

Controlled
ZONE
Mon - Sat
8.30 am - 6.30 pm



P PUSH & PULL



16

Dobré důvody
pro management parkování

PUSH&PULL - “Management parkování a pobídky jako úspěšná a osvědčená strategie energeticky efektivní městské dopravy”

Hlavní cíle **PUSH & PULL** jsou:

- Úspora energie díky přesunu cestujících z automobilů do udržitelnějších dopravních prostředků;
- Podpora lokální ekonomiky prostřednictvím posílení racionálnějšího a řízeného přístupu k parkování a pomoc městským rozpočtům v úspoře peněz díky nerealizaci nákladů na stavbu dalších parkovacích míst a
- Vytvoření kapacity pro následovníky, kteří chtějí realizovat podobný systém se znalostmi nutnými ke zmírnění problémů s parkováním a vytvoření politických argumentů na jejich podporu.

Projekt zahrnuje realizaci managementu parkování v sedmi velkých městech a jednom univerzitním areálu. Všichni účastníci vytvoří mechanismus financování založený na tom, že peníze získané za parkování jsou použity k financování udržitelné mobility.

Při přípravě této publikace byly shromážděny informace ze stávajících studií a publikací, na kterých pracovali partneři projektu a další subjekty, tyto texty byly přeformulovány a další nové texty byly napsány. Upřímně vás vyzýváme k využívání a kopírování textů obsažených v této brožuře. Pokud materiál z této brožury použijete a rozšíříte, oznamte to prosím na stránce push-pull-parking.eu.

Tuto brožuru připravili a napsali tito členové konsorcia **PUSH&PULL**:

Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch a Marta Carvalho.

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Vydáno v lednu 2015



Soukromé automobily se používají v průměru jen asi jednu hodinu denně, je proto snadno pochopitelné, že doprava v klidu vyžaduje zvláštní pozornost. Výstavba velkých parkovišť v cílových místech je však nákladná a často ekologicky problematická. Chytřejší přístup spočívá v účinnějším řešení parkování, tj. managementu (ve smyslu regulace a řízení) parkování! V rozvoji měst a dopravy existuje jen velmi málo oblastí, které by mohly znamenat tak velký přínos pro kvalitu života, změny chování a dopravních prostředků, jako management prostoru pro parkování.

Ve veřejné debatě se ale o parkování racionálně diskutuje jen zřídka. Mnohem častěji se jedná o čistě emocionální úvahy občanů a novinářů, které odpovědným osobám s rozhodovací pravomocí brání v realizaci politiky inteligentní a udržitelné městské dopravy.

Tato brožura přináší znalosti potřebné k vytvoření kvalitních politických argumentů, které mohou pomoci zmírnit problémy s parkováním a zároveň přitom podpořit udržitelnou dopravu. Měla by posílit postavení politiků, osob s rozhodovací pravomocí a například také novinářů v procesu vnímání a přijímání toho, co může být na první pohled nepopulární, ale ve skutečnosti je to racionální a udržitelné rozhodnutí - řídit parkování v ulicích i mimo ně.

Argumenty jsou sestaveny ve formě faktů a čísel s obrázkem nebo diagramem a s vysvětlujícím textem, takže celek je snadno pochopitelný a rychle shrnuje klíčové argumenty. U složitějších problémů jsou k dispozici odkazy na podrobnější popisy.

Projekt **PUSH & PULL** usiluje o zlepšení městské mobility v evropských městech prostřednictvím managementu parkovacích míst spojeného s opatřeními v oblasti managementu mobility. V důsledku zavedení placeného parkování, zvýšení poplatků za parkování, snižování nebo omezování nabídky parkování, případně realizace srovnatelných opatření budou řidiči osobních automobilů „tlačeni“ (push) k častějšímu využívání udržitelné dopravy. Příjmy získané z managementu parkování lze zároveň použít k podpoře alternativ, tj. k „tahání“ (pull) neboli přilákání uživatele směrem k veřejné dopravě, chůzi, jízdě na kole a dalším udržitelným způsobům dopravy.

Tento přístup je novátorský v několika evropských městech a má vysoký potenciál k tomu, aby byl převeden i do dalších měst. Potenciál ke zvyšování příjmů měst z tohoto mechanismu základního financování – tj. výnosy, které lze použít k financování opatření na podporu alternativních forem dopravy - je důležitý zejména v době hospodářské krize.

Robert Pressl
Koordinátor **PUSH&PULL**

1 ŘÍDTE MĚSTSKOU MOBILITU!

