

# Parkovacia politika: súhrn odporúčaní a príkladov na základe štúdií a najlepších praktík z EÚ

Cieľom tohto pracovného dokumentu je poskytnúť prehľad spôsobov regulácie parkovacej politiky v mestách. Odporúčania a príklady vychádzajú zo štúdií, ktorých väčšinu financovala EÚ práve za účelom zdieľania najlepších praktík pre zostavenie odporúčaní pre tvorbu plánov udržateľnej mestskej mobility. Dokument je zostavený z tých odporúčaní, ktoré sme považovali za najvhodnejšie.

## Vybrané princípy parkovacej politiky

1. **Najprv spracujte a riadte existujúce parkovacie miesta, nezvyšujte hneď počet parkovacích miest** na ulici pri ich nedostatku. Najlepšie je pokúsiť sa zlepšiť riadenie parkovania na ulici pred zvýšením počtu parkovacích miest. Správa existujúcich parkovísk je veľmi často nákladovo efektívnejším prístupom<sup>1</sup>. Vhodné stratégie a opatrenia riadenia parkovania na uliciach môžu často vyriešiť problém, presunúť dopyt z ulice mimo ulicu a budú oveľa lacnejšie ako zvyšovanie ponuky. Často sú v meste iné nevyužívané parkovacie miesta mimo vyťažených častí, ďalšie možné riešenia problému sú časové obmedzenie parkovania, zvýšenie cien, lepší dohľad na dodržiavanie opatrení.
2. **Zohľadnite náklady parkovania - parkovanie zadarmo neexistuje.** Každé parkovanie niečo stojí, aj keď vodiči zaň neplatia žiadne poplatky – využité miesto by sa dalo využiť na niečo iné (príležitostné náklady) a parkovacie miesta je potrebné prevádzkovať a udržiavať. Ak vodiči neplatia za parkovanie, namiesto toho náklady znášajú všetci.
3. **Dajte alternatívam spravodlivú šancu** - Zvyšovanie počtu parkovacích miest negatívne ovplyvní výber alternatívnych spôsobov dopravy, povzbudí ľudí, aby používali svoje autá. Existuje vzťah medzi poskytovaním parkovania a používaním auta – tam, kde je parkovanie dostupnejšie, vyšší podiel ciest sa uskutočňuje autom. Dostupnosť parkovania môže byť určená aj na základe dostupnosti alternatív, napr. verejnej dopravy, cyklodopravy, chôdze, dopravy na zdieľaných kolobežkách, dopravy na zdieľaných autách, dopravy taxíkmi.



Parking directly in front of home.  
Distance to PT stop is 30x longer  
**PRIVILEGE FOR CAR USERS**



Parking in front of home is forbidden but possible  
in a collective garage in same distance as PT stop  
**FAIR FOR ALTERNATIVE MODES**

4. **Dodržiavajte pravidlo 85 % obsadenosti pri parkovaní na ulici.** Maximálna obsadenosť by nemala prekročiť 85 % a ak áno, mali by sa zvýšiť ceny. Ak sa dosiahne dodržanie tohto pravidla,

<sup>1</sup> [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management.pdf)

pravdepodobnosť, že vodiči musia hľadať parkovacie miesto (výsledkom sú zápchy) je minimalizovaná.<sup>2</sup>

