



dopady opatření na:



*záběr prostoru
(parkování)*



emise



hluk

Popis opatření:

Při nárůstu celkového počtu vlastněných automobilů, se kterým se společnost aktuálně potýká, se nástroj redukce počtu parkovacích stání na ulicích může jevit na první pohled jako utopie. Klíčem k přijetí snižování počtu automobilů a jejich stání ve městech je změna paradigmatu. Velmi důležitým aspektem je pochopení, že parkování ve veřejném prostoru zabraňuje jiným, společensky přínosnějším způsobům využití, a že je proto třeba parkování ve městech dostatečně regulovat.

Vlastnictví automobilů je pro domácnosti stále finančně dostupnější. Mnoho domácností navíc nesetrvává u nákupu jednoho vozu, pořizuje si jich hned několik. Důvodem je především zvýšení vlastní mobility. Je však jisté, že cesta osobního vlastnictví automobilů ve velkém nevede ani k dostatečné individuální mobilitě kvůli následným dopravním kongescím, ani k rostoucí kvalitě života ve městech kvůli citelnému záboru veřejného prostoru parkujícími vozy. Nejde totiž jen o jedno parkovací stání na vozidlo – každý řidič chce najít volné místo k zaparkování u všech svých cílů. Přitom parkování automobilů v ulicích výrazně ovlivňuje způsob využívání veřejných prostor a kvalitu života ve městě, má vliv zejména na:

- * pohodlný pohyb lidí v ulicích, přístup do práce, obchodů a domů
- * počet osob, které se ve veřejném prostoru pohybují
- * způsob využívání veřejného prostoru
- * ceny a nájmy nemovitostí
- * negativní efekty spojené s vlastnictvím a využíváním motorových vozidel, mj. emise, znečištění,, dopravní nehody a dopravní zácpy.

Norská studie Christiansena a kol. (2016) vychází z dat národního průzkumu z let 2013–2014 a ukazuje, že vlastnictví auta a jeho používání závisí na mnoha faktorech, mezi které patří také dostupnost parkování v cíli a doma. Omezení přístupu k bezplatnému parkování na pracovišti se ukazuje jako jeden z nejúčinnějších způsobů, jak omezit používání auta při pracovních cestách. Maximální limity parkování jsou proto důležitou součástí sady nástrojů urbanisty. Poplatky za parkování na pracovišti mohou být efektivní, když je parkovací kapacita velká, a to zejména tehdy, když se hradí na denním principu. Pokud zaměstnanci platili částku za měsíc místo denně, využívání automobilů se téměř zdvojnásobilo.

Stejně tak volbu jízdy automobilem ovlivňuje omezený přístup k parkování doma. Rozhodnutí jet autem klesá s rostoucí docházkovou vzdáleností na parkoviště, zejména v hustě zastavěných oblastech. Omezené parkování doma i v cíli cesty tak přispívá k nižší pravděpodobnosti použití automobilu. Omezení parkování bude mít největší efekt v kompaktních městech.

Nové technologie umožňující mobilitu jako službu, jako je car-sharing, sdílení vozidel, sdílení e-koloběžek, kol či elektrokol, nebo v dohledné budoucnosti i nástup autonomních vozidel, zbavují závislosti na osobním vlastnictví automobilu a předznamenávají tak možnost velkých změn v individuální mobilitě. Nástup mobility jako služby mohou města do budoucna využít k redukci adekvátního počtu parkovacích stání (1 sdílené auto nahradí až 10 automobilů v osobním vlastnictví). Pokud k redukci parkovacích stání nedojde, uvolněný prostor mohou nakonec obsadit nové vozy jiných vlastníků.

Specifickým případem z hlediska dopadů na mobilitu moderních technologií jsou autonomní vozidla. Ta lze buď soukromě vlastnit, nebo je možné jejich sdílením rozvíjet mobilitu jako službu. Pokud budou autonomní vozidla sdílená, představují obrovský potenciál pro redukci počtu parkovacích stání i jejich efektivní přeskupení v prostoru. Zhang a Wang (2020) na případové studii Atlanty (USA) uvádějí možnost celkového snížení počtu parkovacích stání v takovém případě do roku 2040 o 35 %.

