2. Shrnutí

Přestože se ukázalo, že efektivní management parkování je přínosem pro zajištění udržitelné městské mobility v našich městech, stále jde o jeden z nejméně rozvíjených prvků v rámci strategie a politiky plánování udržitelné městské mobility (SUMP). Správně vedený management parkování pomáhá uvolnit cenný veřejný prostor, a tím zvýšit atraktivitu města, podpořit místní ekonomiku, omezit intenzitu automobilové dopravy, zlepšit problémy s dopravními zácpami, zvýšit bezpečnost silničního provozu a redukovat množství nečistot v ovzduší, a navíc i generovat příjmy, které lze následně investovat do udržitelné mobility a rozvoje města.

Tento dokument poskytuje "Stručný návod pro odborníky v praxi", který vychází z "16 dobrých důvodů" pro zavádění managementu parkování ve městech a jeho úlohy v městské mobilitě a SUMP; tyto důvody byly zformulovány v rámci projektu EU PUSH & PULL. Jakmile budou předloženy závěry a doporučení z probíhajícího návazného projektu Park4SUMP v rámci programu Horizon 2020 (2018-2022), bude tato příručka pro praktiky dále rozpracována do podoby "tematického průvodce", jak integrovat management parkování do plánů udržitelné městské mobility. Průvodce bude vycházet z veškeré práce v rámci projektu Park4SUMP, což je výzkum probíhající ve 14 zemích EU, a ze zkušeností 16 partnerských měst se zaváděním/adaptací parkovacích politik do nových a vylepšených plánů SUMP pomocí nového nástroje PARKPAD a s implementací osvědčených postupů a inovativních řešení parkování.

**3. Úvod**

**3.1. Problémy městské dopravy spojené s parkováním**

Automobily jsou v provozu v průměru pouze jednu hodinu denně a zbylých 23 hodin někde parkují (Donald Shoup, UCLA, 2005). Městský prostor určený pro parkující auta bývá v nepoměru k podílu využitému pro pohybující se dopravu. Přestože například v Grazu je podíl automobilové dopravy na přepravě pouze 47 %, zabírá 92 % městského prostoru využívaného pro statickou dopravu.

Řízení a zpoplatnění parkování jsou často vnímány jako " zlodějská" opatření, vyvolávající odpor a nedůvěru vůči odpovědným orgánům. Přinejmenším můžeme říci, že management parkování vzbuzuje řadu politických a veřejných kontroverzí.

Z těchto důvodů zůstává management parkování často doménou, do které rozhodovací orgány nezasahují, pokud se problémy s parkováním nevymknou kontrole a/nebo pokud se město nerozhodne získat další příjmy do rozpočtu. Výsledkem je čistě reaktivní a operativní způsob řešení parkování, který většinou reaguje pouze v případě, že se objeví konkrétní problém (na určitém místě), a/nebo používá izolovaný přístup; to vše ještě víc usnadňuje používání automobilů ve městech. V parkovací politice mnoha měst tak již mnoho let převládá mechanismus "předvídat a poskytovat", který se často zaměřuje na infrastrukturu.

A mezitím můžeme vidět výsledky takové politiky: městům dominuje zástavba orientovaná na automobily a přeplněný městský prostor, přičemž se dále zvyšuje intenzita automobilové dopravy a negativně ovlivňuje obyvatelnost měst.

**3.2. Překážky pro management parkování ve městech**

Existují překážky, které tvůrcům politik a městským správám brání v tom, aby ve svých městech zavedli management parkování v plném rozsahu, a to za použití strategického a integrovaného přístupu jako klíčové součásti svých plánů udržitelné městské mobility. Některé z těchto překážek jsou velmi podobné těm, které ovlivňují proces přijímání SUMP3 . Ve stručnosti jde o následující:

* Nedostatečné (obecné) povědomí o managementu parkování a jeho přínosech
* Nedostatečné pochopení koncepce managementu parkování, jeho procesu nebo toho, jak zapadá do SUMP města
* Nedostatečná podpora (buď institucionální na vyšší úrovni, nebo nedostatek zdrojů)
* Nedostatečná spolupráce institucí (horizontální i vertikální)
* Nesoulad s jinými politikami a/nebo právními předpisy nebo omezení z nich vyplývající, které brání komplexnímu přístupu k řízení parkování
* Nedostatečné zapojení veřejnosti do procesu tvorby parkovací politiky
* Nedostatečná politická angažovanost a obavy politiků z toho, že by mohli být svými voliči odmítnuti.