5. **Dajte časť peňazí z parkovania naspäť ľuďom**, aby rozhodli o ich vynaložení, môže to zvýšiť akceptáciu plateného parkovania ako opatrenia, pretože ľudia budú lepšie informovaní, ako sa tieto peniaze vynakladajú a miestni obyvatelia a podniky cítia väčšiu kontrolu. Využitie všetkých peňazí má byť transparentné. Peniaze sa nemusia minúť na dopravné opatrenia, ale môžu sa minúť na iné veci na zlepšenie miestneho prostredia, ihriská a pod.
6. **Použite tri základné opatrenia**, (i) obmedzenie dĺžky pobytu; (ii) cenotvorbu; a (iii) vydávanie povolení (niekedy za poplatok) pre určité typy užívateľov, ako sú rezidenti, s cieľom poskytnúť im prednostný prístup do priestoru. Najlepšie je začať v oblastiach s najvyšším dopytom s nízkymi obmedzeniami (nízke ceny, veľkorysé maximálne limity pobytu), aby ste tento princíp prijali. Ceny môžu byť neskôr zvýšené alebo dĺžka pobytu skrátená.
7. **Zachovajte fixný počet parkovacích miest pri výstavbe nových parkovacích plôch** alebo parkovacích domov. Na uliciach preto zrušte ekvivalentný počet parkovacích miest (napr. to funguje v Zürichu). Tento princíp platí hlavne vo väčších mestách a ich centre, cieľom je motivovať ľudí, aby nechali auto mimo centra na okraji mesta a ďalej sa presunuli inými formami dopravy. Vtedy až na výnimky platí, že pri vybudovaní parkovania mimo centra by mali v rovnakom počte ubudnúť parkovacie miesta v centre. Pri doprave v rámci malých miest môžu byť efektívnejšie iné nástroje (ľudia, čo bývajú v okolí centra nepôjdu parkovať mimo).
8. **Plánujte**. Môže sa stať, že naozaj bude potrebné rozšíriť počet parkovacích miest. Preto napríklad naplánujte pozemky pre nový parkovací dom, ale postavte ho až vtedy, keď to bude naozaj potrebné. Priestor sa zatiaľ môže využiť inak.
9. **Vymáhajte pravidlá parkovania**. Efektívne. Napríklad na Slovensku môžete preniesť zodpovednosť za exekučnú činnosť polície na mestské subjekty. Kontrolu parkovania nemusí robiť polícia. Stále platí, že príjem z pokút bude patriť obci. Porušenie pravidiel cestnej premávky cez inštitút objektívnej zodpovednosti môže obec riešiť prostredníctvom vyškolených ľudí, ktorými sú kontrolóri (oficiálne inšpektori verejného poriadku). Umožnila to zmena zákona o cestnej premávke v máji 2021<sup>34</sup>.
10. **Nové využitie parkovacích miest najprv vyskúšajte**, aby ste zvýšili akceptáciu (Rotterdam: dočasná zmena parkovacích miest na terasy reštaurácií, verejné priestranstvo alebo parkovanie bicyklov. Následne to ostalo trvalo).
11. **Stanovte si jasné merateľné ciele**
  - Örebro<sup>5</sup> vo Švédsku si stanovilo tri ciele: zvýšiť podiel pešej, cyklo dopravy a verejnej dopravy na 60 % z pôvodných 44 %; znížiť množstvo áut so spaľovacími motormi; znížiť časový rozdiel medzi cestovaním verejnou dopravou a na bicykli v porovnaní s autom.
  - Viedeň si pri cieľoch stanovila aj zdravotné hľadisko, zvýšiť % populácie s aspoň 30 minútami fyzickej aktivity aj ako súčasť cestovania z 23 % v roku 2013 na 30 % v roku 2025.)
  - Lund, Švédsko si dalo za cieľ zvýšiť podiel dopravy mimo áut na 75 % do roku 2030 a znížiť počet nehôd s ťažkými následkami na 50 % do roku 2030.

## 12. Každoročne hodnotte výsledky.

<sup>2</sup> [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.minv.sk/?objektivna-zodpovednost-realizovana-obcou>

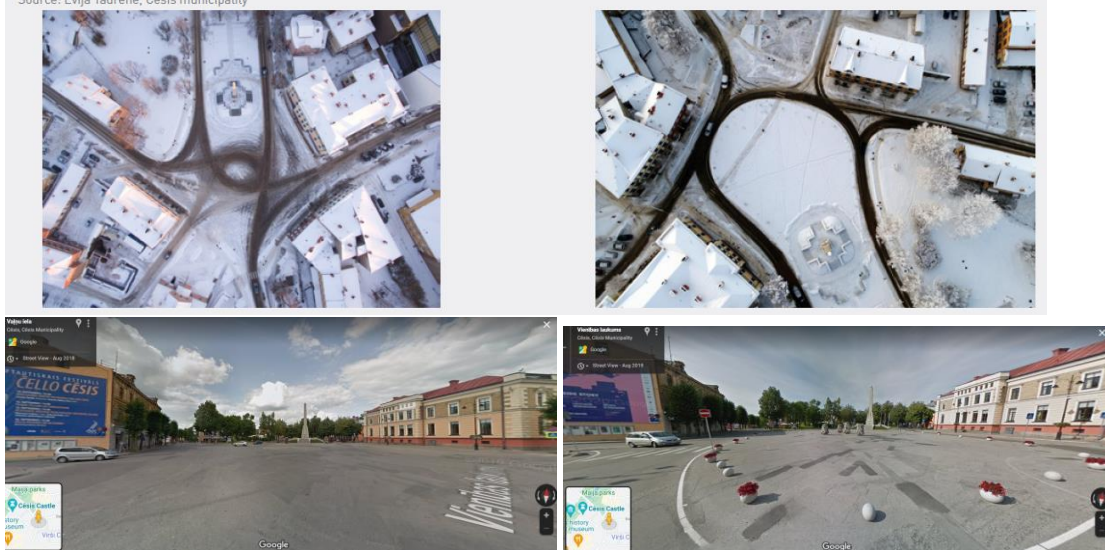
<sup>4</sup> <https://bratislava.sme.sk/c/22734353/zacina-sa-uplatnovat-objektivna-zodpovednost-pri-pokutach-za-parkovanie.html>