Pokud naopak budou autonomní vozidla vlastněna soukromě, lze očekávat celkově negativní dopady na kvalitu života ve městech. Sice by došlo ke snížení potřeby parkovacích stání v drahých lokalitách, zároveň by však tato auta jezdila z velké míry městem prázdná s důsledkem zvýšení počtu najetých vozokilometrů. Vlastník autonomního vozidla ho totiž z lokality s nedostupnými možnostmi k zaparkování pošle domů či na periferii města, následně si ho opět ve vhodnou chvíli přivolá zpět. Mnohé ulice by se v tomto případě změnily z ulic, kde auta parkují, na ulice, kde lidé ve velkém nastupují a vystupují. Jiné plochy by se naopak změnily na odstavné pro autonomní vozidla, jejichž vlastník je právě nechce využít. V okrajových částech měst mohla v tomto případě významně narůst potřeba zaparkovat (Zhang a Wang, 2020).

Abychom využili pozitiva nových technologií a předešli možným negativním environmentálním a sociálním dopadům, je potřeba správně nasměrovat dopravní politiku včetně politiky nastavení počtu a ceny parkovacích stání podle nového modelu.

Důležitá je zejména v úvodu zmíněná změna paradigmatu. Jak uvádí Gehl (2019) ve strategii parkování automobilů pro Kirchberg v Lucemburku, kterou s jeho kolegy zpracovali jako součást celkové strategie pro veřejná prostranství, existují tyto hlavní rozdíly mezi „starým“ a „novým“ paradigmatem:

Staré paradigma	Nové paradigma
Problém s parkováním znamená nedostatečnou nabídku parkování.	Problémů s parkováním může být mnoho, včetně nedostatečné nebo nadměrné nabídky, příliš nízkých nebo vysokých cen, nedostatečných informací o uživateli a neefektivního managementu.
Doprava znamená jezdit autem.	Cestující mohou využívat různé způsoby dopravy. Ne každý řídí / chce řídit automobil.
Vždycky je dobré mít parkovacích míst víc.	Příliš velká nabídka škodí stejně jako příliš malá.
Poptávka po parkování by měla být uspokojena na místě. Docházkové vzdálenosti je nutné minimalizovat.	Parkování lze často zajistit mimo areál, což umožňuje sdílení parkovacích zařízení různých cílových destinací.
Parkování by mělo být obecně poskytováno zdarma, financované má být nepřímo prostřednictvím nájmu a daní.	Uživatelé by měli v maximální možné míře platit přímo za parkování.

Požadavky na parkování by měly být uplatňovány bez výjimek nebo odchylek.	Požadavky na parkování by měly odrážet konkrétní situaci a měly by se uplatňovat flexibilně.
Inovace by se měly uplatňovat pouze tehdy, jsou-li důkladně prokázány a široce přijímány.	Je třeba podporovat inovace, protože i neúspěšné experimenty mohou poskytnout užitečné informace.
Řízení / Management parkování je poslední možností, která se používá jen v případě, že zvýšení nabídky není možné.	Aby se předešlo problémům s parkováním, měly by se více využívat programy řízení / managementu parkování.
Urban sprawl, tedy rozvoj města do okolí, je přijatelný nebo dokonce žádoucí.	Urban sprawl, tedy rozrůstání měst a jejich zastavěných oblastí vyvolávající závislost na automobilu, může být škodlivý.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Vhodné pro města, kde jsou zaváděny prvky mobility jako služby (nyní především car-sharing) a management mobility, zejména zavádění parkovacích zón.

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Možnost významné redukce potřeby parkovacích stání při využívání sdílených autonomních vozidel
- * Zpoplatněné parkovací zóny – různé typy plateb, např. SMS, parkovací automaty apod.
- * Parkovací systémy
- * Senzory parkovacích míst umožňující zkrácení doby potřebné k nalezení parkovacího místa

S rostoucí poptávkou po dopravě roste i počet vozidel, což vede k větší konkurenci o veřejně dostupná parkovací místa. Využití pozemku pro parkování může být neefektivním využitím prostoru a je drahé, a to jak z hlediska skutečných, tak z hlediska alternativních nákladů. Řešení těchto problémů vyžaduje, aby města efektivněji spravovala svá veřejná parkovací místa na ulicích a infrastrukturu silniční sítě. K efektivnějšímu využívání stávajících parkovacích míst mohou posloužit různé chytré technologie, které umožňují rychlé bezkontaktní placení a kontrolu vjezdu či obsazenosti parkovacích stání (a to i bez parkovacích lístků, např. pomocí systému RFID), ale i monitorují volná parkovací místa (magnetické a optické senzory, indukční smyčky) a dokáží na ně směřovat řidiče. Článek Khan a kol. (2020) představuje např. systém ParkUs jako jeden z přístupů k řízení parkování a infrastruktury s potenciálními výhodami pro občany, podniky a města. Zkrácení času potřebného pro nalezení volného parkovacího místa šetří životní prostředí měst, zabor ploch i náklady měst na budování parkovacích prostorů.