Zbývající část tohoto stručného informačního dokumentu se zabývá těmito překážkami a poskytuje doporučení k jejich překonání.

3 Dříve popsáno v několika publikacích o SUMP, např. v Ch4llenge Project, CIVITAS SUMPs up a CIVITAS PROSPERITY.

**3.3. 16 dobrých důvodů pro management parkování**

Stále více měst si uvědomuje nutnost změny. Od 90. let minulého století města krok za krokem, někdy metodou pokusů a omylů, ukazují podstatné výhody (udržitelnějších) parkovacích strategií a postupů4. Parkování se stává nedílnou součástí praxe řízení poptávky po dopravě (Litman, 2006; Ison a Rye, 2008) a získává stále silnější postavení v městské politické agendě a v procesu plánování. Evropský projekt PUSH & PULL podrobně popsal a zdokumentoval následujících "16 dobrých důvodů pro management parkování" 5 (2015). Tyto na důkazech a faktech založené informační listy poskytují potřebné informace a přesvědčivé argumenty, které by odborníky z praxe mohly přesvědčit k tomu, aby zavedení managementu parkování ve městech zvážili. Všechny tyto argumenty vycházejí z ústředního tvrzení, že management parkování je klíčem k řízení městské mobility:

1. Veřejné prostranství má vysokou hodnotu, a proto pokud se používá k parkování, mělo by se za něj platit.
2. Management parkování přispívá k volbě udržitelnějšího způsobu dopravy, a tím i k vyšší kvalitě života.
3. Řízené parkování vede k menší intenzitě provozu kvůli vyhledávání parkovacího místa.
4. Management parkování má lepší poměr mezi dopadem a akceptovatelností než jiná opatření řízení poptávky, například zpoplatnění silnic.
5. Před zavedením nových opatření z oblast managementu parkování lidé obvykle naříkají, ale počáteční odpor se změní v podporu, když zjistí, jaké jsou jeho pozitivní dopady.
6. Řízené parkování chrání evropská historická města před "invazí" parkujících aut.
7. Management parkování neznamená zánik pro hlavní ulice - může naopak podpořit místní ekonomiku.
8. Uživatelsky přívětivá parkoviště v docházkové vzdálenosti od klíčových míst jsou akceptovatelná.
9. Management parkování není něco, co by bránilo firmám investovat ve vašem městě.
10. Garantovaná parkovací místa na pracovištích významně ovlivňují volbu způsobu dopravy.
11. Management parkování přispívá k bezpečnosti silničního provozu.
12. Je nutné zajistit dodržování pravidel parkování - a ne obtěžovat uživatele aut.
13. Pečlivě zvolené parkovací standardy mohou mít pozitivní dopad na rezidenční a jiné realitní projekty.
14. Správné sazby, ceny a přiměřené pokuty jsou klíčem k úspěšnému managementu parkování.
15. Řízené parkování může přinést obci příjmy, které mohou být použity na podporu udržitelné mobility.

4 Kodransky a Hermann (2011) provedli revizi úspěšných parkovacích politik v evropských městech.

5 Další přednosti a argumenty pro "dobrou parkovací politiku" naleznete v brožuře Push&Pull: "16 dobrých důvodů pro management parkování", 2015.

**3.4. Pochopení koncepce managementu parkování - oblasti aktivit**

Činnosti v oblasti řízení parkování lze rozvíjet a realizovat v rámci - logicky souvisejících - tematických oblastí. V rámci projektu Park4SUMP bylo vybráno následujících sedm okruhů6, a to vzhledem k zásadnímu významu, který mají pro řízení parkování jako účinného nástroje plánování udržitelné městské mobility.