Srovnání regulačních opatření

Management parkování



- dobré přijetí
- rychlá realizace
- malé investice

Zpoplatnění silnic / jízdy v zácpě



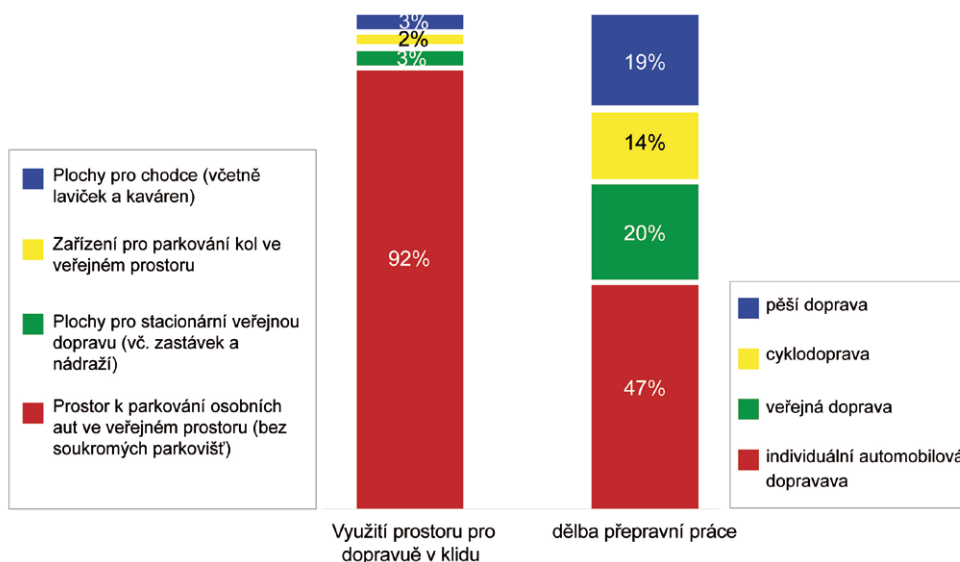
- politicky kontroverzní
- střednědobá realizace
- vysoké investice

Faktem je, že klíčem k řízení městské mobility je management parkování.

Prakticky každá jízda autem končí na parkovacím místě. Proto management parkovacích míst spočívá v ovlivňování poptávky po jízdě autem a dopravních zácp. Ve srovnání s ostatními dopravními politikami, které se zabývají používáním automobilů, představuje parkování dvě zřejmé výhody:

- Management parkování obvykle nevyžaduje velké investice, jako jsou nové silnice nebo nabídka veřejné dopravy navíc, takže jej lze realizovat v relativně krátké době;
- Určitý druh managementu parkování najdeme již dnes v téměř všech menších i větších městech v Evropě. Díky tomu je přijatelnost managementu parkování ze strany veřejnosti mnohem větší než u nových způsobů řízení automobilové dopravy, například systém zpoplatnění jízdy v zácpě.

Využití prostoru pro dopravu v klidu a dělba přepravní práce (veřejné a individuální dopravy) v Grazu (Rakousko)



Zdroj: Rakouský výzkum mobility z roku 2011 a město Graz (2013)

Faktem je, že veřejný prostor má vysokou hodnotu a tudíž by měl být zpoplatněný, pokud se využívá k parkování.

Každé parkovací místo zabere 15 až 30 m² a průměrný motorista využije denně 2 až 5 různých parkovacích míst. V zahuštěných evropských velkoměstech začíná stále větší počet obyvatel pochybovat o tom, zda zabírání cenného veřejného prostoru na parkoviště patří do uvážlivé sociální politiky a zda byl dobrý nápad podporovat výstavbu parkovacích míst u nově stavěných budov (Kodransky a Herman, 2011, IDTP).

Podobně jako řada dalších vzácných kolektivních statků, i tento prostor by měl být řízen pomocí ceny. Výzkumy ukázaly, že např.

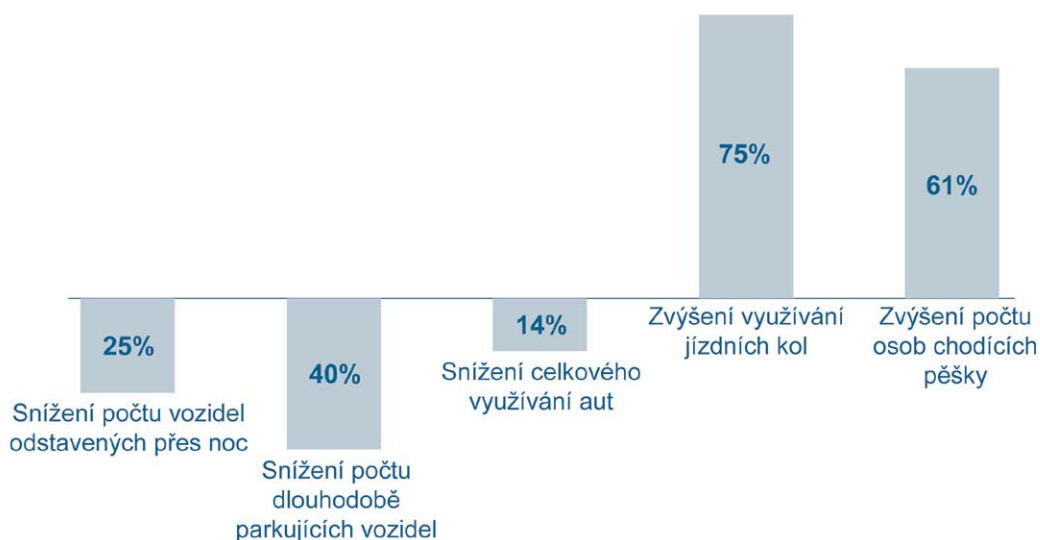
Vytvoření zeleně v daném prostoru může mít větší pozitivní dopad na hodnotu městského domu než zajištění parkování. Takže obecně vzato, žádný veřejný prostor by neměl ustupovat autům zaparkovaným bezplatně v centrech měst.

Průzkum v rakouském Grazu, který se týkal využití veřejného prostoru pro dopravu v klidu, ukázal, že 92% tohoto prostoru je využito k parkování osobních automobilů (soukromá parkoviště a garáže zde nejsou zahrnuty!). Pouhá 2% se využívají k parkování jízdních kol, 3% tvoří plochy využívané chodci (zahrnuty jsou lavičky, pouliční kavárny apod.) a 3% jsou určeny pro veřejnou dopravu (včetně zastávek veřejné dopravy a vlakových nádraží). Tento průzkum ukázal obrovské privilegium, které má parkování automobilů ve využívání veřejného prostoru ve vztahu ke skutečnému podílu jednotlivých druhů dopravy.