Ekonomické aspekty:







Nízkonákladové

Středně finančně nákladné

Finančně náročné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření je jednou z klíčových podmínek pro zlepšení celkové kvality života ve městech a posílení efektů jednotlivých prvků dopravní politiky města směřující k udržitelné městské mobilitě.

	Dopady na modal split	Rušení parkovacích stání na ulicích ruku v ruce s nástupem car-sharingu je podmínkou pro to, aby se pozitiva car-sharingu dlouhodobě projevila (car-sharing může posílit častější využívání chůze a cyklistiky – viz Mouratidis, 2021). Rušená parkovací stání mohou být nahrazena pruhy pro cyklisty pro zvýšení podílu cyklodopravy.
	Dopady na životní prostředí	Rušení parkovacích stání na ulicích umožňuje lépe využít veřejný prostor pro posílení kvality životního prostředí (např. pro zeleň). Nepřímý vliv na snížení objemu motorové dopravy, což přináší snížení emisí a hluku.
	Dopady na dopravní nehody	Nezjištěno.
	Dopady na zdraví	Zprostředkovaně díky změně dopravních proudů a vyšší míře pohybu po městě pěšky či na kole.
	Sociální a ekonomické dopady	Nezjištěno.
	Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.	Zprostředkovaně snížení kongescí a intenzity dopravy.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Opatření souvisí s nástupem mobility jako služby – car-sharingu, sdílených kol, elektrokol, koloběžek a elektrokoloběžek a s rozvojem nových technologií, které umožňují lepší management parkovacích míst.

K redukci parkovacích stání musí dojít postupnými kroky, nikoli skokově. Vhodné je část rušených parkovacích stání nahrazovat parkovacími stáními v parkovacích domech či podzemními parkovišti. Ani v takovém případě není redukce počtu parkovacích stání jednoduše proveditelné opatření. Vyžaduje skutečně kvalitní strategickou komunikaci

s občany, která vysvětlí důvody změn, a zároveň vyžaduje doprovodná opatření směřující jednak k prevenci opětovného nárůstu počtu automobilů (např. zpoplatnění parkování), jednak ke zkvalitnění života místních lidí jiným způsobem, aby byli celkově s nastalými změnami spokojeni. Jednoznačně doporučenímhodné je využít vybrané prostředky ze souvisejícího zpoplatňování parkování cíleně např. pro zlevnění předplatného hromadné dopravy, budování podzemních parkovišť apod., což by mohlo prosazení takové politiky pomoci (viz opatření Fond mobility). Doporučujeme doplnit o tato opatření:

- * Strategie dopravy města, zejména zpracování plánu rozvoje veřejných prostranství a managementu parkovacích míst
- * Mobilita jako služba (rozvoj car-sharingu, sdílených kol, elektrokol, koloběžek a elektrokoloběžek)
- * P+R, B+R a další opatření na podporu kombinované mobility
- * Efektivní využití parkovacích stání
- * Omezení parkování zdarma u zaměstnání

Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Nejvíce citovaným městem, které v historii přistoupilo k redukci parkovacích stání, je Kodaň, kde mezi lety 1995–2005 došlo k 12% poklesu parkovacích stání v centru města z původních 3100 míst na 2720. V mezidobí však rostl celkový počet vlastněných vozů v Kodani, což ztížilo hledání parkovacích stání pro rezidenty. V roce 2010 proto v širší centrální části města vznikl nový parkovací dům s kapacitou 800 parkovacích stání a parkovací strategie počítala s dalším nárůstem počtu parkovacích stání, přestože podzemní parkovací stání měla částečně nahradit parkovací stání na ulici. Celkem strategie parkování formulovaná v r. 2005 počítala se vznikem 3 000 nových podzemních parkovacích stání, která by nahradila 1 000 nadzemních, tedy s nárůstem 2 000 parkovacích stání (Kodaň, 2009). Pokud by následně došlo k dalšímu rušení parkovacích stání z důvodu budování pruhů pro autobusy nebo kola, zavazuje se město tato stání nahradit podzemními stáními v poměru 1:1 (Kodaň, 2009). Je tedy patrné, že s celkovým počtem automobilů se zatím ve městech bojuje nesnadno.