1. Pokud má být cenově a/nebo časově a prostorově omezeným parkováním ovlivněn větší počet lidí cestujících auty, je zcela klíčové rozšířit management parkování.
2. Vyhradit příjmy z placeného parkování na opatření udržitelné mobility, to by se mělo stát logickým prvkem nákladů a přínosů pro integraci do Plánu udržitelné městské mobility, a současně i řešením mnoha problémů s finanční podporou Plánu udržitelné městské mobility.
3. Normy pro parkování v nové zástavbě mohou mít velký vliv na chování v oblasti mobility a vlastnictví automobilů.7
4. Pro efektivní fungování managementu parkování je zásadní zajistit a vymáhat dodržování předpisů.
5. Management parkování - včetně shromažďování a sdílení dat a jejich inteligentního využívání - se musí stát páteří Plánu udržitelné městské mobility, protože jde o hlavní nátlakovou aktivitu ke zkrocení neustále rostoucího objemu automobilové dopravy.
6. Technologické a institucionální/společenské inovace umožňují efektivní řízení parkování při nižších nákladech a účinnějším vymáhání, a zároveň zajišťují rovný přístup.
7. Doprovodná - push & pull - opatření podporují změnu chování různých cílových skupin: rezidentů, turistů, zaměstnanců.

Existující případové studie naleznete v Katalogu případových studií managementu parkování PUSH&PULL . Ve zbývající části tohoto stručného informačního dokumentu jsou zpracovány další příklady.

6 CROW - KpVV vybraly podobné klíčové kategorie parkovacích opatření, která mají vliv na chování.

7 Zpráva ECF "Making buildings suitable for sustainable mobility (Jak adaptovat budovy na potřeby udržitelné mobility)" rovněž určila, kde se v Evropě vyskytují rozporné pobídky k mobilitě - z hlediska předpisů pro parkování automobilů i kol mimo ulice. V případě parkování aut se ukázalo, že v 53 % všech zemí a 75 % regionů ( v Belgii a Německu) jsou zavedeny MINIMÁLNÍ požadavky na parkování aut. U požadavků na parkování jízdních kol je to 25, resp. 30 %.

**4. Principy SUMP v kontextu managementu parkování**

V této kapitole jsou představeny opěrné body politiky udržitelného parkování v procesu SUMP. Použití některých základních úvah a doporučení, jak tuto politiku implementovat ve vašem městě, vám pomůže najít ty správné, které vám pomohou krok za krokem nastavit ucelenější a strategičtější přístup k politice parkování ve vašem městě.

Poznámka: Tento praktický návod zatím neposkytuje úplný návod, ale přináší první poznatky o tom, jak lze parkovací politiku integrovat do plánování udržitelné městské mobility. Pozdější aktualizace budou poskytovat podrobnější pokyny na základě výsledků projektu Park4SUMP.

**4.1. Plán udržitelné mobility ve "funkčním městě“**

Management parkování může podpořit udržitelnou vizi vašeho města, a tedy i definované cíle Plánu udržitelné městské mobility.

* Zlepšit podmínky pro život
* Zlepšit kvalitu ovzduší a snížit hlučnost
* Snížit dopravní přetíženost
* Zlepšit (multimodální) dostupnost (funkcí)
* Zlepšit sociální začlenění
* Zlepšit stav (kvalitu a spravedlivé rozdělení) veřejného prostoru
* Zlepšit ekonomickou vitalitu

Management parkování má přímý vztah ke všem těmto cílům, i když výslovně uvedeny bývají pouze dostupnost, kvalita života a ekonomická vitalita (Ison, S. a Mulley, C.). Rozhodovací orgány a odborníci na dopravu si mohou položit otázku: Jaký je hlavní důvod, proč zavádíme management parkování? Existují i jiné důvody pro jeho zavedení, než je SUMP?

