



Malacky koncepcia parkovania

dopravná štúdia

Spracovatelia:

Ing. Dr. Milan Skýva
Ing. Andrej Vachaja

V Bratislave, jún 2013

Obsah

1	Identifikačné údaje akcie a investora	2
2	Podklady	3
3	Stav využívania plôch pre parkovanie.....	3
4	Riešená oblasť mesta.....	3
5	Základné používané pojmy.....	4
6	Stav parkovania v oblasti.....	5
7	Koncepčné zásady riešenia statickej dopravy.....	5
8	Koncepcia mestskej parkovacej politiky.....	6
9	Ciele mestskej parkovacej politiky	6
9.1	Zásady koncepcie parkovacej politiky mesta	6
9.2	Organizačné zabezpečenie výkonu regulovaného parkovania.....	7
9.3	Dôvody pre reguláciu parkovania.....	7
10	Návrh regulovaného parkovania	7
10.1	Kategorizácia komunikačnej siete.....	8
10.2	Návrh na zriadenie parkovacích zóny	8
10.3	Rozdelenie zóny spoplatneného parkovania.....	9
10.4	Regulácia podľa jednotlivých ulíc.....	9
11	Technika spoplatnenie parkovania	10
11.1	Parkovacie karty	10
11.2	Priamy výber parkovného výbercom.....	10
11.3	Uzatvorené parkoviská a hromadné garáže.....	10
11.4	Mobilparking	10
11.5	Doba spoplatnenia.....	11
12	Koordinácia spoplatnenia parkovania	11
13	Legislatívne opatrenia	11
14	Nutné investície.....	12
15	Finančný model	12
16	Možnosti uplatnenia ziskov.....	13
16.1	Nové parkoviská	13
16.2	Návrh zriadenia MHD Malacky.....	14
17	Odporúčania pre postup prác	15
18	Disponibilné parkovacie možnosti.....	16
18.1	Bilancia existujúcich parkovacích miest	16
18.2	Potrebná bilancia	17
18.3	Požadovaná bilancia.....	17
19	Výber a rozdelenie oblasti pre regulované parkovanie.....	17
20	Rozdelenie možných príjmov z parkovného.....	17
21	Návrh postupu prác pri zriadení zóny regulovaného parkovania.....	17
22	Prílohy	18

1 Identifikačné údaje akcie a investora

Názov akcie: Malacky koncepcia parkovania
Časť: dopravná štúdia
Miesto: Malacky
Okres: Malacky
Obec: Malacky
Obstarávateľ mesto Malacky
Hlavný projektant: DIC Bratislava, s.r.o., Kocel'ova 15, 821 08 Bratislava
Stupeň: dopravná štúdia
Termín realizácie:

2 Podklady

- situácia súčasného stavu organizácie dopravy
- podkladová mapa mesta
- pokyny od obstarávateľa
- príslušné normy a predpisy

3 Stav využívania plôch pre parkovanie

V meste Malacky, najmä v jeho centrálnej oblasti, sa problém parkovania a odstavovania motorových vozidiel, prejavuje vo veľmi negatívnom svetle, keď všetky dostupné a disponibilné plochy sú využívané najmä na dlhodobé odstavovanie motorových vozidiel obyvateľov a zamestnancov v tejto oblasti.

Problémy so statickou dopravou sa postupne z centra mesta rozširujú do vzdialenejších polôh a stávajú sa limitujúcim faktorom zlepšovania kvality života v meste. Statickú dopravu nie je možné riešiť extenzívnymi spôsobmi, pretože všetky plošné rezervy, ktoré mohli byť venované parkovaniu sú už skoro vyčerpané a preto je potrebné vstúpiť do parkovania a odstavovania motorových vozidiel s kontrolnými a usmerňovacími mechanizmami.