Nejnovější aktivity v Kodani však směřují k další redukci parkovacích stání. V roce 2021 dostali chodci přednost před auty v rámci experimentu, který trval do září 2021 na 5 ulicích v centru Kodaně. Celkem bylo zrušeno 66 parkovacích míst, které byly nahrazeny stromy a lavičkami. Tento projekt se připravoval již od roku 2019¹.

Amsterdam je město, které skutečně snižuje počet parkovacích stání na ulici, aby mohlo rozšířit možnosti pro chodce, cyklisty a prostor pro zeleň. Rozhodlo se kontinuálně mezi lety 2019 až 2025 omezit počet parkovacích stání ve svých ulicích o 7 000, což znamená roční pokles o 1 100 stání. Amsterdam v té souvislosti zdražuje parkování pro návštěvníky, částečně také buduje stání mimo ulice. Pokles počtu parkovacích stání nemá vliv na ceny stání rezidentů, avšak limituje množství parkovacích karet, které jim město vydává. Ve městě již delší dobu existují čekací doby na vydání parkovací karty a v souvislosti s redukcí počtu parkovacích stání město počítá s prodloužením čekací doby na novou parkovací kartu z půl roku na dva roky (Amsterdam, 2019).

¹ Viz. např. <https://cities-today.com/copenhagen-removes-parking-spaces-in-city-centre-trial/>

Situace v ČR:

K redukci počtu parkovacích stání v ČR města přistupují spíše pouze lokálně v určitých nerezidentních částech měst, kde je dobrá dostupnost hromadnou dopravou. Částečně nahrazují parkovací stání na ulicích parkováním v parkovacích domech. K celkové redukci stání v rezidentních částech měst zatím nedochází, naopak se města snaží na vyšší počet vlastněných automobilů obvykle reagovat nárůstem parkovací nabídky – a to vzhledem k citlivosti tématu, jak na něj nahlízejí voliči, a jak je společnost zvyklá mít parkování pro rezidentní automobily prakticky zdarma dostupné.

Jsou však již první realizace, kdy k došlo k rušení parkovacích míst v centrech měst, konkrétně např. v Praze (Mariánské náměstí) a Brně (Moravské náměstí). O omezení počtu parkovacích míst na historickém náměstí v centru města uvažují třeba také Litoměřice, kde se o této možnosti vedou dlouhodobě diskuse a proběhl i průzkum názorů obyvatel, který však obyvatele rozdělil víceméně na stejné skupiny mezi zastánce a odpůrce tohoto opatření.

Pražský příklad představuje Mariánské náměstí. To od roku 2019 funguje ve zkušebním režimu, kdy je zde omezen vjezd automobilům a zredukováno parkování pro nerezidenty. Jak uvádí IPR Praha²: „Celé 20. století sloužilo prostranství především jako parkoviště. Jeho osud se však pomalu mění. Náměstí funguje od roku 2019 ve změněném zkušebním provozu. Namísto parkujících aut zde najdete třeba Pražské židle a stolky. Další novinku přinesl konec roku 2020. Vedení města schválilo novou podobu náměstí od architektonického studia XTOPIX. Veřejný prostor by měl sloužit jako místo setkávání, odpočinku a umění. Náměstí by se mělo začít rekonstruovat v roce 2022.“



Obrázek 1: Mariánské náměstí, Praha. / Zdroj: VitVit – Vlastní dílo, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57085132>.



Obrázek 2: Připravovaná rekonstrukce ruší parkovací místa před Magistrátem. / Zdroj: Vega, spol. s r. o. <https://www.stavebnictvi3000.cz/clanky/revitalizace-marianskeho-namesti-v-prazske-pamatkove-zone-schvalena>

Příklady dobré praxe:

Paříž v roce 2020 oznámila, že zruší polovinu, tedy celkem 70 000 parkovacích míst, v ulicích města, aby dala prostor zeleni a dětským hřištím, ale také cyklopruhům.

