

## Milí čtenáři,

EPOMM byl partnerem v projektu Push&Pull a koncem ledna tohoto roku se zúčastnil i závěrečného projektového mítinku v belgickém Ghentu. Tento projekt byl velmi inspirující a dosáhl výsledků, které jsou zajímavé pro jakékoliv město – ať už velké nebo malé, pokročilé nebo začínající – které má zájem o zlepšení svojí parkovací politiky, financí i udržitelnosti. Tyto e-aktuality vám mohou pomoci jako výchozí bod pro nastartování účinné parkovací politiky! Najdete zde hlavní novinky v této oblasti, snadný přístup k dalším užitečným zdrojům informací a věříme, že pro vás budou inspirativní!

Jako vždy oznamujeme také nadcházející konference – jakou je náš vlastní 21. ECOMM, 4. Konference SUMP a 4. Evropská konference o logistice v cyklistické dopravě – viz poslední kapitola.

## Prosad'te si dobrou parkovací politiku



Proměna parkovacího místa ve městě Örebro, Švédsko

Ukazuje se, že dobrá parkovací politika vrací důležité hodnoty do hry: uvolňuje veřejný prostor, podporuje místní podnikatele, snižuje počty kilometrů ujetých při hledání parkovacího místa, snižuje počet cest automobilem a zároveň pomáhá navýšit podíl udržitelných druhů dopravy, reguluje přístup nákladní dopravy, generuje finanční příjmy, zlepšuje dopravní bezpečnost, podporuje kvalitní městské plánování a má potenciál město zatraktivnit. Všechny těchto přínosů lze docílit za relativně nízké náklady – a dokonce to může být i rentabilní! Na druhé straně špatná parkovací politika může dosáhnout opaku, jakým je roztržštěný městský prostor, zhoršený přístup pro udržitelné druhy dopravy, nebezpečný provoz a struktura města upřednostňující automobilovou dopravu.

Projekt Push&Pull připravil několik důležitých doporučení jak dobře řídit parkování.

- Používejte parkovací politiku jako strategický nástroj:**  
 každopádně nejde jen o výběr parkovacích poplatků. Parkování vám může zajistit příjmy do městské pokladny, snížit počet cest automobilem, zlepšit dostupnost, ovlivnit dělbou přepravní práce i míru automobilizace, uvolnit veřejný prostor. Začněte parkování do svého plánu mobility, do celkové dopravní politiky a stanovte si cíle!
- Řiďte parkování pomocí motivace („pull“), ALE I regulace a restrikce („push“):**  
 „push“ znamená omezení privilegií automobilů: např. rozšířením zóny placeného parkování, zvýšením parkovacích poplatků, zavedením placeného parkování pro rezidenty. Tohle jsou většinou na první pohled nepopulární opatření. Pokud je ale kombinujete s motivačními opatřeními: např. zlepšení hromadné dopravy, nové cyklopruhy a cyklostojany, zjednodušení parkovacích procedur, management mobility... situace pro zavedení restrikcí se usnadní a přínosy celé parkovací politiky tak budou lépe vidět. Optimální je zavádět regulační i motivační opatření současně.
- Výnosy z parkování využijte chytře a viditelně:**  
 Každé město zapojené do projektu Push&Pull realizuje tzv. „základní mechanismus financování“. To znamená, že příjmy z parkování jsou alespoň částečně vyčleněny a používány na financování nákladů spojených s parkováním (např. personál, infrastruktura, technologie), motivačních opatření a dokonce do celkového rozpočtu města. Pokud je tohle transparentní a dobře komunikováno, může veřejnost přímo vidět přínosy takovéto parkovací politiky.
- Zlepšete současný stav a jděte dál!**  
 Všechna města začínala v relativně malém měřítku. Města, která měla parkovací politiku už desetiletí nebo i déle, ji upravila, úspěšně rozšířila a čím dál víc ji používají jako strategický nástroj pro řízení mobility. Dobrým příkladem **takového vývoje je rakouský Graz** od r.1979 do současnosti.