<sup>5</sup> [https://civitas.eu/sites/default/files/sump\\_topic\\_guide\\_smaller\\_cities\\_and\\_towns\\_final.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/sump_topic_guide_smaller_cities_and_towns_final.pdf)

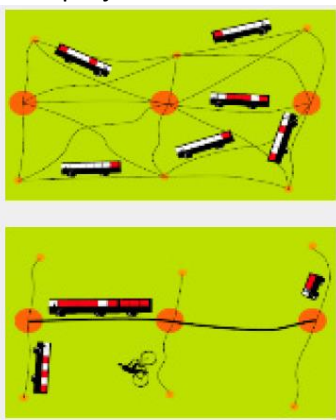
## Vybrané najlepšie praktiky parkovacej politiky (mestskej mobility):

1. **Lund** (Švédsko, 92 tis. obyvateľov): Návrh verejného priestoru a parkovania – vytváranie parkovacích miest na okraji rezidenčných oblastí. Opatrenie doplnené o službu zdieľaných áut, vytvorenie parkovísk pre bicykle chránené pred poveternostnými vplyvmi v blízkosti bývania, cyklotrasy v okolí a ponuka častého autobusového spojenia.
2. **Malmö** (Švédsko, 290 tis. obyvateľov): Dočasné uzatvorenie ulíc počas leta, dočasne z nich spravili pešie zóny vybavené lavičkami, rastlinami alebo pouličným umením. To prospieva najmä reštauráciám a kaviarňam, ktoré môže nainštalovať vonkajšie sedenie.
3. **Cēsis** (Lotyšsko, 18 tis. Obyvateľov): Z križovatky vytvorili malé lokálne námestia so zmenami v doprave (viď foto). Namiesto kruhového objazdu s možnosťou odbočenia na každý smer predĺžili námestie a dopravu obmedzili pomocou jednosmeriek.

Source: Evija Taurene, Cēsis municipality



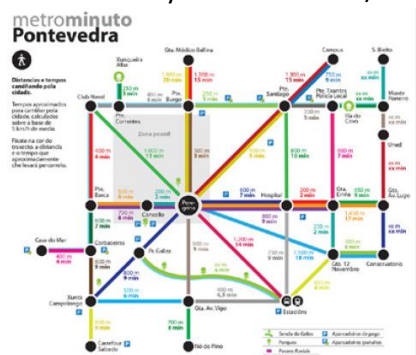
4. **Kolín** (Nemecko) / Gooi en Vechtstreek (Holandsko) - vytvorenie prestupných hubov/uzlov, prístup k rôznym dopravným prostriedkom (vrátane napr. elektrobicyklov a zdieľania áut, čím sa zlepšuje flexibilita mestskej mobility a znižuje sa potreba súkromného vlastníctva auta)



5. **Vilnius** (Litva, 544 tis. Obyvateľov): pri platenom parkovaní cez aplikáciu je v aplikácii vyskakovacie okno aby informovali vodičov, na aké projekty idú peniaze.
6. **Bolzano** (Taliansko, 107 tis. Obyvateľov): uzatvorenie ulíc pred školou na začiatku a konci vyučovania s cieľom zvýšiť bezpečnosť detí a podporiť alternatívnu mobilitu detí. Rozšírené aj do iných miest. Autá s výnimkou majú možnosť jazdy obmedzenou rýchlosťou 10 km/h. Ulice

v závislosti od mesta sú zatvorené 15-90 minút na začiatku a na konci vyučovania<sup>6</sup>. Možnosť na uliciach počas uzatvorenia pripraviť aj kultúrno-spoločenský program navyše na zvýšenie akceptácie. Väčšinou to je najprv začína ako pilotný projekt.

7. **Pontevedra** (Španielsko, 83 tis. obyvateľov) – vytvorenie prehľadnej mapy na štýl metra ako prehľad pre pešie vzdialenosti v centre mesta. Rozšírili pešiu zónu, obmedzili parkovanie na ulici a znížili rýchlosť na 30 km/h.