4 Riešená oblasť mesta

Rozsah dokumentácie sa vzťahuje na celé mesto Malacky, pričom boli špecifikované tri časti, v ktorých sa prieskum a návrh spracuje na úrovni ulíc. Ostatné časti budú špecifikované v popise regulatívu

Hlavné časti definovanie záujmovej oblasti v ktorej sa bude detailne riešená oblasť parkovania,

- centrum mesta,
- nemocnica a príľahlý park,
- sídlisko Malacky Juh

Oblasť centrum mesta je definovaná nasledovnými ulicami mestami. Ulice budú zahrnuté do riešenej oblasti v celom profile:

Kukučínova, Partizánska, Nádražná, 1/2 – Gen. M. R. Štefánika, Veľkomoravská, Cesta – Mládeže, 1/2 – Brnianska

Oblasť nemocnica je definovaná parkoviskom pred nemocnicou a pre park je navrhované parkovisko na pôvodnom mieste dopravného ihriska

Sídlisko Juh – celá časť

Spracovaná dokumentácia bola zameraná na nasledujúce oblasti:

- Zistenie stavu jestvujúcich parkovacích možností v riešenej oblasti
- Prieskum trvalého dopravného značenia
- Prieskum využívaných rezervovaných miest
- Návrh rozdelenia oblasti s regulovaným parkovaním
- Návrh zásad a možností regulovania parkovania

Základnou podmienkou riešenia je získanie nových parkovacích možností, dosiahnutie väčšej obrátkovosti zaparkovaných vozidiel na disponibilných parkoviskách ale aj tiež spoplatnenie parkovania, čo by znamenalo prínos do mestského rozpočtu.

5 Základné používané pojmy

V dokumentácii sú používané niektoré pojmy, ktoré bývajú mnohokrát rôznorodo vysvetľované, pre zjednotenie v sú uvedené nasledujúce definície pojmov používaných v textoch.

Regulované parkovanie – parkovanie, ktoré je obmedzené v čase a priestore formou dopravných značení a zariadení. Pre reguláciu parkovania sa používa časové spoplatnenie v určenom dennom čase (kratší časový úsek, obvykle od 0,5h po 8h) a vyhradenie parkovacieho miesta počas 24 hodín denne a 7 dní v týždni, prípadne v inom čiastkovom období podľa príslušnej lokality.

Vyhradené parkovacie miesto je určené dopravnou značkou IP 16 „P Rezerve, vyhradené parkovisko“ a je v regulovanej oblasti trvale vyhradené, obvykle za ročný parkovací poplatok alebo bezodplatne pre telesne postihnutých vodičov.

Oprávnené parkovacie miesto označené parkovacie miesto voľne prístupné, nespoplatnené, označené značkou alebo splňujúce vyhlášku 9/2009 zmena 11/2011.

Neoprávnené parkovanie mimo parkovacích miest, zeleň, vjazdy, porušujúce vyhlášku alebo dopravné značenie, sú v rozpore s pravidlami premávky na pozemných komunikáciách

Zóna regulovaného parkovania – určuje vyhradenú oblasť, v ktorej sú uplatnené jednotné pravidlá parkovania s cieľom jeho regulácie (najmä časového obmedzenia užívania parkovacieho miesta). Regulácia je obvykle vykonávaná spoplatnením užívania parkovacieho miesta.

Uličné parkovanie je organizované parkovanie v uličnom profile, ako súčasť komunikačného priestoru. Uličné parkovanie býva zvyčajne organizované na obslužných komunikáciách (obvykle miestne komunikácie III. a IV. triedy, ktoré sú v správe mestských častí). Uličné parkovanie na zberných komunikáciách funkčnej úrovne B1 – prietah cesty I. tr. obvykle nie je povolené. V zóne regulovaného parkovania je spoplatnené aj uličné parkovanie.

Parkovisko je miesto ležiace mimo vozovky určené pre parkovanie vozidiel. Môže byť spoplatnené s prístupom verejnosti alebo vyhradené.

Hromadné parking garáže alebo garáže, obvykle viacúrovňové, umožňujúce za parkovací poplatok parkovanie, prípadne odstavovanie motorových vozidiel. Môžu byť realizované ako samostatné objekty, ale vo väčšine prípadov sú súčasťou polyfunkčných objektov. Kapacita hromadnej parking garáže by mala byť viac ako 50 vozidiel.

Vnútroblokové parkovanie – je vo vnútorných priestoroch parciel ako miesto ležiace mimo vozovka, ktoré je využívané na parkovanie vozidiel zvyčajne pre užívateľov priamo susediacich objektov.