Viz též: Případová studie o „Historickém kompromisu – omezení nabídky parkování ve švýcarském Zürichu“ na

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Výsledky managementu aktivního parkování v Mnichově



Zdroj: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Faktem je, že management parkování přispívá k lepší volbě dopravních způsobů a tím i lepší kvalitě života.

Politika nadměrné nabídky parkovacích míst přispívá k dopravním zácpám a brání dostupnosti pro všechny: chodce, cyklisty, uživatele veřejné dopravy i motoristy. I přes zajištění dodatečného počtu parkovacích míst ve městech se během mnoha let dopravní zácpy zhoršily. To jasně ukazuje potřebnost managementu parkování. Účinné strategie managementu parkování jsou inteligentním způsobem, jak řešit omezenou dostupnost a nedostatek místa ve veřejném prostoru.

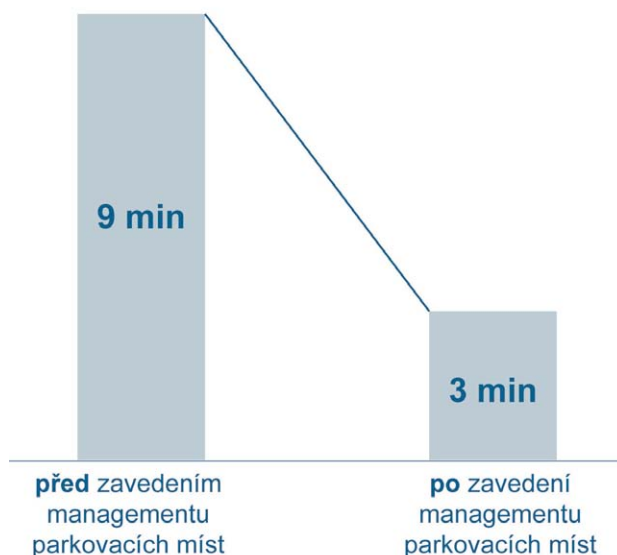
Na počátku 90. let se v Mnichově zaměřili na management parkování jako na způsob, jak snížit počet aut v centru města. V té době byly dopravní zácpy a dlouhodobě parkující vozy považovány za klíčové problémy ovlivňující kvalitu života. Bylo zavedeno několik opatření: mimo jiné byly vybrány dvě obytné čtvrti s cílem snížit v nich provoz při hledání parkovacích míst. Po pečlivém prostudování správného poměru mezi parkováním rezidentů a návštěvníků byl zaveden management aktivního parkování. O rok později byly výsledky ohromující: počet vozidel parkujících přes noc se snížil o 25%, počet dlouhodobě parkujících vozidel se snížil o 40% a poježdění při hledání parkovacího místa a protiprávní parkování bylo téměř zcela odstraněno. V roce 2008, skoro po deseti letech managementu aktivního parkování, klesl počet aut v celém centru města o 14%, využívání jízdních kol se zvýšilo o 75% a počet osob chodících pěšky vzrostl o 61% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).

OMEZTE PROVOZ ZPŮSOBENÝ HLEDÁNÍM PARKOVACÍCH MÍST!

4

Průměrná doba k nalezení parkovacího místa

Vídeň, čtvť 6-9



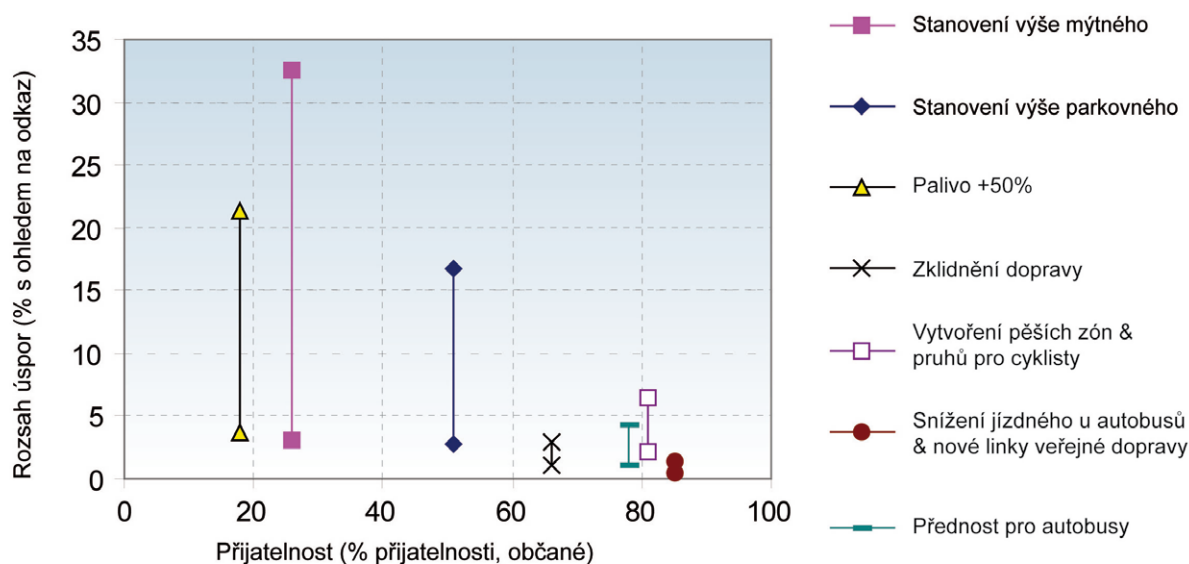
Zdroj: COST 342,2005

Faktem je, že management parkování vede ke snížení provozu při hledání parkovacích míst!

