zákazníků, kteří používají jednotlivé druhy dopravy;
- frekvence zákazníků podle jednotlivých druhů dopravy;
- výše výdajů na každou návštěvu jednotlivých uživatelů (ve vztahu k použitému způsobu dopravy).

Průzkumy prokazují, že navzdory tvrzení uživatelů aut a majitelů obchodů největší obrát v nejrůznějších nákupních centrech, a to uvnitř města i na jeho okraji, vytvářejí zákazníci, kteří přijdou nakupovat pěšky nebo přijedou na kole či veřejnou dopravou. Jak ukázal průzkum, který byl proveden na hlavní nákupní třídě Meent v Rotterdamu (Mingardo G, *Parking, mobility and retail: an uneasy relationship / Parkování, mobilita a maloobchod: nejistý vztah*, Výroční konference Polis, září 2011), 56,8 % obchodníků se domnívá, že víc než 50 % zákazníků přijelo autem, ale ve skutečnosti jde jen o 21,5 % zákazníků, kteří tvoří 23,5 % obrátu. Podle průzkumu by zdvojnásobení poplatků za parkování v blízkosti této nákupní třídy odradilo 11 % uživatelů aut (a snížilo počet návštěv o 1 %), zatímco 49 % z nich by v případě dalších nákupů přešlo na pěší, cyklistickou nebo veřejnou dopravu.

6.3 Budování parkovacích míst v nové výstavbě

V minulosti převažoval – a v některých státech převažuje dodnes – názor, že součástí každé nové výstavby musí být i zajištěný parkovací prostor pro auta v místě výstavby, aby stavba splnila veškeré požadavky. Investoři tak byli povinni zajistit alespoň minimální počet parkovacích míst pro auta. V některých státech není parkování v nové výstavbě nijak regulováno a závisí tak na uvážení investora.

Pokud se však snažíme pokrýt veškerou možnou poptávku, podpoříme tak neomezený provoz automobilové dopravy. Proto se v poslední době v mnoha státech objevuje spíše snaha stanovit maximální počet parkovacích míst (v kontextu dopravního plánu), a tím potlačit automobilový provoz v okolí nové výstavby.

V Anglii proběhla diskuze nad problematikou maximálních parkovacích norem a v roce 2008 došlo k revizi zkoumané problematiky (<http://www.dft.gov.uk/publications/maximum-parking-standards/>). Závěry byly následující:

- parkování je velmi důležitým nástrojem řízení poptávky (omezení počtu parkovacích míst vede ke snížení poptávky);
- opatření omezující možnosti parkování ovlivňují volbu dopravního prostředku;

- existuje jasná spojitost mezi dostupností parkování a automobilovým provozem;
- investoři považují parkování za důležité jen tehdy, když se domnívají, že navyšuje hodnotu jejich majetku;
- neexistuje žádný důkaz o tom, že parkovací normy mají významný negativní dopad na ekonomický rozvoj městských či venkovských oblastí;
- neexistuje žádný náznak toho, že normy maximálního počtu parkovacích míst mají nějaký vliv na vnitřní investice nebo na ekonomický rozvoj;
- existují určité důkazy, které naznačují, že normy maximálního počtu parkovacích míst by mohly podpořit obchod i ekonomiku v městských a venkovských oblastech;
- místní úřady se mohou dostat pod velký tlak ze strany investorů nových staveb, aby souhlasily s vyšším počtem parkovacích míst, než jsou přijaté maximální normy; národní normy však zajišťují rovné podmínky mezi úřady, pokud jde o nezbytné počty parkovacích míst;
- existuje mnoho rozumných důvodů, proč kvůli řízení poptávky v dopravě zavést státní normy maximálního počtu parkovacích míst.

V souladu s těmito závěry vytvořila vláda Velké Británie doporučení (<http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/1758358.pdf>), které určuje normy pro maximální počet parkovacích míst. Tyto normy jsou součástí balíčku opatření na podporu udržitelné dopravy v oblastech nové výstavby a je nutné je dodržet, pokud regionální nebo místní stavební úřad nestanovuje normy přísnější. Nevztahují se na malou výstavbu převážně ve venkovských oblastech, kde je třeba situaci posoudit podle lokálních podmínek, případně na výstavbu v centrech měst, kde by další parkovací místa sloužila celé oblasti. Tabulka 6 ukazuje stanovené normy pro maximální počet parkovacích míst v Anglii.

tabulka str: 35

Tabulka 8: Normy pro maximální počet parkovacích míst v nové výstavbě, Anglie

Pro projekty nové bytové výstavby v Anglii nejsou nastaveny žádné maximální parkovací normy, podle národní směrnice však tato parkovací místa musejí být navržena tak, aby „*byla vhodně propojena s veřejnou dopravou, s objekty občanské vybavenosti a veřejnými službami*“. Parkovací prostor „*musí být vhodně začleněn do veřejného prostoru a ulic, které jsou přátelské k pěší, cyklistické i motorové dopravě*“ (<http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/1918430.pdf>).

6.4 Vztah parkování a dalších opatření

Pokud má parkování podpořit ekonomický rozvoj, nelze ho realizovat izolovaně, ale v kontextu celého dopravního systému a všech způsobů dopravy, včetně dopravy cyklistické, pěší a veřejné, stejně jako v kontextu vyváženého dopravního plánu a plánu udržitelné městské mobility, které zahrnují celé geografické území.

Prozkoumali jsme souvislosti mezi parkováním, ekonomickým rozvojem a plánováním, nyní bychom měli zjistit, jak významné jsou tyto vztahy ve vašem státě, příp. zda ve vaší zemi nejsou některé další důležité souvislosti. Popsali jsme zde náležitě to, jakým způsobem souvisí zajištění parkovacích míst s ekonomickým rozvojem a plánováním ve vaší zemi? Pokud ne, tak proč?