V Kolíně nad Rýnem je jedním ze způsobů, jak zlepšit multimodální dostupnost, zřizování uzlů mobility, které zajišťují přístup k různým možnostem dopravy (včetně např. elektrokol a sdílených aut), a tím zvyšují flexibilitu městské mobility a snižují potřebu mít doma vlastní auto.

[www.grow-smarter.eu/fileadmin/editorupload/12Rešení/Factsheets/Sustainable\_urban\_mobility/S12.3\_F45\_ GrowSmarter\_Mobility\_Station.pdf](http://www.grow-smarter.eu/fileadmin/editorupload/12Re%C5%A1en%C3%AD/Factsheets/Sustainable_urban_mobility/S12.3_F45_%20GrowSmarter_Mobility_Station.pdf)

Pokud chcete k parkování přistupovat komplexně a strategicky, začněte s celkovou vizí, strategií a cílem (cíli) → Krok 5 a Milník 2 cyklu SUMP, a následně je převeďte do operativních akčních plánů → Krok 7 cyklu SUMP s využitím kombinace opatření.

Parkovací politiku je vhodné zavádět postupně → Kroky 7 a 10 cyklu SUMP. Když nemáte zkušenosti, začněte např. v centru města nebo v oblastech, kde jsou problémy nejhorší. Postupně můžete rozšiřovat ambice a (geografický) rozsah → Krok 2.1 cyklu SUMP. Pokročilá města možná budou chtít zavést diferencované sazby za parkování, jako to již v roce 2014 udělal Madrid:

Od 1. července 2014 se výše poplatku za parkování v ulicích španělského hlavního města odvíjí od typu motoru a roku výroby. Elektromobily mohou parkovat zdarma, hybridy mají slevu 20 %, zatímco silně znečišťující vozidla platí 20 % navíc.

Zařízení typu Park and Ride (P&R) nebo Bike and Ride (B&R) by měla být umístěna na okraji města nebo ještě lépe v oblastech, kde dojíždějící bydlí a odkud se mohou veřejnou dopravou snadno dostat do centra. Zároveň je třeba snížit počet parkovacích míst v centru, jinak P&R vytvoří pouze další nabídku, která bude vyvolávat další nárůst automobilové dopravy. Jedno opatření tedy prospívá druhému.

Následující graf znázorňuje logický vzorec vývoje parkovací politiky měst.

Obr. 2: Schéma vývoje parkovacích politik Zdroj: Push&Pull Training Material "Setting the framework for parking policy", Prof. G. Mingardo, Erasmus UPT. <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=55>

**4.2. Vypracujte dlouhodobou vizi a jasný implementační plán**

Parkování se stále znovu objevuje v celém plánovacím cyklu, který můžeme nalézt v pokynech, jako prvek dlouhodobé vize rozvoje dopravy a mobility pro celou městskou aglomeraci, zahrnující všechny druhy a formy dopravy, včetně veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorové a nemotorové, v pohybu a v parkování, jako praktické opatření a zdroj příjmů. Posledně jmenovaný bude důležitý pro financování vašeho SUMP, viz 3.3. a zejména 4.2.

Formování vize, definice problému a úkol vyřešit parkování (záměr formulovaný jako strategie směřující k realizaci) spolu úzce souvisí. Formování vize dává odpovědi na otázky jako např: Kterým cílovým skupinám chci nabídnout kvalitní parkování? Musí být všechna auta mimo ulice? Jak mohu zajistit vynikající celkovou dostupnost centra města, ale zároveň zvýhodnit některé druhy dopravy? Jasná definice úkolu parkování → Kroky 4,5,6 cyklu SUMP úzce souvisí s vizí. Vztah mezi parkovací politikou a politikou mobility se objevuje při tvorbě vize SUMP.

Nejvhodnějším načasováním pro zahájení politiky udržitelného parkování → Krok 2 cyklu SUMP je zahájení procesu SUMP, kdy připravujete další generaci SUMP, nebo dokonce když čelíte nové situaci (např. národním směrnicím SUMP). Využijte tuto výchozí pozici k propojení správného načasování a procesu.