Provoz související s hledáním parkovacích míst vede nejen ke zvyšování nákladů pro řidiče (čas a palivo navíc), ale má také negativní vnější vlivy na společnost, jimiž jsou vyšší znečištění, hluk a nehody.

Kodransky and Hermann, ITDP, 2011 odhadují, že až 50% dopravních zácp je způsobeno řidiči, kteří hledají levné parkovací místo. Je zřejmé, že management účinného parkování včetně ekonomických mechanismů, které uvádějí v soulad poplatky za uliční a mimouliční parkování, mohou významně snížit pojíždění při hledání parkovacích míst. Vyhodnocení situace „před a po“ ve vídeňských čtvrtích č. 6-9 ukazuje na snížení provozu při hledání parkovacích míst z 10-ti miliónů km ujetých osobními auty za rok na 3,3 miliónů km, tj. o dvě třetiny. Zatímco před zavedením managementu parkovacích míst připadlo na hledání parkovacích míst 25% celkového objemu provozu, nyní na tuto činnost připadá pouze 10%. Ve čtvrtích 6 až 9 bylo zjištěno, že po zavedení managementu parkovacích míst byla průměrná doba k nalezení parkovacího místa snížena z cca 9 minut na pouhé 3 minuty (COST 342, 2005).

Úspora paliva vs. přijatelnost opatření pro veřejnost



Zdroj: EU-project: PORTAL 2003

Faktem je, že management parkování má dobrý poměr mezi účinností a akceptovaností.

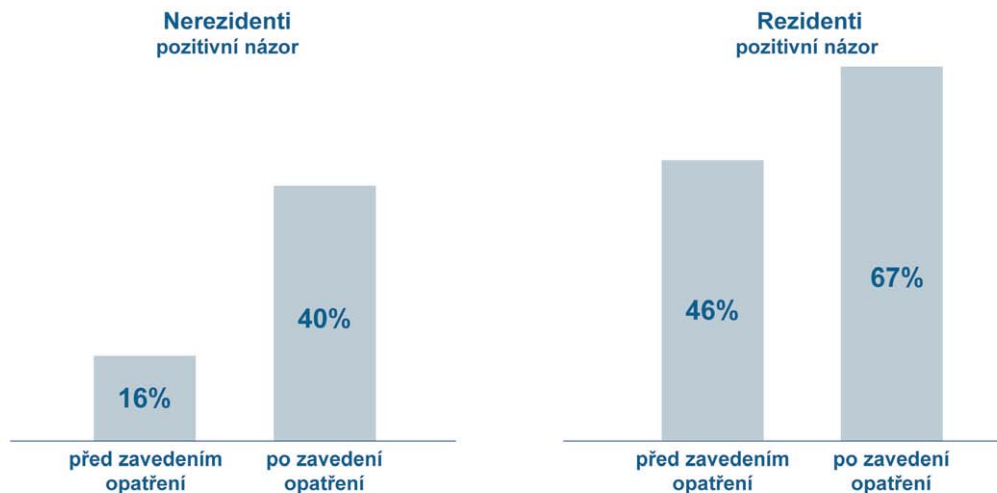
V porovnání s řadou různých opatření ke snížení spotřeby energie v dopravě a k dosažení úspory paliva má placené parkování – klíčová součást managementu parkovacích míst – nejlepší poměr mezi účinností a přijatelností.

Ačkoliv například zdvojnásobení cen paliva nebo mýtného / poplatků za vjezd do centra města má větší účinnost, přijatelnost těchto opatření pro občany a další zainteresované osoby je omezená. Snížené nebo dokonce nulové jízdné u veřejné dopravy je samozřejmě vysoce přijatelné, ale jejich účinnost na úsporu energie nebo na snížení využívání aut je velmi nízká. Jejich hlavním účinkem by byl přestup cyklistů a chodců na veřejnou dopravu.

Oproti tomu je placené parkování vysoce účinné a přiměřeně přijatelné. Jiný průzkum ohledně účinnosti těchto opatření ukazuje, že zdvojnásobení parkovného snižuje používání vozidel o 20%, zatímco při odpovídajícím zvýšení frekvence veřejné dopravy se odhaduje snížení používání vozidel pouze o 1-2% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).

Přijetí managementu parkovacích míst

Vídeň, čtvrt' 6-9



Zdroj: COST 342,2005

Faktem je, že lidé si obvykle stěžují před zavedením nového opatření managementu parkování, ale jejich odpor se změní v podporu, když si uvědomí dopady tohoto opatření!

Management parkování zlepšuje kvalitu života ve městech a ačkoliv si občané někdy stěžují, když je toto opatření plánováno, jakmile je zavedeno, ocení jej. Města jako je Amsterdam, Kodaň, Mnichov, Londýn, Gent, Curych, Štrasburk, Barcelona atd. mají dlouhou tradici v realizaci managementu parkování a občané mají z těchto opatření prospěch.

„Účinnost těchto nových parkovacích strategií je působivá: znovu oživená a prosperující centra měst, významné snížení cest soukromými vozidly, snížení znečištění ovzduší a celkové zlepšení kvality života“ (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011). Tento citát od amerických badatelů studujících evropský přístup k managementu parkování výborně shrnuje potenciál managementu parkování při vytváření příjemnějších měst.