¹ Viz: <https://ip Praha.cz/projekt/18/marianske-namesti>

Starosta **Toronta** poskytl obyvatelům města na rok tři parkoviště a s nimi 5 000 dolarů s tím, že je na nich, co s prostorem podniknou. Museli se ale zorganizovat a přijít s plánem, jak prostor využít.

A během jednoho roku se téměř všechna tato parkoviště proměnila v parky a místa pro děti, občané si tam sami vybudovali lavičky, často jednoduché posezení z palet. A na konci roku starosta řekl: „Rok skončil, potřebuji parkovací místa zpátky“, jenže lidé nesouhlasili. Přece jim nemůže vzít jejich park, jejich místo pro setkávání?

Takto to dělali po deset let, a tímto způsobem proměnili město. Starosta Toronta tak přiměl obyvatele vzít si prostranství pro účely, které sami chtějí. A mezi ty nepatřilo parkování aut. A udělal to tak, že jim něco zapůjčil na omezenou dobu, a to se osvědčilo

Odměnou za zrušená parkovací místa je prostor, který využívá více lidí, a tím i zvýšená kvalita života obyvatel města. Taková je zkušenost měst, která ke koncepčnímu omezení parkování přistoupila.

Město **Pontevedra** v severním Španělsku zakázalo po roce 2000 auta ve svém středověkém centru o rozloze 300 000 metrů čtverečních a jeho obyvatelé od té doby těží z ekonomických, sociálních a zdravotních výhod. Emise CO₂ klesly o 70 procent a centrální Pontevedra přilákala asi 12 000 nových obyvatel.

Zajímavé odkazy:

Publikace shrnující obecně přístupy managementu parkování (Valentová a kol., 2016), k dispozici v elektronické podobě zde <https://www.civinet.cz/file/management-parkovani-a-moznosti-jeho-vyuziti-v-praxi-zkusenosti-z-evropskych-mest/>.

Materiály a výstupy vzniklé v rámci projektu Civitas PARK4SUMP: <https://civitas.eu/projects/park4sump#contacts>

Použitá literatura:

AMSTERDAM (2019): *Nieuwsarchief*. Archiv zpráv. Aantal beschikbare parkeervergunningen omlaag. [Webová stránka města Amsterdam www.Amsterdam.nl. Navštíveno 11. 11. 2021.] Dostupné z: <https://www.amsterdam.nl/nieuwsarchief/persberichten/2019/persberichten-sharon-dijksma/aantal-beschikbare-parkeervergunningen/>.

CHRISTIANSEN, P.; ENGBRETSSEN, Ø.; FEARNLEY, N.; USTERUD, J. (2016): Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Volume 95, January 2017. Str. 198-206. ISSN 0965-8564. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.10.025>.

GEHL, J. (2019): *Car Parking Strategy*. [Zpracováno pro Fonds Kirchberg.] Dostupné z: <https://fondskirchberg.public.lu/dam-assets/gehl/20190710-Kirchberg-Parking-Strategy-Final-For-Print-File.pdf>.

KODAŇ (2009): *Impact of Copenhagen's parking strategy*. City of Copenhagen, 2009. Dostupné na http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/682_x8lIQDnzcPQ.pdf.

KHAN, A.; KULKARNI, P.; SHERGOLD, I.; JONES, M.; DOGRAMADZI, M.; CARNELLI, P.; SOORIYABANDARA, M. (2020): Reducing Parking Space Search Time and Environmental Impacts. A Technology Driven Smart Parking. *IEEE Technology and Society Magazine*. September 2020. [Případová studie.] Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/345161862_.

MOURATIDIS, K.; PETERS, S.; VAN WEE, B. (2021): Transportation technologies, sharing economy, and teleactivities: Implications for built environment and travel. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2021, 92: 102716.

VALENTOVÁ, M.; BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, H.; SPERAT, Z. (2016): Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst. CDV, v.v.i. a CIVINET ČR a SR, z.s., ISBN 798-80-88074-47-2

ZHANG, W.; WANG, K. (2020): Parking futures: Shared automated vehicles and parking demand reduction trajectories in Atlanta. *Land Use Policy*, 2020, 91: 103963.