Využití výnosů z parkování v Ghentu 2015  
(Kliknutím na obrázek jej zvětšíte)

## Skvělý příklad: Gent



Gent (E: Ghent, F: Gand)

### MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Detail Plánu dopravního provozu – [kliknutím](#) kliknutím stáhněte celý plán

Město Gent je tolik inspirativní, pro své zřejmé kvality: je to krásné, energické, historické a velmi pohostinné město, ale i proto, že všechna výše uvedená doporučení dobře ukotvila také – posunulo strategické začlenění parkovací politiky na úplně novou úroveň: v roce 2012 propojili společnost, která spravovala parkování ve městě, s odborem mobility města, takže vznikla **Mobility Company** (Mobiliteitsbedrijf). Nově přijatý ředitel musel propojit dvě zcela odlišné firemní kultury a zdvojnásobil počet zaměstnanců (na současných 160). Společnost je 100% vlastněna městem, má plnou odpovědnost vůči městu, ovšem samostatnou správu svého rozpočtu – který do velké míry tvoří právě výnosy z parkování. Tento systém má velké výhody:

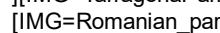
- Mohou jednoduše a podle dané strategie investovat do udržitelné mobility
- Mají jednotné postupy i data
- Řízení je integrováno – bez odtrženosti jednotlivých odborů, která je na městských úřadech stále častá
- Mají kontinuitu bez ohledu na volební období (tím je zajištěno dlouhodobé nastavení, pokračování aktivit a plánování)

Zde přinášíme několik jejich výsledků:

- Připravili detailní SUMP – Plán udržitelné městské mobility s velmi ambiciózními cíli (ke stažení [zde v holandštině 27MB](#))
- Součástí plánu mobility je i nový plán pro řešení dopravy v klidu, který už je realizován a nyní řídí dvojnásobný počet parkovacích míst v kompletně zmodernizovaném systému (prakticky vůbec nevyužívá papír a je plně digitální).
- Další součástí plánu mobility je tzv. Plán dopravního provozu, který se rozjíždí v tomto roce a rozšiřuje stávající už tak dost širokou pěší zónu na dvojnásobnou plochu, rozděluje poměrně velkou část městského centra do různých zón, které jsou autem přístupné jen z městského okruhu. Cílem je úplně zamezit přístup průjezdní automobilové dopravě a podstatně zvýšit podíly pěší, cyklistické a hromadné dopravy – a také zajistit „návrat“ kultivovaného veřejného prostoru.
- Pro tyto účely má Gent také rozsáhlý program pro oživení uličního prostoru, kde si mohou obyvatelé kterékoliv ulice města požádat o dočasnou nebo trvalejší transformaci svého prostoru do „živé ulice“.
- V cyklistice se Gent snaží naplnit svůj ambiciózní cíl – mít parkovací infrastrukturu v uličním prostoru umístěnou do 100m od každého obydlí.
- A tohle všechno nestojí město ani cent – právě naopak, v roce 2015 Mobility Company přispěla do rozpočtu města částkou 6 mil. Euro – a s nově rozšířenou zónou placeného parkování se toto číslo bude zvyšovat.

## Výborné příklady z jiných měst projektu P&P

Nové parkovací tarify a zóny v Tarragoně]

Nová rumunská metodika pro řízení parkování ]

Gent jsme prezentovali jako ukázkou ucelené politiky se zavedenými motivačními i regulačními opatřeními, jednotlivá opatření jsou ale zaváděna i v ostatních městech. Z nich vám přinášíme pár příkladů:

Švédské město Örebro rychle roste (více než 1% ročně) a usiluje o to, aby nové čtvrti nebyly orientované primárně na automobilovou dopravu. Za tímto účelem město důkladně přezkoumalo svoje parkovací podmínky: celkově snížili požadavky na minimální počet parkovacích míst a zavedli strop maximálního počtu parkovacích míst. Dále město zavedlo společné parkovací domy místo garáží u jednotlivých domů – tím pobízejí k využívání hromadné, cyklistické a pěší dopravy.

Nottingham je prvním městem ve Velké Británii a v podstatě i v Evropě, které zavedlo **daň z parkování na pracovištích**: jakákoliv firma s více než 10 parkovacími místy pro svoje zaměstnance - musí zaplatit přibližně 400 Euro ročně za každé takové místo. Obecně to bylo dobře přijato, protože Nottingham tyto příjmy využívá (v současnosti zhruba 8 mil. Euro/rok) k celkovému zlepšení svého systému hromadné dopravy a zavádí 2 nové tramvajové trati.

Dvě rumunská města - Bacau a Iasi také mohou profitovat z **Rumunské metodiky pro řízení parkování** vytvořené projektem Push&Pull - jako pilotní příklad pro všechny nové členské státy EU, kde takové metodiky chybí. Bacau a Iasi jsou tak průkopnickými městy ve svojí zemi pro zavádění lépe začleněné parkovací politiky.