Mobilparking – využíva na spoplatnenie parkovania, služby mobilných operátorov

Parkovací automat – po zaplatení vydáva parkovacie lístky v časovom odlíšení podľa výšky poplatku (obvykle sa používa pre 50 – 100 parkovacích miest, prípadne na sústredenej parkovacej ploche).

Rezidenti sú obyvatelia, ktorí majú trvalé bydlisko v riešenej zóne regulovaného parkovania. Súčasnou podmienkou je aj adresa príslušného osobného vozidla v regulovanej zóne. Obvykle býva poskytnuté 1 parkovacie miesto na 1 byt.

Miestne prítomné prevádzky môžu byť tiež považované za rezidentov. Povolený počet parkovacích miest sa určuje individuálne (napr. podľa počtu zamestnancov na 10 zamestnancov – 1 parkovacie miesto, a pod.).

Vyhradené, alebo spoplatnené parkovacie miesto (všetky miesta v zóne) musí byť presne definované vodorovným a zvislým trvalým značením v zmysle zákona č.8/2009 z. z. o prevádzke na pozemných komunikáciách.

6 Stav parkovania v oblasti

Rýchly prírastok počtu automobilov, ale najmä ich zvýšená každodenná využívanosť, spôsobujú stále vo väčšej miere problémy nielen v premávke na komunikačnej sieti mesta, ale tiež pri ich parkovaní a odstavovaní.

V období rokov 2005 – 2013 zvýšil sa počet evidovaných osobných vozidiel v okrese Malacky z 16492 OA v roku 2005 na 28256 OA v roku 2012. tento nárast je 171% a radí sa k najvyšším rastom v rámci celej Slovenskej republiky.

Parkujúce vozidlá využívajú v súčasnosti všetky dostupné plochy, ktoré majú mať v skutočnosti úplne inú funkciu (zeleň, chodníky...).

Kapacita parkovacích plôch, osobitne v centre mesta je nedostatočná. Zastavané územie už nemá dostatok voľných plôch pre naplnenie požadovaných kapacít na odstavovanie vozidiel. Investovanie do kapacitných objektov pre statickú dopravu je finančne náročné, neatraktívne pre investorov s nízkou návratnosťou vložených investícií.. Pritom vysoká cena za parkovanie v garážach (aj budúcich) odrádza vodičov od pravidelného využívania takýchto služieb.

Z uvedených dôvodov sa v centre mesta ukazuje ako veľmi reálna možnosť zavedenie plošnej regulácia spolu so spoplatnením parkovania.

V centre mesta je disponibilných cca 2263 parkovacích miest, ktoré nie sú kontrolované, resp. inak spoplatnené.

Samostatnou časťou sú vyhradené, rezervované parkovacie miesta (označené zvislou dopravnou značkou IP 16, alebo mobilnými závorami na vjazdoch na samostatné parkoviská.

V tejto dokumentácii nie je možné analyzovať rozdelenie disponibilných parkovísk podľa majetkových vlastníckych práv k príslušnému parkovisko (spracovatelia tieto údaje nemali k dispozícii).

Výsledkom prieskumu stavu parkovania sú v grafickej prílohe vyznačené jestvujúce možnosti, stav organizácie parkovania, ale pozornosť v tejto časti bola venovaná najmä:

- Na zistenie vyhradených P
- Na lokalizovanie reálnych parkovacích možností, ktoré sú v prevádzke
- Zistenie nelegálnych parkovísk (na zeleni, na chodníkoch...).