Kontrolní seznam politiky udržitelného parkování8

* Jaká je vize rozvoje mého města a jak do ní zapadá současné a budoucí parkování?
* Je veřejný prostor rozdělen spravedlivě?
* Jak mohu své město zpřístupnit chodcům, cyklistům nebo službám veřejné dopravy?
* Podporuje moje parkovací politika pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu?
* Které cílové skupiny jsou více a které méně vítány jako cestující autem do mého města?
* Kde a pro koho chci vytvořit kvalitní nabídku parkování?
* Jaké funkce chci mít ve veřejném prostoru?
* Kolik by měla stát moje parkovací politika?
* Jaké příjmy by mohlo město získat díky managementu parkování (které by mohly být použity na financování udržitelných způsobů dopravy nebo jiných aktivit pro veřejnost?)
* Jak mohu propojit svou místní politiku s politikou parkování?

8 Flandry (BE) Pokyny k udržitelné parkovací politice (Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid), 2007. Tento metodický dokument byl vypracován jako tematická příloha stávajícího nařízení/legislativy L-SuMP z roku 2003.

**4.3. Zhodnocení současné a budoucí výkonnosti**

V analytické fázi → Krok 3 cyklu SUMP jsou velmi cenné existující údaje o nabídce a poptávce po parkování. Někdy může být zapotřebí provést další průzkum → Kroky 2.4 a 3.1 cyklu SUMP.

Údaje o počtu parkovacích míst udávají velikost požadavku na parkovací místa pro daný typ zařízení. Mohou se lišit v závislosti na typu území, funkcích (a jejich sféře vlivu) a např. na stávajících předpisech o parkování. Potřebu parkovacích míst pomáhají určit také charakteristiky mobility uživatelů (jejichž sběr již pravděpodobně proběhl pro účely vašeho plánu udržitelné městské mobility), jako je podíl jednotlivých způsobů dopravy na dělbě přepravní práce, nebo podíl vlastních automobilů. Pokud hovoříme o politikách integrované městské dopravy, je třeba podporovat "interoperabilitu sběru a využívání dat“. Tuto integraci parkování s mobilitou může podpořit i standardizace dat. Sdílené datové modely a integrované datové platformy pro možnost replikace inteligentních řešení v oblasti parkování/mobility budou nabývat na významu.

Pro další informace o různých typech výzkumu v oblasti parkování (kdy - co - jak), ITS a interoperabilitě dat podporujících politiku udržitelného parkování a mobility autoři tohoto praktického přehledu odkazují na samostatné publikace.9

9 EU již dříve přijala tzv. směrnici o ITS 2010/40/EU (Evropský parlament a Rada Evropské unie, 2010). Zahrnuje mimo jiné oblasti poskytování celoevropských služeb dopravních informací v reálném čase (RTTI) (Evropská komise, DR 2015/962/EU) a multimodálních dopravních informací (MMTI) (Evropská komise, DR 2017/1926/EU). Klíčová je dostupnost přesných a aktuálních dat prostřednictvím národních přístupových bodů (NAP), ale také sdílení informací, např. o dostupnosti parkovacích míst, a zajištění určitého stupně standardizace a interoperability datových formátů (např. použití standardu DATEX II pro silniční dopravu). Další pokyny týkající se ITS lze nalézt ve stručných informacích pro praktiky o roli ITS v plánování udržitelné městské mobility (<https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>).

**4.4. Integrovaný rozvoj všech druhů dopravy**

Ačkoli se zdá, že parkování se - zcela logicky - primárně týká politiky/režimu automobilové dopravy, inteligentní management parkování je důležitým hybným faktorem vyváženějšího a integrovanějšího rozvoje veškeré dopravy, přičemž v první řadě podporuje přechod k udržitelným způsobům dopravy, např. tím, že se zaměřuje na (silnější) motivaci řidičů při volbě dopravního prostředku → Kroky 7 a 12.1 cyklu SUMP.