8. **Brusel** (Belgicko, 1.2 mil. obyvateľov): v centre obmedzená rýchlosť na 20 km/h, všade v meste 30 km/h s cieľom zvýšiť bezpečnosť a zvýhodniť alternatívne formy cestovania.
9. **Lisabon** (Portugalsko, 0.5 mil. obyvateľov) Parkovacie miesta nahradili zeleňou a oddychovými plochami (ang.: parklets)

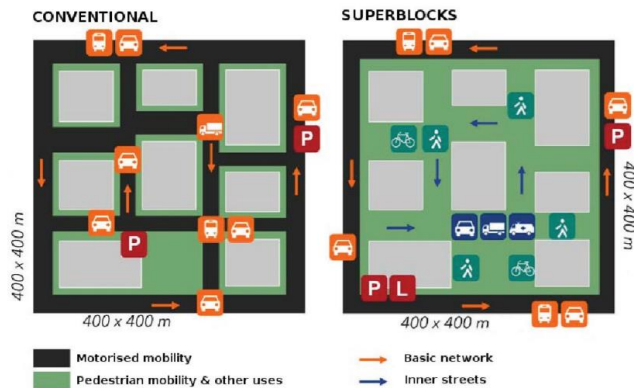


10. **Paríž** (Francúzsko, 2.2 mil. obyvateľov) – cyklotrasy stavajú popri najvyťaženejších trasách, aby poskytl alternatívnu možnosť dopravy.
11. **Hamburg** (Nemecko, 1.8 mil. obyvateľov), nová časť Oberbillwerder: fyzickú aktivitu dali do centra pozornosti pri plánovaní novej mestskej štvrte. V rámci prístupu mesta k podpore aktívneho životného štýlu nová mestská štvrť „Oberbillwerder“ aplikuje súbor progresívnych návrhov na zvýšenie úrovne fyzickej aktivity ľudí. Aby sa to dosiahlo, prístup autom je obmedzený. Oberbillwerder poskytuje len 1 parkovacie miesto na 2 domácnosti a tieto miesta musia vystačiť aj návštevníkom. Parkovanie je možné len v spoločných garážach a nie na ulici. To znamená vzdialenosť od domova k autu až 200 m. V týchto garážach je potrebné skladovať aj doručovanie zásielok a nákupov namiesto priameho doručovania až k vchodovým dverám.
12. **Vauban, Freiburg** (Nemecko, 231 tis. Obyvateľov): obyvatelia môžu prísť autom k svojmu bytovému domu naložiť a vyložiť tovar, ale parkovanie je v jedinej veľkej garáži vzdialenej asi 300 metrov. Extra vzdialenosť od domova k zaparkovanému autu podporuje chôdzu, jazdu na bicykli a používanie verejnej dopravy na miestne výlety a uvoľňuje priestor okolo obydli pre iné využitie, ako sú detské ihriská a kaviarne.

<sup>6</sup> <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>



13. **Bladel** (Holandsko, 20 tis. Obyvateľov): Pred zavedením parkovacej politiky v centre mesta si nechali vypracovať štúdiu<sup>7</sup>, či je lepšie časovo obmedziť dĺžku parkovania alebo ho spoplatniť, aby sa predišlo dlhodobému parkovaniu a prístupu k obchodom. Výsledky štúdie ukázali, že spoplatnenie by mohlo spôsobiť výber iných obchodov na nákup mimo centra a teda vyľudnenie centra mesta. Pristúpili preto k časovému obmedzeniu dĺžky trvania státia.
14. **Vitoria-Gasteiz** (Španielsko, 249 tis. Obyvateľov): zaviedli prerobenie častí mesta do tzv. superblokov, kde zvýšili využitie verejného priestoru pre alternatívnu mobilitu. Výsledkom je navýšenie priestoru pre peších z 47 % na 74 %, zníženie hluku zo 65 decibelov na 61, zníženie CO2 o 42 %.