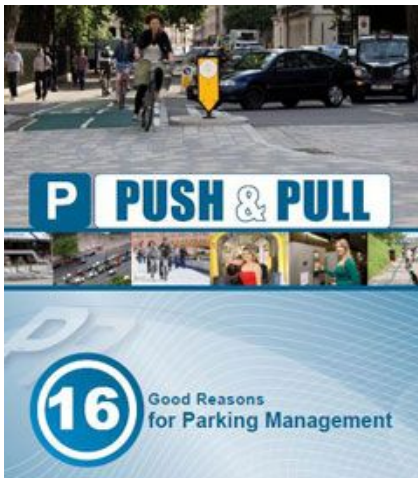
Španělská Tarragona omezila přístup automobilů do historického centra, zavedla novou strukturu parkovacích poplatků a vybudovala nové parkovací domy na hranicích vnitřního

města. Takle opatření pomohla snížit průměrnou obsazenost parkovacích míst z 99% na téměř 80%, což omezilo popojíždění při hledání volného parkovacího místa na minimum a nyní se mnoho návštěvníků vydává do centra města pěšky (Park and Walk – „zaparkuj a běž“). Podrobnosti najdete v tomto [informačním listu](#).

Ljubljanská univerzita v tomto ohledu zaznamenala konflikt zájmů, protože byla původně vybudována prioritně pro ty, kteří přijíždějí automobilem. Přesto se projektovému týmu podařilo zavést placené parkování a začít s dobrým řízením parkovacích míst. Větším úspěchem pak bylo rozšíření základního finančního mechanismu do několika dalších slovinských měst (např. Skofia Loka). K tomuto přenosu dobré praxe došlo také ve Švédsku – kde si Jönköping vzal příklad z Örebra. A bezpochyby se připojí i další města.

Krakow realizoval celý balíček „Push&Pull“ motivačních a regulačních opatření: podstatné rozšíření zóny placeného stání, zrušení mnoha parkovacích míst, uvolnění veřejného prostoru pro další účely a příjmy pro oživení uličního prostoru, více prostoru pro chůzi, instalace více než 1000 **cyklostanů**, organizace několika kampaní na podporu udržitelné mobility a především integrace parkovací politiky do celkové dopravní politiky města.

## Informační zdroje z „Push&Pull“ projektu a EPOMM



Jeden z mnoha užitečných zdrojů vypracovaných projektem Push&Pull

Velmi doporučujeme, abyste alespoň nahlédli do těchto [e-aktualit k parkovací politice](#) a k [začlenění managementu mobility do územního plánování](#), které vám doplní další informace k tématu.

Projekt Push&Pull vytvořil hned několik zdrojů (některé z nich až v 18 jazykových verzích):

- Třímínutový úvod do tématu [video](#)
- Brožura: 16 dobrých důvodů pro úpravu parkovací politiky
- [Katalog](#) případových studií z dobré praxe v oblasti řízeného parkování
- [Katalog](#) případových studií – osvědčených opatření managementu mobility (která mohou být financována z příjmů z parkovacích poplatků)
- [36-stránková závěrečná zpráva projektu Push&Pull](#) přinášející dobrý přehled projektových poznatků
- [8 Infolistů z 8 měst](#) představujících dobrou praxi - jak uplatnit základní mechanismus financování (účelného využití parkovacích poplatků)
- [Učební materiály](#) pro 7 výukových jednotek <7li>

## Tři konference

Oznamujeme následující tři konference:



- Další konference ECOMM se bude konat v Maastrichtu 31.května-2.června. Program konference je právě finalizován, je otevřena [předběžná registrace](#), plná registrace bude spuštěna během několika málo týdnů.
- 4. Evropská konference k plánům udržitelné městské mobility (SUMP) proběhne 29.-30.března v chorvatském Dubrovniku. [Program](#) je online, [registrace](#) je otevřena – a bude uzavřena 3.března (což platí i pro nabízené speciální ceny hotelů)! Pokud vyplníte [tento krátký dotazník](#) o plánu mobility (SUMP) ve vašem městě, můžete vyhrát cestu na tuto konferenci.
- Za více než měsíc – 20. - 21. března se ve Vídni uskuteční [Evropská konference o logistice v cyklistické dopravě](#). [Registrace](#) za příznivé ceny (při brzkém přihlášení) je otevřena do 20. února. [Program](#) nabízí studnici zkušeností z pohledu rychlého nárůstu logistiky v cyklistické dopravě, její finanční efektivity, rychlosti a spolehlivosti a nejnovějšího vývoje (např. elektro-kargo-kola, IT technologie, využívání kontejnerů atd.).

Pro více událostí si prosím otevřete náš [kalendář EPOMM](#) .





[ECOMM 2017](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)