Stále více plánů udržitelné městské mobility zaměřuje pozornost na zlepšení politiky cyklistické dopravy10. I zde existuje přímá souvislost s parkováním: v důsledku většího počtu cest na kole a rostoucího počtu obyvatel v centrech měst a obcí se zvyšuje i poptávka po parkovacích zařízeních pro jízdní kola. Ti, kdo chtějí jezdit na kole, jednoznačně potřebují, aby bylo kolo v bezpečí, zabezpečené a v dobrém stavu.

10 Další pokyny k cyklistické dopravě a plánům udržitelné městské mobility naleznete v Praktických informacích o cyklistické dopravě (<https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>).

Obr. 3: Předpisy pro parkování jízdních kol a kreativní řešení dobré praxe zapadají do politiky SUMP©M21

Také složitý provoz městské nákladní dopravy11 a řada problémů, které způsobuje, dále komplikují tvorbu politiky v oblasti městské mobility. Parkování (a nakládání/vykládání) patří v této oblasti k nejvýznamnějším problémům.

11 <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-urban-logisticsstudy-the-integrated-perspective> Další pokyny k plánování udržitelné městské logistiky naleznete v příslušné tematické příručce. (<https://www.eltis.org/guidelines/second-edition-sump-guidelines>).

Obr. 4: Struktura Plánu udržitelné městské mobility včetně managementu parkování Zdroj: Školící materiál PROSPERITY "Obecný úvod do SUMP", který vypracoval ENU.

V rámci pákových politik EU v oblasti městské dopravy je v současné době management parkování rovněž označován jako jedna z několika možností, jak regulovat vjezd vozidel do měst (UVAR).12

Obr. 5: Srovnání efektivity managementu parkování s ostatními UVAR Zdroj: Push&Pull, 16 dobrých důvodů pro management parkování (2015).

Je důležité si uvědomit, že uživatelé různých způsobů dopravy mají zkušenosti s velmi rozdílnou úrovní služeb, přičemž pro uživatele automobilů je úroveň služeb obvykle vyšší. Parkovací politika může pomoci tuto nerovnováhu změnit. Proto je třeba zdůraznit přínosy parkovací politiky → Kroky 1.3, 8.1 a 8.4 cyklu SUMP již v rané fázi vašeho SUMP. Například účelové vyhrazení příjmů z parkování je pro SUMP velmi přínosné z hlediska nákladů → Krok 8.2. a 9.1. cyklu SUMP a má potenciál zlepšit dostupnost i kvalitu městských čtvrtí. Integrovaná parkovací politika → Krok 7.2 cyklu SUMP jde nad rámec parkování osobních automobilů, ale usnadňuje také parkování jízdních kol, a dokonce reguluje parkování dodávek, turistických autobusů a nákladních automobilů.13

**4.5. Spolupráce přesahující hranice institucí**

Pro zajištění podpory procesu SUMP je nesmírně důležité silné politické vedení, nezbytná je však také spolupráce mezi různými institucionálními aktéry → Krok 1.2 a 2.2 cyklu SUMP. Patří sem městský odbor mobility, někdy policie (provádějící vymáhání) a v některých případech (polo)soukromé parkovací instituce a vyšší státní správa, která definuje předpisy týkající se parkování, jež by mohly bránit efektivní změně. V některých větších městech je také nutná spolupráce mezi okresy a okolními (více) venkovskými obcemi, aby se zabránilo přesunutí problému do jiné oblasti...

Při pohledu na institucionální reorganizaci si lze povšimnout, že metropolitní oblasti se snaží centralizovat kompetence v oblasti parkování, a tak umožnit metropolitní plánování a řízení celé problematiky parkování. Tyto procesy centralizace trvají dlouho a narážejí na odpor obcí v metropolitní oblasti. Centralizace může být výsledkem regionální legislativy → Kroky 2.1 a 2.2 cyklu SUMP. Města zakládají obecní parkovací společnosti nebo agentury. Několik úřadů se zabývá spoluprací a sdružováním zdrojů mezi úřady s cílem zvýšit efektivitu a snížit náklady.