15. **Sint Niklaas** (Belgicko, 80 tis. obyvateľov): príklad udržateľnej mestskej mobility ako celku. Obsahuje tieto opatrenia:

- Posunulo dlhodobé parkovanie (vrátane rezidentských) na 7 centrálnych parkovísk mimo ulíc;
- Harmonizácia taríf za parkovanie tak, aby parkovanie mimo ulice bolo lacnejšie ako parkovanie na ulici;
- Vytvorenie pešej zóny a odstránenie 85 parkovacích miest;
- Miesto pre parkovanie na bicykle aj v zónach bez áut;
- Stop & shop parkovacie miesta zdarma na 30 minút (riadené pomocou senzorov povrchu vozovky);
- Rozšírenie zón určených pre rezidentov;
- Lepšie sledovanie a monitorovanie indikátorov parkovania: dopyt a ponuka, obsadenosť;
- Viacnásobné využitie súkromného parkovacieho miesta, ako sú supermarkety. Parkovacie miesta sú často väčšinu času prázdne – napríklad parkoviská supermarketov sú v noci obsadené len zriedka a v čase nákupov sú takmer plné. Viacnásobné využitie takýchto priestorov môže znížiť dopyt po parkovaní v iných oblastiach a uvoľniť ho na iné využitie; a/alebo znížiť investičné náklady na nové parkovanie mimo ulice. Mesto uzavrelo dohodu so supermarketom, ktorý sa nachádza na ulici, aby umožnilo obyvateľom parkovať na parkovisku supermarketu namiesto na ulici. Dopyt obyvateľov počas špičky sa nezhoduje s najvyšším dopytom nakupujúcich, takže je dostatok parkovacích miest pre každého.
- Odstránenie parkovacích miest na ulici za účelom vytvorenia cyklistických pruhov;
- Dekriminalizácia kontroly parkovania (nemusí kontrolovať polícia);

## Príklady prerobenia ulíc



## Výsledky parkovacej politiky vo vybraných mestách

1. **Viedeň:** po zavedení parkovacej politiky klesol priemerný čas hľadania parkovacieho miesta z 9 minút na 3 minúty.
2. **Mníchov:** Výsledkom parkovacej politiky bolo zníženie používania áut o 14 %, dlhodobé parkovanie o 40 %, nárast používania bicyklov o 75 %.
3. **Freiburg:** Zavedením parkovacej politiky<sup>8</sup> v okolí regionálnej nemocnice znížilo podiel zamestnancov, ktorí prišli na aute z 38 % na 22 %.
4. **Leuven:** Zvýšenie používania bicyklov o 32 %, pokles áut v centre o 9 %, nárast áut na obchvate mesta o 8 %, nárast cestujúcich vo verejnej doprave o 12 %, pokles parkovania na ulici o 5 %, nárast parkovania v parkovacích domoch o 8 %. (Opatrenia<sup>9</sup>: obmedzenie parkovania aj rezidenčného v centre, rozšírenie pešej zóny, zachytné parkoviská s dostupnou verejnou dopravou do centra zadarmo, viac jednosmeriek, obmedzenie možných skratiek pre prejazd centra). Plánovanie a implementácia všetkých opatrení cca 5 rokov.
5. **Vitoria-Gasteiz:** celkovo plán mobility v meste<sup>10</sup>, nie len parkovacia politika zvýšila počet cestujúcich v MHD o 85 % aj s podporou novej električky. Skrátili aj trasy autobusov a zvýšili frekvenciu, plus ďalšie opatrenia.

8

[https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General PM and Policy/CS01\\_Push measures HospitalFreiburg 1.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General PM and Policy/CS01_Push measures HospitalFreiburg 1.pdf)

9

<https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Integration into SUMP/PARK4SUMP Good Practise Leuven parking and sump.pdf>

10

<https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Integration into SUMP/CS16 Parking Policy and PT Vitoria-Gasteiz.pdf>

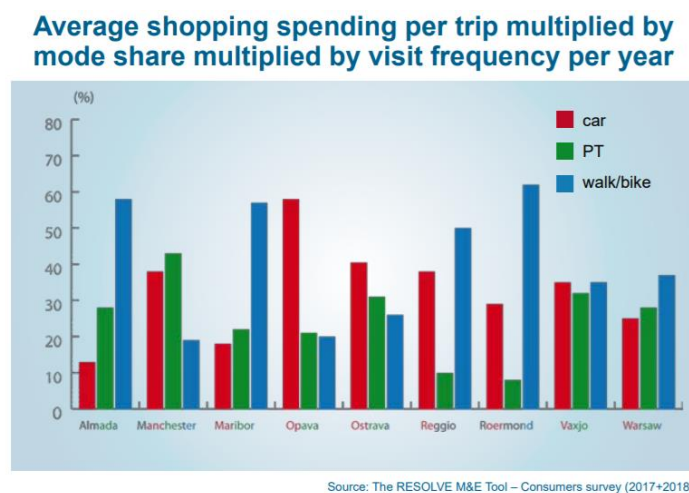
6. **Krakow:** zníženie premávky o 20 %, podľa dotazníka 49 % cestujúcich v MHD si všimlo skrátenie času cestovania. Súhrn ich opatrení<sup>11</sup>.