Ve Vídni ukázal průzkum „Před a Po“ rozdíl v postojích před zavedením managementu parkování ve Vídni a po něm. Shrňeme-li celou situaci, přijatelnost tohoto opatření byla významně vyšší po jeho zavedení než před ním. U nerezidentů se počet osob s negativním postojem snížil ze 68% na 54%, zatímco počet osob s pozitivním postojem se zvýšil ze 16% na 40%. Počet rezidentů s pozitivním postojem se zvýšil po zavedení opatření na 67% (z původních 46%), zatímco u počtu osob s negativním postojem došlo ke snížení ze 34% na 30% (COST 342, 2005).

Jak chcete, aby Vaše město vypadalo?



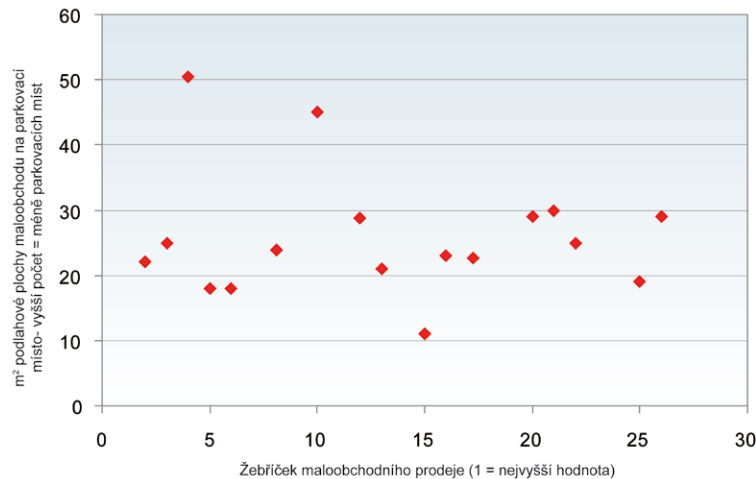
Zdroj fotografie: město Gent

Faktem je, že management parkování chrání evropská historická města před tsunami parkujících aut.

Old city centres are not only important to attract tourists, but are key to local identity and city pride. Stará městská centra nejsou jen důležitou atrakcí pro turisty, ale také klíčem k místní totožnosti a pýchou občanů. Prakticky žádné z četných starých evropských měst nebylo vystavěno tak, aby mohlo čelit vysokému počtu zaparkovaných aut. Kromě omezení přístupu do centra mají jasná nařízení a management, jež určují kde parkovat, kdo může na daném místě parkovat, jak dlouho a za kolik, zásadní význam pro ochranu měst před obrovskou záplavou aut, jakož i pro racionální využití vzácné komodity vysoce kvalitního městského veřejného prostoru.

V rámci celkové regenerace se město Barcelona zaměřilo na posílení komerčních, hospodářských a volnočasových aktivit v centru prostřednictvím zavedení integrované koncepce pro veřejný prostor. Uliční parkování se snížilo na 24%, a došlo tak k rozšíření veřejného prostoru. Snížení možností parkování nemělo žádný vliv na turistické aktivity, které v letech 2003 – 2007 vzrostly (27% nárůst poptávky po ubytování, 13% nárůst turistických / volnočasových aktivit jako návštěvy restaurací, cestovní agentury atd.). V polovině 90. let odstranilo město Gent parkování z ulic a veřejných prostranství ve svém historickém centru a namísto toho vytvořilo 35 ha pěších zón. Od roku 1999 do roku 2008 došlo k obratu předchozího poklesu počtu obyvatel města, zatímco investice na osobu byly 20% nad regionálním průměrem a růst nových firem byl 25% nad regionálním průměrem. Tento hospodářský úspěch nelze přičítat pouze zlepšením v kvalitě života vyplývajícím ze změny uličního parkování, ale tyto změny sehrály při vytváření ekonomických přínosů svou roli.

Podlahová plocha maloobchodu na parkovací místo pro mimo uliční parkování ve vztahu k maloobchodnímu prodeji, centra měst Velké Británie



Zdroj: City of Edinburgh, 2005

Faktem je, že management parkování nezničí vaši hlavní třídu – bude přínosný pro místní ekonomiku.

Parkování v atraktivním městě je pro úspěch obchodů méně důležité, než si majitelé těchto obchodů myslí. Lidé si vybírají, kde budou nakupovat, na základě charakteru a kvality obchodů a atmosféry v místě. Parkování hraje svou roli, ale není hlavním faktorem. Výzkum ukazuje, že neexistuje žádná souvislost mezi počtem parkovacích míst, který máte k dispozici, a úspěchem vašeho obchodního centra. Lidé, kteří do obchodů chodí pěšky, jezdí na kole a veřejnou dopravou navštěvují obchody častěji a navštěvují více obchodů než ti, kteří přijíždějí autem.

Pokud není parkování regulováno, kupující a návštěvníci přijíždějící autem se mohou setkat s problémy při hledání parkovacího místa v blízkosti svého cíle. Není-li uplatňován management parkování, jsou parkoviště před obchody často využívána dlouhodobě parkujícími (celkem běžně je využívají i sami majitelé obchodů!) namísto toho, aby tato místa byla k dispozici zákazníkům. Henley je jedním z mnoha měst v Británii, kde je právě toto problémem: „Toto parkoviště by bylo využito mnohem lépe, kdyby bylo parkování omezeno tak, aby parkoviště mohlo sloužit i dalším uživatelům,“ navrhuje manažer centra města řešení parkování na místní hlavní ulici (Henley Standard, 2013).