Dalším způsobem, jak zvýšit efektivitu, je princip smluv o územním řízení. V tomto případě město vyhlásí výběrové řízení na integrovanou nabídku aktivit městského managementu. Tyto balíčky aktivit zahrnují pouliční mobiliář, osvětlení, nakládání s odpady ... a parkování! Tímto způsobem mohou konsorcia poskytovatelů služeb → Krok 10.2 cyklu SUMP najít synergie mezi službami, které mohou přinést snížení nákladů. Jako další příklady integrace služeb lze uvést integraci úkolů v oblasti bezpečnosti, informací a vymáhání dodržování předpisů do činnosti dozorců na parkovištích, čímž se vytváří jakási liga "velvyslanců města".

**4.6. Zapojení obyvatel a příslušných zainteresovaných stran**

Parkování přitahuje zájem různých účastníků silničního provozu:

* Obyvatelé chtějí atraktivní čtvrť s kvalitním a bezpečným městským prostorem. Dále by je mohlo zajímat parkování na ulici v blízkosti bydliště pro krátkodobé použití (naložení a vyložení) nebo pro dlouhodobé použití (noční parkování). Soukromá parkovací místa u domu nebo v jeho blízkosti nejsou vždy využívána k parkování automobilů, což vytváří další tlak na parkovací kapacity v ulicích.
* Návštěvníci mají zájem o cenově dostupné parkování v blízkosti cíle své cesty. Návštěvníky mohou být lidé nakupující, dojíždějící do práce nebo do školy, věnující se volnočasovým aktivitám, turisté atd.

**Poněkud mylná je představa o parkování "zdarma". Pokud návštěvník města X nezaplatí za parkování ve městě přiměřenou cenu, pak je dotován městem a za jeho parkovací místo zaplatí místní obyvatelé - prostřednictvím daní.**

* profesionální uživatelé " prostoru u obrubníků", jako jsou městské logistické a doručovací společnosti, které potřebují mít jistotu, že jsou k dispozici volná místa, aby mohli efektivně vykonávat svou činnost.
* Specifickým skupinám uživatelů, jako jsou například řidiči se zdravotním postižením, bude třeba přizpůsobit parkování na ulici, aby se mohli pohodlně dostat do zvoleného cíle.

Pro místní orgány se celá problematika stává náročnější, protože tyto skupiny uživatelů nemají stejná očekávání a potřeby vůči parkovacímu systému, pokud jde o náklady, (zaručenou) dostupnost a kapacitu.

* Přijetí ze strany veřejnosti → Kroky 1.4 a 11.2 cyklu SUMP je velkou výzvou. Jediným schůdným způsobem, jak přimět lidi k přijetí nových opatření v oblasti řízení parkování, je ukázat jim, že se situace v důsledku vámi navrhovaných změn zlepší. Velmi jasně vysvětlujte, jak tato opatření fungují a kolik - pokud vůbec něco - budou muset lidé zaplatit, a vysvětlete, na co budou použity případné nové příjmy z parkování. Viz také vysvětlení nástroje ParkPAD (3.1.8), jak aktivně zapojit zainteresované strany.
* Komunikace a participace jsou hlavní hesla podpůrného SUMP. Začněte vypracovávat komunikační plán nebo strategii směrem k obyvatelům a návštěvníkům ohledně parkování jako součást vašeho plánu udržitelné městské mobility a komunikační strategie.

**4.7. Zajistěte monitorování a evaluaci**

Monitorování a evaluace jsou klíčovými nástroji parkovací politiky. Využití dat může tvůrcům politik usnadnit diskusi s nejdůležitějšími aktéry v oblasti parkovací politiky, tedy s občany, maloobchodními prodejci a podnikatelským sektorem. Namísto spoléhání se na pocity a emoce mohou data poskytnout tvůrcům politik objektivní informace, na jejichž základě lze vést diskusi. Nejenže to umožňuje konstruktivnější diskusi, ale někdy to také může zabránit drastickým změnám strategie (a souvisejícím nákladům) na základě emocí.