## Podpora parkovacej politiky

1. Viedeň: prieskum pred a po zavedení parkovacej politiky, aká je akceptácia pravidiel: negatívny pohľad nerezidentov klesol zo 68 % na 54 %, pozitívny názor nerezidentov stúpol zo 16 % na 40 %. Pozitívny pohľad rezidentov stúpol zo 46 % na 67 %.
2. Pontevedra<sup>12</sup>: Na uliciach, kde v rokoch 1996 až 2006 zahynulo v doprave 30 ľudí, zomreli v nasledujúcich 10 rokoch len traja a od roku 2009 nikto. Emisie CO2 klesli o 70 %, takmer 65 % všetkých jazd boli pešo alebo na bicykli, a zatiaľ čo ostatné mestá v regióne sa zmenšujú, Pontevedra získala 12 000 nových obyvateľov. To sa vyplatilo aj politicky. Zatiaľ čo v roku 1999 bol proti radikálnym zmenám navrhnutým novozvoleným starostom istý počiatočný odpor, ľudia ho za odvahu odmenili tým, že ho odvtedy päťkrát znovu zvolili.

## Čísla a fakty ku parkovacej politike

1. Súkromné autá parkujú v priemere 80 % času u ich majiteľa, 16 % niekde inde a v skutočnosti cestujú len asi 4 % času – a parkovanie je, samozrejme, k dispozícii takmer v každej destinácii. Parkovanie teda podporuje mimoriadne neefektívne využívanie zdrojov.
2. Parkovacia politika prispieva k bezpečnosti na cestách – obmedzením a vymáhaním parkovacej politiky sa zabezpečí dobrá viditeľnosť v okolí priechodov pre chodcov ako aj viditeľnosť v okolí križovatiek.
3. Zákazníci, ktorí prišli autom, často nie sú najlepšimi zákazníkmi (častá obava obchodníkov). Prieskum spotrebiteľov a maloobchodníkov (2017 a 2018) ukazuje, že vo väčšine miest nie sú vodiči áut tými, ktorí najviac prispievajú k maloobchodnej ekonomike.



4. Hodina parkovania v mestách v Európe je od 1 EUR v Bruseli až po 6 EUR v Talinne alebo 7,5 v Amsterdame.
5. To, čo účtujeme za parkovanie, často neodráža jeho skutočnú hodnotu. Ak uvážime, že parkovacie miesto zaberá približne 15 metrov štvorcových pôdy, potom poplatok 1 EUR za hodinu znamená „nájomné“ 6,7 centov za meter štvorcový za hodinu alebo 67 centov za desať

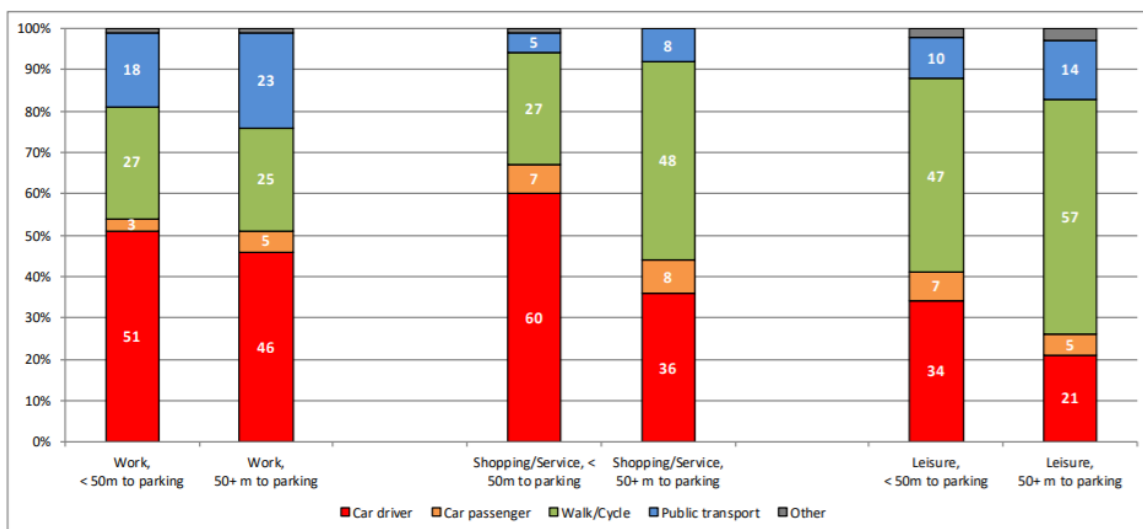
11

[https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Use\\_of\\_Revenues/CS17\\_PUSH\\_measures\\_Krakow\\_final.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Use_of_Revenues/CS17_PUSH_measures_Krakow_final.pdf)