Kvality pěších tras mezi parkovacími domy a nákupními centry



Zdroj fotografie: Harry Schiffer - Eltis

Faktem je, že uživatelsky přátelské parkovací zóny v docházkové vzdálenosti od klíčových lokalit, jsou akceptovány!

Stále rostoucí počet aut v mnoha městech EU budí dojem, že parkovacích míst nikdy nebude dostatek. Lidé by rádi parkovali před obchody. Klíčem k účinnému řešení k dosažení rovnováhy mezi potřebou parkování a dostupnými parkovacími místy v obchodních zónách je přijatelná docházková vzdálenost z parkoviště. Průzkumy ukazují, že dobře koncipované trasy pro chůzi z parkovacích domů do míst v centru města jsou dobře přijímány. Problémem je tedy ovlivnit „mentální mapu“ řidičů aut, kteří téměř vždy přeceňují dobu a vzdálenost, kterou je třeba ujít z parkoviště do jejich cílové destinace. Mapy a ukazatelé jsou užitečnými podpůrnými prostředky. Kodaň je dobrým příkladem města, které o mnoho stovek snížilo počet parkovacích míst uvnitř města a současně investovalo do vysoce kvalitní sítě pěších zón a cyklistických stezek.

Inteligentní využití vzácné firemní nemovitosti



Zdroj fotografie: FGM-AMOR

Faktem je, že management parkování nezabrání firmám, aby investovaly do vašeho města!

Od 90. let snižuje město Amsterdam počet parkovacích míst v centru a má jedny z nejvyšších poplatků v Evropě za uliční parkování. Navzdory tomu je Amsterdam podle názorů výkonných ředitelů největších evropských firem stále jedním z nejlepších míst pro obchod (Cushman & Wakefield, 2012).

V průzkumu o obchodním klimatu ve 30-ti největších městech v Nizozemsku, akreditovaném tamním Ministerstvem hospodářství, nebyla průkazně zjištěna žádná firma, která by se přestěhovala z důvodu nedostatku parkovacích míst (Ecorys, 2005). Město Oxford v Anglii přestalo v roce 1973 povolovat výstavbu parkovišť společně s výstavbou nových budov v centru města. I nadále zůstává ekonomicky velmi úspěšným městem (Oxfordshire County Council, 2005). Investice do parkování jízdních kol, která využívají prostor dříve zaujímaný parkujícími auty, slouží nyní mnohem většímu počtu zaměstnanců a využívají stejný nebo menší prostor. Tento přístup představuje chytré využití hodnotných firemních pozemků.

Workplace Levy (Poplatky za parkování u pracoviště) na

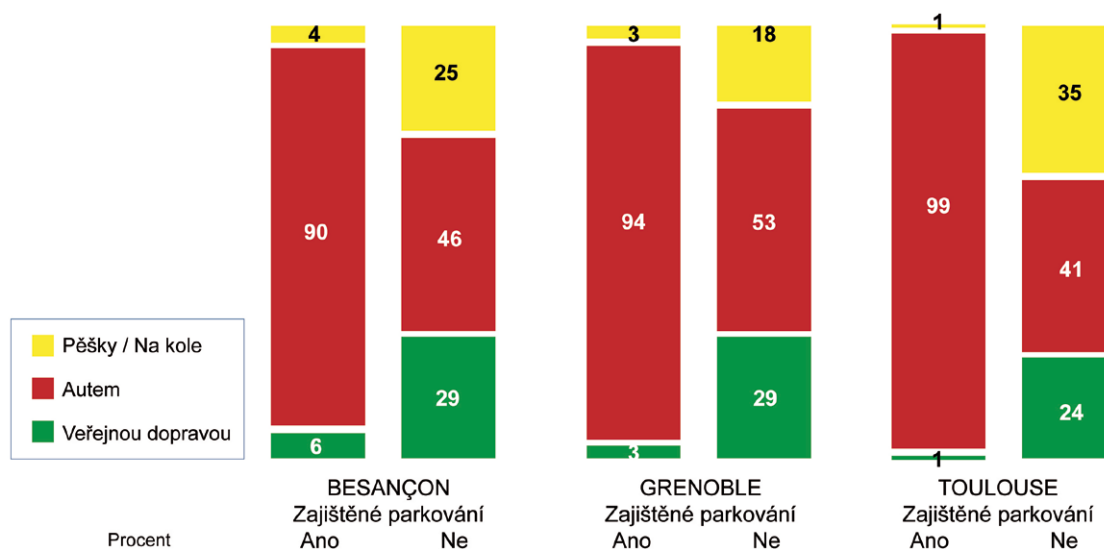
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Viz také případová studie o systému managementu parkování na Technické univerzitě v Grazu na http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

11 OVLIVNĚTE DOJÍŽDĚNÍ DO ZAMĚSTNÁNÍ!

Ovlivněte dojíždění do zaměstnání!

Zaměstnanci s/bez zajištěného parkování ve Francii



Zdroj: Citadins face à l'automobilité – srovnávací analýza měst Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Ženeva a Lausanne, 1998

Faktem je, že zajištěná parkovací místa na pracovištích významně ovlivňují volbu dopravního způsobu.