7. Možné politické výstupy a výsledky

Dojde-li ke snížení automobilového provozu, jak to poznáme a jaké jsou přínosy? Můžeme je obecně označit jako „výstupy“ a „výsledky“:

- „výstupy“ se vztahují k tomu, co se skutečně stalo – je skutečný objem automobilové dopravy nižší, vzrostl počet uživatelů pěší, cyklistické a veřejné dopravy, je silniční síť méně přetížená, atd?; zatímco
- „výsledky“ jsou celkové úspěchy změny, které lze v kontextu dopravního systému a služeb zaznamenat – změna v dělbě přepravní práce, nižší spotřeba energie a produkce CO₂, menší dopravní přetížení a celkově vyšší kvalita života v daném společenství.

Tato část bude zkoumat hlavní možné pozitivní aspekty snížení objemu automobilové dopravy.

7.1 Menší objem automobilové dopravy

Snížování objemu automobilové dopravy lze zjistit sčítáním dopravy v ulicích, dále se projevuje menšími dopravními zácpami nebo menší poptávkou po parkování, atd.

7.2 Snížená tendence cestovat

Abychom změřili, zda se snížila celková tendence cestovat, bude třeba provést dopravní průzkumy v domácnostech.

7.3 Častější využití udržitelných způsobů dopravy

Chceme-li změřit, zda a jak se zvyšuje použití udržitelných způsobů dopravy, můžeme provést dopravní průzkum v domácnostech nebo sčítání cestujících na hlavních trasách podle způsobu dopravy, případně průzkum mezi uživateli veřejné dopravy.

7.4 Přesun financí od automobilové k udržitelné dopravě

Přesun finančních prostředků od osobního auta k udržitelným dopravním prostředkům lze změřit na základě dopravního průzkumu nebo průzkumu o výdajích v domácnostech, na základě zjištění poklesu výdajů za pohonné hmoty nebo zvýšení příjmů za jízdné ve veřejné dopravě.

7.5 Snížená spotřeba energie

Jak bylo uvedeno v části 2.1, méně časté cesty osobními auty nebo přesun od automobilové k aktivní či veřejné dopravě vedou ke snížení spotřeby energie. Tento stav lze identifikovat buď přímo – sníží se prodej pohonných hmot ve městě/ regionu, nebo ho můžeme odvodit ze změn v dopravních modelech a v obecné úrovni spotřeby.

7.6 Menší škody na životním prostředí

Část 2.2 řešila dopady na životní prostředí na makro- a mikroúrovni. Nižší podíl automobilové dopravy, ať už ho dosáhneme jakoukoliv cestou, se projeví na obou úrovních. Míru snižování emisí CO₂ na makroúrovni lze odvodit ze změn v dopravních vzorcích a v obecné úrovni produkce. Méně nečistot v ovzduší ze silniční dopravy na mikroúrovni identifikujeme přímo z průběžného měření kvality ovzduší (hladiny oxidů dusíku a polévatvého prachu), zatímco jiná zlepšení můžeme zjistit specifickým měřením daných aspektů, jako jsou hluk, znečištění vod atd.

7.7 Spolehlivější a méně přetížený dopravní systém

Pokud snížíme počet cest vykonaných v osobních autech, bude dopravní systém celkově spolehlivější a méně přetížený. Jak se to projeví? V průzkumech trhu, v rozhovorech s uživateli rozdílných způsobů dopravy i v průzkumech domácností se společnost bude jevit spokojenější. Monitoring cestujících i dopravního provozu vozidel nebo veřejné dopravy nám ukáže, že je doprava mnohem spolehlivější. V důsledku těchto změn by se mohla celkově zlepšit úroveň alternativních druhů dopravy.

7.8 Lepší úroveň a nižší náklady pro služby města

Menší automobilový provoz, případně méně aut zaparkovaných na chodnících pravděpodobně pomůže omezit výdaje na údržbu silnic a chodníků. Méně aut v ulicích, jak jedoucích, tak zaparkovaných, navíc umožní rychlejší a jednodušší pohyb vozů technických služeb a záchranné služby.

7.9 Posílení atraktivity města

Všechny možné výše uvedené důsledky snížení podílu automobilové dopravy mohou významně přispět k oživení každého města a posílení jeho image. Může to být ekonomický stimul pro místní investory, důvod, proč obyvatelstva stejně jako turistů nebude v obci ubývat, ale snad i přibývat. „Index kvality života“ ve městech společnosti Mercer (www.mercer.com/pressreleases/quality-of-living-report-2011) zahrnuje 39 kritérií v 10 kategoriích, podle nichž bylo v roce 2011 v čele žebříčku těchto 5, resp. 6 světových měst:

- Vídeň
- Curych
- Auckland
- Mnichov
- Vancouver / Düsseldorf.

Všechna tato města jsou známá svou politikou silně omezující automobilový provoz uvnitř města!

Myslíte si, že výše uvedené pozitivní důsledky snižování podílu automobilové dopravy jsou dostatečně přesvědčivé, aby přiměly místní politiky realizovat nezbytné změny? Můžeme tato fakta vyjádřit ještě přesvědčivějším způsobem? Můžete uvést i další možné důsledky, které by pro vaše politiky byly ještě přesvědčivější?

Jaké jsou tři pravděpodobně nejpozitivnější důsledky snižování podílu automobilové dopravy, které lze použít jako argumenty směrem k vašim politikům? Můžete je seřadit podle důležitosti? Jaké formy omezení parkování na ulici nebo managementu parkování mohou být přijatelné pro vaše místní politiky a kterých pět byste jim doporučili, aby ve vašem městě došlo ke snížení počtu aut v ulicích?