12 <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/18/paradise-life-spanish-city-banned-cars-pontevedra>

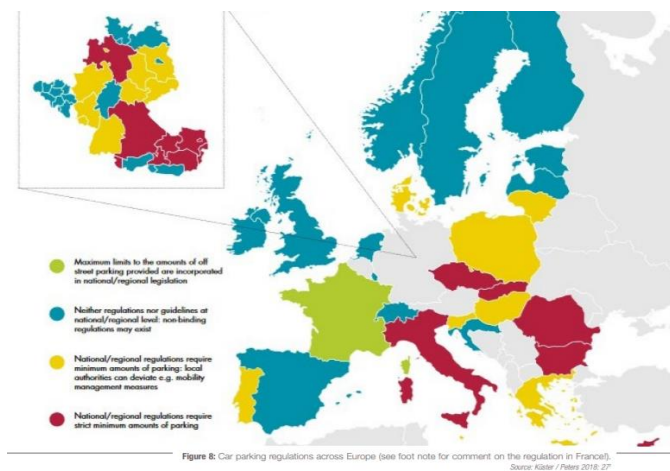
hodín denne (obdobie, kedy sa zvyčajne účtujú poplatky) alebo 200 eur za meter štvorcový za mesiac za predpokladu podobnej obsadenosti počas 30 dní v mesiaci. Väčšina budov v centrálnych oblastiach má viac poschodí, čo prináša oveľa vyššie nájomné za každý štvorcový meter pozemnej plochy. Pri parkovacích domoch sa investičné náklady pripočítavajú k sume, ktorá sa musí účtovať, ak sa majú skutočné náklady na zabezpečenie parkovania vrátiť investorovi – ale často to tak nie je, namiesto toho sa využívajú dotácie od obce, aby sa držala cena “dole” na 4€ až 5€ za hodinu.

6. V Gazi tvorí individuálna doprava autom 47 % prepravy, ale zaberá 92 % verejného priestoru.
7. Parkovacia politika má dobrý pomer dopad vs. akceptácia pri opatreniach na zníženie spotreby energie (paliva). Lepší napríklad v porovnaní so zvýšením cien za cestu (road pricing) alebo zvýšením ceny paliva o 50 %. Čiže prijateľnejšie je zvýšiť poplatok za parkovanie než za použitie cesty.
8. Vplyv blízkosti parkovania podľa typu destinácie na spôsob dopravy:



9. Viaceré štáty vyžadujú pri nových projektoch minimálny počet parkovacích miest, ktoré musia byť postavené. Západné mestá a štáty ale naopak určujú maximálne možné počty, aby sa počet parkovacích miest znižoval. Napr. aj Londýn.

(Mapa<sup>13</sup>: **Zelená**: maximálne počty parkovacích miest regulované na národnej/regiónálnej úrovni, **modrá** bez národnej regulácie, **žltá**: národná regulácia ale mestá si to môžu zmeniť, **červená**: minimálne požiadavky na parkovanie určené na národnej/regiónálnej úrovni)