Při rozhodování o způsobu dopravy na začátku cesty – často doma – je (očekávaná) dostupnost parkovacího místa v cílové destinaci určujícím faktorem pro rozhodování. Zajištěné parkovací místo přímo u pracoviště představuje například zásadní faktor pro zaměstnance, aby se rozhodli pro cestu z domova do práce využít svého vozidla. Průzkumy v různých francouzských a švýcarských městech ukazují, že zaměstnanci, kteří mají zajištěné parkovací místo u svého pracoviště, využívají pro cestu do práce vozidlo mnohem častěji než ti, kteří nemají k dispozici žádné nebo jen omezené parkování.

Omezení parkování zdarma nebo dostupnost pouze placených parkovacích míst či jakákoliv jiná metoda managementu parkovacích míst povede k významné změně v chování uživatelů aut.

Doprava v klidu rovněž představuje riziko!



Zdroj fotografie: Robert Pressl

Faktem je, že management parkování přispívá k bezpečnosti na silnicích!

Děti v důsledku své malé fyzické výšky čelí vysokému riziku nehod na křižovatkách nebo na přechodech pro chodce, kde jsou auta zaparkovaná příliš blízko sebe – problém může nastat dokonce i v obytných oblastech s velkou hustotou parkování na obou stranách ulice a při malé rychlosti vozidla. Management parkování a zejména související prosazování předpisů a zákonů přispívá velkou měrou k bezpečnosti na silnicích zajištěním dobré viditelnosti chodců na přechodech a všech uživatelů vozovky v křižovatkách. V hustě obydlených městských čtvrtích z přelomu století, kde jsou ulice „nadužívány“ pro účely parkování požadují i hasiči řádné dodržování předpisů a zákonů z důvodu zajištění přístupu v případě požáru.

Porušení pravidel parkování není nevýznamným přestupkem!

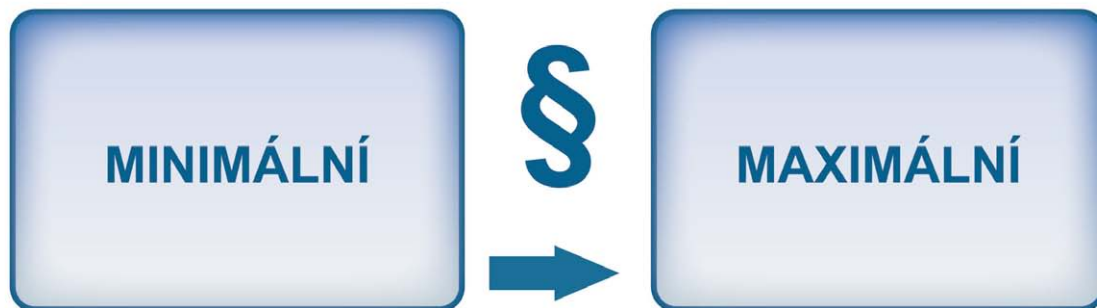


Zdroj fotografie: Foto Wolf

Faktem je, že při parkování je nezbytné vynucovat dodržování pravidel a nikoliv obtěžovat uživatele vozidel.

Vynucování dodržování pravidel za pomoci zaměstnanců (což vytváří nová pracovní místa), nebo pomocí kamer, je nezbytné, aby se zabránilo bezohlednému a nebezpečnému parkování, a aby bylo zajištěno dobré fungování managementu parkování. Uživatelé dalších dopravních prostředků budou mít z takového postupu prospěch – sanitky nebo vozy zásobování, ale také cyklisté nebo lidé se sníženou mobilitou, kteří jsou na vozíčku nebo používají chodící rámy, a rovněž matky s kočárky. Vynucování dodržování pravidel parkování za účelem ochrany společnosti před porušováním pravidel parkování je vysoce přijímáno. Umístění fyzických překážek na ulicích (jako jsou výsuvné sloupky) se smyslem zabránit porušení pravidel parkování je jenom nouzovým řešením, protože tak dochází k plýtvání veřejným prostorem. V rámci kultury místní mobility by chybějící zábrany mohly být chápány jako „volný prostor pro parkování kdekoli, kde tyto překážky nejsou“. Vynucování dodržování pravidel parkování je nezbytné k zajištění toho, aby se uživatelé vozidel řídili parkovacími předpisy stanovenými úřadem místní správy. V minulosti byla tato práce policie, ale zkušenosti ukazují, že lepší výsledky lze často získat prostřednictvím externích služeb soukromých firem, ať se jedná o správce, kteří hlídkují na ulicích, nebo o techničtější řešení představované rozpoznáváním poznávacích značek u aut, u nichž byly naskenovány.

Standardy pro parkování



Faktem je, že parkovací standardy mohou mít pozitivní vliv na bydlení a další projekty související s nemovitostmi.

Často mohou být náklady na vybudování parkoviště v parkovacím domě nebo v podzemí mezi €20 000 a €40 000. V mnoha (re)developerských projektech hraje parkování důležitou úlohu, zejména z hlediska finanční proveditelnosti projektu. Požadavky na parkování, nebo také standardy či normy pro parkování, jsou u nemovitosti zásadní věcí a také klíčem k zajištění spojení mezi regenerací města udržitelnou mobilitou. Maximální standardy pro parkování by měly zaujmout místo minimálních standardů zejména v oblastech, kde existuje účinné řízení uličního parkování.

Standardy pro parkování mohou být vztahovány k dostupnosti oblasti alespoň prostřednictvím veřejné dopravy. Pokud se jedná o oblast s dobrou dopravní obsluhovaností veřejnou dopravou, méně lidí využívajících tuto oblast bude potřebovat auto. Minimální požadavky na parkování mohou být odstraněny také z důvodu podněcování udržitelného růstu, jak k tomu v poslední době došlo v Sao Paulu (ITDP, 2014) nebo jak se už několik let děje v Amsterdamu, Curychu, v některých částech Paříže nebo ve velké části Velké Británie.