* Výzkum týkající se parkování je přínosný, pokud je zahrnut do procesu monitorování. Charakteristickým znakem monitorovacího procesu jsou pravidelně se opakující měření a jasná vazba na politiku, implementaci a korigování politiky.

V současné době se v mnoha evropských metropolích stal velmi oblíbeným koncept P&R. Mnozí však dopad tohoto druhu parkovací infrastruktury kritizují a naznačují, že P&R může mít "limitující nebo dokonce kontraproduktivní účinek na své politické cíle, zejména pokud jde o snižování míry používání automobilů" (Meek et al, 2009, s. 468). Zde uvádíme výsledky průzkumu mezi uživateli (N=738), provedeného v devíti železničních P&R umístěných v okolí měst Rotterdam a Haag (Nizozemsko) s cílem získat přehled o jejich dopadu z hlediska počtu najetých vozokilometrů (VKT) a emisí z vozidel (CO2 , NOx , PM10 a SO2 ).

Obr. 6: Neplánované účinky systému Park and Ride

* Kromě toho zůstává otázkou, jak měřit úspěšnost → Krok 7.3 cyklu SUMP v oblasti parkování:
* Co je úspěchem pro města? Jaké jsou zavedené politické a provozní cíle?
* Jak měříme dopady politiky parkování na ulicích? (Zkoumání dopravních indikátorů, doby parkování apod.)
* Jak měříme systémové výstupy, jako jsou příjmy, geografické pokrytí vymáhání atd.?
* Jak měříme procesní indikátory, jako je spokojenost a akceptace zákazníků, náklady na provoz atd.?

S rostoucí digitalizací parkování mohou města také začít zavádět nové indikátory → Krok 6.1 cyklu SUMP, aby mohla lépe pochopit situaci v oblasti parkování: obsazenost (ve špičce), kumulativní obsazenost zón, příjmy, vracející se návštěvníci, odkud návštěvníci jezdí a další. Díky tomu se města mohou rozvíjet na základě informovanějších rozhodnutí a aktivit v rámci SUMP: informovaná rozhodnutí o využití pozemků, stavebních předpisech a nové parkovací infrastruktuře: data o parkování → Kroky 7.3, 11.1 a 12.1 cyklu SUMP lze spojit s dalšími soubory dat a získat tak podrobný obraz o skutečných potřebách a vzorcích mobility v konkrétních lokalitách. To může být podkladem pro rozhodování o standardech parkování v budovách, nově budovaných veřejně přístupných parkovacích místech atd.

**4.8. Zajistěte kvalitu**

Nový nástroj - ParkPAD, vznikající v rámci projektu Park4SUMP14 - brzy poskytne systém auditu, který pomůže městům přezkoumat kvalitu a komplexnost jejich parkovacích politik a jejich organizačního uspořádání a dosáhnout konsensu o změnách k lepšímu, jež budou výsledkem akčního plánu pro řízení parkování; jeho cílem je zvýšit celkovou kvalitu a bude použit jako součást jejich plánů udržitelné městské mobility.

ParkPAD bude umožňovat shromažďování informací o celkové situaci v oblasti mobility a parkování ve městě. Klíčovým aspektem je zřízení "skupiny auditorů" (složené z volených politiků, městských orgánů, členů lobbistických skupin, uživatelů dopravy, prodejců atd.), kteří mají svá vlastní hodnocení a názory na parkování. Součástí procesu je také řada místních setkání, jejichž cílem je dosáhnout konsenzu ohledně budoucí politiky a postupů parkování ve městě. Jejich výsledkem bude Plán kvality parkovací politiky a Akční plán PARKPAD jako součást Plánu udržitelné městské mobility, zahrnující priority pro inovativní, efektivní a pro danou lokalitu přijatelný balíček opatření pro řízení parkování.

Obr. 7: ParkPAD pomáhá městům revidovat a zlepšovat jejich parkovací strategii.

→ Kroky 7.1, 8.3, 8.4 a 12 cyklu SUMP.

14 Předpokládaný termín certifikace ParkPAD je jaro 2020.

Obr. 8: 12 kroků plánování SUMP (SUMP 2.0)