7 Koncepčné zásady riešenia statickej dopravy

Celá oblasť centra mesta by mala mať zásady riešenia statickej dopravy nasledovné:

- Prednostné uspokojovanie krátkodobého parkovania pred dlhodobým i pred odstavovaním vozidiel
- Rozširovanie zóny rýchlobrátkového plateného parkovania podľa potreby a vývinu dopravnej situácie v širšom území centra mesta
- Vytváranie predpokladov na plné pokrytie normových nárokov na odstavovanie vozidiel obyvateľov v obytných útvaroch mimo centra, čo znamená:
 - V jestvujúcich obytných zónach s nedostatočnými možnosťami na odstavovanie vozidiel, zabezpečiť dodatočnú výstavbu hromadných garáží v reálnych dochádzkových vzdialenostiach od bydliska (do 200m), pričom HG by podľa lokálnych podmienok mali súčasne plniť aj funkciu ochrany obytných objektov pred hlukom z komunikácií

- V nových urbanizovaných plochách pri výstavbe obytných a aj ostatných typov objektov, uplatňovať požiadavky na vytvorenie dostatočného počtu parkovacích miest na vlastnom pozemku

Pre zabezpečenie kvalitnej statickej dopravy bolo potrebné rozpracovať vyššie citované princípy statickej dopravy do konkrétnych a aktuálnych opatrení jednotnej **mestskej parkovacej politiky (MPP)**, ktorá je riadiacim prvkom pri riešení všetkých problémov statickej dopravy na území celého mesta.

8 Koncepcia mestskej parkovacej politiky

Nárastom automobilizácie postupne sa problémy s nedostatkom parkovacích miest v centre mesta, presúvajú do čoraz väčšej oblasti v okolí centra mesta- najmä v polohách s vyššou občianskou vybavenosťou – nemocnica a priemysel.

Hlavným zámerom jednotnej koncepcie mestskej parkovacej politiky je postupné dosiahnutie vyrovnaného stavu v parkovaní a odstavovaní motorových vozidiel na celom území mesta, najmä neinvestičnou (organizačnou) cestou tak, že bude:

- Zlepšovanie podmienok parkovania vo všetkých mestských častiach, pričom v prvej etape jej zavádzania bude pozornosť zameraná na celomestské centrum.
- Umožnené bezproblémové odstavovanie motorových vozidiel obyvateľov vo všetkých obytných oblastiach mesta v dostupných vzdialenostiach od bydliska (do 200m)
- Umožnené riadenie a regulovanie parkovania vo vybraných oblastiach aj finančnými nástrojmi regulácie (spoplatnenie parkovania)
- Získanie príspevku do mestského rozpočtu zo spoplatneného parkovania
- Dosiahnutie približne rovnovážneho stavu v ponuke (regulovanej a požiadavkami (vopred definovanými v MPP) na parkovanie a odstavovanie osobných vozidiel
- Odstránenie možnosti odstavovania a parkovania motorových vozidiel nad 3,5 t z regulovanej zóny parkovania okrem hromadnej dopravy na vyznačených parkovacích miestach

9 Ciele mestskej parkovacej politiky

9.1 Zásady koncepcie parkovacej politiky mesta

Koncepcia jednotnej mestskej parkovacej politiky (MPP) v Malackách musí byť spracovaná na základe poznania situácie v parkovaní v meste a má charakter podkladu pre nasledujúce legislatívne kroky, pričom jej hlavné ciele sú:

- zavádzanie systémovo rovnakých princípov v parkovaní na území celého mesta so zlepšovaním podmienok pre parkovanie a odstavovanie motorových vozidiel obyvateľov mesta
- vytvorenie optimalizovaného systému spoplatnenia parkovania v centre mesta, kde je najväčší dopyt po parkovaní
- prednostné uspokojovania krátkodobého parkovania pred dlhodobým najmä v centrálnych polohách mesta
- zlepšenie podmienok odstavovania motorových vozidiel pre obyvateľov v rezidentských oblastiach.
- zlepšovanie podmienok pre zásobovanie (vyhradenie prístupných zásobovacích miest v stanovenom dennom režime zásobovania)
- dosiahnutie samo financovateľnosti činností pri riešení problematiky statickej dopravy na území celého mesta

- zapracovanie požiadaviek vyplývajúcich z efektívneho riadenia parkovania do príslušnej legislatívy (STN, zákony, vyhlášky a VZN)
- Definovanie funkčných a inštitucionálnych vzťahov medzi mestom a prenajímateľmi parkovísk pôsobiacimi na území mesta. Zmluvné vzťahy o prenájme plôch a spoplatnenia parkovania, tarifné usporiadanie a pod.
- Uprednostňovať nároky obyvateľstva centra mesta na parkovanie a nároky dopravnej obsluhy zariadení slúžiacim potrebám mesta
- Preferencia a rozvoj mimo uličného parkovania
- Systematická kontrola a účinná represia voči porušovateľom prijatých parkovacích pravidiel