Sazby závisí na strategii a cílech



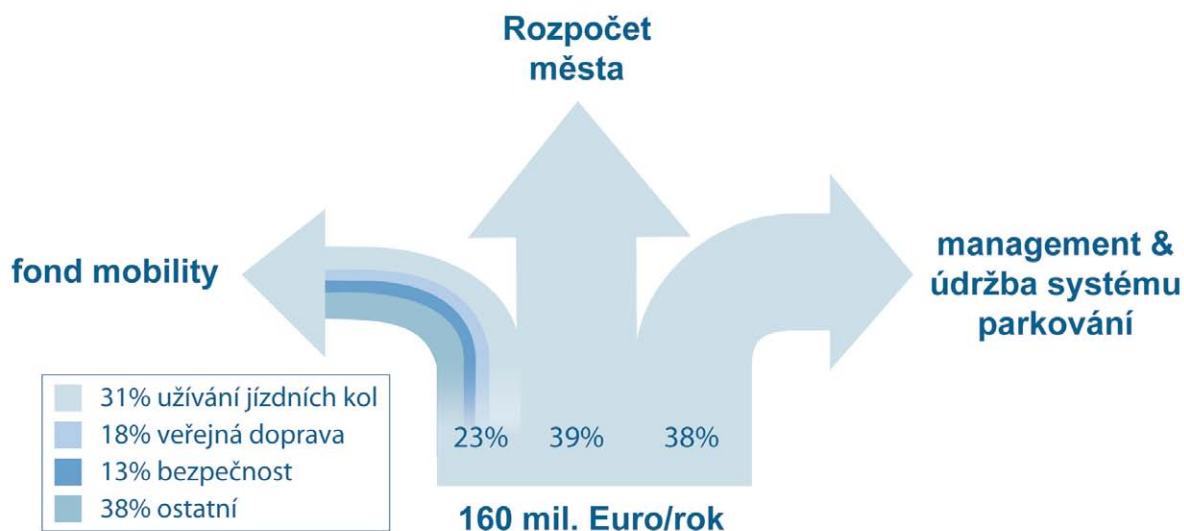
Zdroj fotografie: ©iStock.com/faberfoto_it

Faktem je, že korektní sazby, ceny a přiměřené pokuty jsou klíčem k úspěchu managementu parkování.

Dlouhodobá investice do parkovacích domů – soukromých či veřejných – je ve většině případů ústřední částí parkovací strategie v mnoha oblastech. Teoreticky by sazby měly být dobře vyvážené, jak v parkovacích domech, tak i při parkování na ulici. Avšak v mnoha městech není vztah mezi cenou za mimouliční a uliční parkování stejný. Některá města uplatňují vyšší poplatky na uliční parkování, jiná mají vyšší ceny za parkování mimo ulice. Obecně řečeno vyšší poplatky za parkování na ulici v porovnání s poplatky za mimouliční parkování mohou vést ke snížení provozu při hledání parkovacího místa a mohou učinit parkovací domy konkurenceschopnějšími. Toto je důležitá strategie při vyjednávání se soukromými investory ohledně stavby garáží.

Viz také argument „Snížení provozu při hledání parkovacích míst“.

Využití poplatků za parkování v Amsterdamu



Zdroj: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Faktem je, management parkování dokáže zvýšit příjmy města, ty pak mohou být využity na podporu udržitelné mobility!

Často se stává, že města jsou závislá na vládě, pokud jde o velkou část svého rozpočtu. V posledních letech se téměř všude v těchto rozpočtech provádějí škrty. Majetkové daně jsou v mnoha městech primárním zdrojem místních příjmů. S výjimkou velmi malého počtu měst se hodnoty nemovitostí v celé Evropě snížily, a tak došlo i ke snížení lokálních příjmů. Management parkování nebo, lépe, metoda cukru a biče (PUSH&PULL) mohou přispět ke zvýšení příjmů pro město, aniž by bylo třeba zvýšit fiskální tlak na rezidenty (někdy je možné fiskální tlak i snížit). Současně je možné zlepšovat kvalitu alternativ k používání aut. Tyto příjmy by měly být (alespoň částečně) vyhrazeny na financování opatření pro udržitelnou mobilitu. Kupříkladu v Amsterdamu činil hrubý příjem z placeného parkování za rok 2012 cca 160 milionů eur. Zhruba 38% z těchto peněz bylo vynaloženo na management a údržbu systému parkování, 39% šlo do všeobecného rozpočtu města a 23% bylo vynaloženo na financování opatření mobility (31% na dopravu prostřednictvím jízdních kol, 18% na veřejnou dopravu, 13% na zlepšení bezpečnosti atd.). To vše tvoří fond Amsterdam Mobility Fund. Jiná města jako Gent, Barcelona, Graz nebo Nottingham (se zdaněním parkování u pracoviště) uplatňují podobný přístup.

Další informace o projektu PUSH&PULL získáte na www.push-pull-parking.eu



Spolufinancováno z programu EU
Inteligentní energie – Evropa

Obsah této publikace zavazuje pouze jejich autory. Nemusí nutně odrážet stanovisko Evropské unie. Evropská komise ani agentura EASME nenesou odpovědnost za jakékoli případné využití zde obsažených informací.