<sup>13</sup> <https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29.pdf>



## 10. Vývoj počtu parkovacích miest v Zürichu: 1990-2020

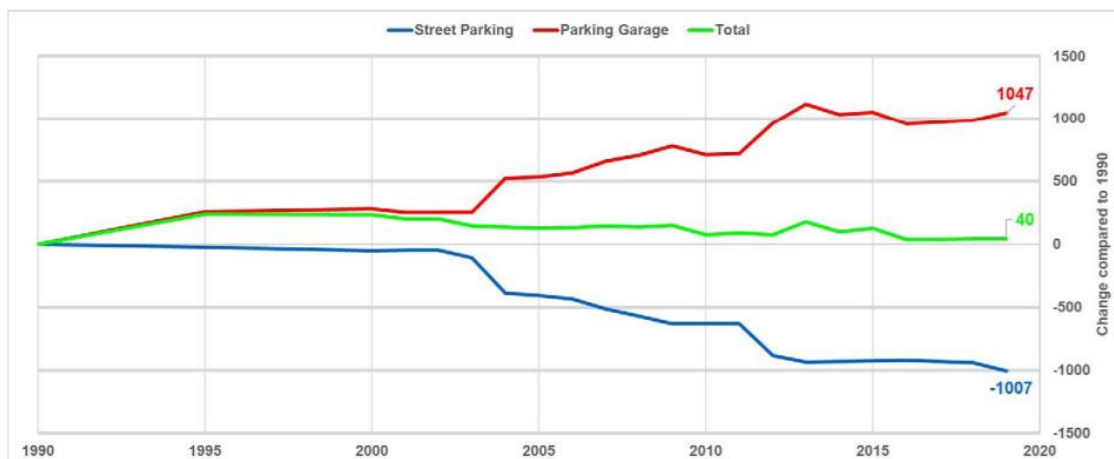


Figure 29: The historic compromise in practice.  
Source: Robert Dorbritz, Tiefbauamt der Stadt Zürich

## Ostatné

### Zdieľanie poznatkov a skúseností v združeníach pre mestskú mobilitu:

- Možnosť sa zadarmo pripojiť k organizácii CIVITAS<sup>14</sup>, financovanej z EÚ na podporu mestskej mobility, je to rozdelené do 10 tematických okruhov.
- Civitas má aj ČR+SR komunitu miest<sup>15</sup> (zo SR len BB a Žilina, z ČR 13 miest).
- Civitas funguje od 2002, do roku 2016 spravili projekty v 60 mestách EÚ, ani jedno na SK.



- Kontakt na komisiu: Isabelle.Maes@ec.europa.eu +32 2 296 53 50

<sup>14</sup> <https://civitas.eu/join-us>

<sup>15</sup> <https://civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>

## Expertná skupina

2x ročne sa stretáva aj expertná skupina pre tému mestskej mobility na EÚ úrovni, ktorá pozostáva z expertov členských krajín. Za SK by sa mal zúčastniť expert<sup>16</sup> za min. dopravy, ale posledné 2 roky sa nikto za SR nezúčastňuje<sup>17</sup> (na základe zápisov zo stretnutí).

**Financovanie<sup>18</sup>** : možnosť získať financie z EÚ priamo pre mestá. Na stránke sú aktuálne skôr programy z predošlého obdobia.

**EÚ poradenstvo pre financovanie<sup>19</sup>**. Možnosť sa opýtať Komisie na aktuálne možnosti financovania zlepšenia mobility v mestách.

## Pyramída mobility v meste<sup>20</sup>:



## Zdroje:

### Hlavné zdroje:

- Good reasons and principles for Parking Management  
[https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-02/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management.pdf)
- Good Practice Examples (Sustainable Urban Mobility Plan):  
[https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex\\_final\\_highres\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex_final_highres_0.pdf)
- SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING IN SMALLER CITIES AND TOWNS:  
<https://civitas.eu/resources/topic-guide-sustainable-urban-mobility-planning-in-smaller-cities-and-towns>
- GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN:  
<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

### Ostatné zdroje:

- Good Practise Examples and Case Studies in parking management:  
<https://park4sump.eu/good-practise-examples-and-case-studies>

---

<sup>16</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/members/consult?memberId=52755&memberTypeId=4&lang=en&fromExpertGroups=true>

<sup>17</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/meetings/consult?lang=en&meetingId=27854&fromExpertGroups=false>

<sup>18</sup> [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en)

<sup>19</sup> [https://europa.eu/investeu/investeu-advisory-hub/how-to-get-advisory-support\\_en](https://europa.eu/investeu/investeu-advisory-hub/how-to-get-advisory-support_en)

<sup>20</sup> <https://www.mpact.be/en/shared-mobility-in-every-sump/>

- PUSH&PULL Case Studies / Good Practise implementations in parking management: <https://park4sump.eu/resources-tools/pushpull-tools>
- The Urban Mobility Observatory: <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>
- Plán udržateľnej mestskej mobility (SUMP) – Komisia v roku 2013 pripravila [koncept](#) a prvé usmernenia, následne v roku 2019 vydala nové [usmernenia](#) (v rámci projektu Horizon 2020).
- EU good practices on sustainable mobility planning and SUMP: [https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/tx\\_tevprojects/library/file\\_1522246472.pdf](https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1522246472.pdf)
- Good Practice Factsheet: [https://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Publications\\_and\\_reports/Good\\_Practice\\_Fact\\_Sheets/SUMPs-Up\\_-\\_City\\_Good\\_Practice\\_Factsheets\\_compressed.pdf](https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Good_Practice_Fact_Sheets/SUMPs-Up_-_City_Good_Practice_Factsheets_compressed.pdf)