9.2 Organizačné zabezpečenie výkonu regulovaného parkovania

Súčasťou mestskej parkovacej politiky musia byť:

- spoločné prevádzkové predpisy pre postupné zavádzanie jednotných podmienok pre parkovanie akceptovateľných motoristami (napr.: spoločne platné parkovacie karty na území mesta, usmernenie parkovacích poplatkov v závislosti od polohy parkoviska, definovanie rezidenta...)
- kontrola parkovania, spoplatnenie, výber typu a metodiky spoplatnenia
- parkovací poriadok so stanoveným parkovacími poplatkami
- informačný parkovací systém
- a iné súvisiace opatrenia s parkovaním a odstavovaním motorových vozidiel

9.3 Dôvody pre reguláciu parkovania

- Pomocou organizovaného parkovania sa podarí stabilizovať dopravnú situáciu v riešenej časti mesta
- Regulované parkovanie prispeje k zvýšeniu obratovosti na disponibilných parkovacích miestach, čím sa zvýšila efektivita a ponuka jestvujúcich parkovísk
- Zavedením regulovaného parkovania je možné iba v oblasti s podrobne vyznačeným a udržiavaným dopravným značením, ktoré býva realizované prevádzkovateľom uličných parkovísk v zóne
- Veľmi významným výsledkom je aj finančný prínos z parkovania, ktorým bolo možné riešiť iné súvisiace dopravné problémy primeraného rozsahu (informácie o parkovaní, zveľadenie cyklistických a peších trás a plôch...)

10 Návrh regulovaného parkovania

Predkladaná dokumentácia je zameraná aj na definovanie zásad parkovacej politiky, ktorá bude uplatňovaná, najmä v centrálnej mestskej oblasti. Hlavný zámer riešenia statickej dopravy v tejto oblasti predstavuje naznačenie technických a organizačných možností v parkovaní v najbližšej budúcnosti a vytvorenie podmienok pre jeho účinnú kontrolu a následne aj spoplatnenie.

Návrhy riešení sú orientované na krátkodobé obdobie (max do 4 rokov) tak, aby bolo možné pristúpiť k organizovaniu parkovania s dosiahnutím maximálneho efektu v čo najkratšom čase. Návrhy opatrení sú zamerané najmä do organizačnej oblasti v oblasti parkovania tak, aby bolo možné používanie definovaných zásad a postupov pri organizovaní parkovania v reálne dostupnom čase.

Riešenie statickej dopravy je časovo zamerané tak, aby bola možná realizácia vybraných opatrení v parkovacej politike v najbližšom období bez mimoriadnych nárokov na investičné prostriedky.

Súčasťou dokumentácie je aj vyznačenie centrálnej mestskej oblasti, ako potenciálneho územia s kontrolou a spoplatnením parkovania. V definovanom priestore možno očakávať postupne sa zhoršujúcu situáciu v parkovaní (preplnenosť priestoru zaparkovanými vozidlami s obmedzovaním dynamickej dopravy), ktorú bude možné riešiť v krátkodobom časovom horizonte iba regulovaním (spoplatnením) parkovania.

10.1 Kategorizácia komunikačnej siete

Komunikačná sieť miestnych komunikácií mesta je rozdelená na I. až IV. triedu, pričom cez mesto sú vedené aj viaceré prietahy ciest I. a II. triedy.

Výkon cestného správneho orgánu jednotlivých komunikácií je rozdelený nasledovne:

- Miestne komunikácie – I. až IV. trieda – správu vykonáva mesto Malacky
- Prietahy ciest I. a II. triedy – správu vykonáva Krajský úrad Bratislava
- Prietahy ciest III. triedy – správu vykonávajú Regionálne cesty Bratislava

Správa a údržba jednotlivých komunikácií je zabezpečovaná nasledovne:

- Miestne komunikácie – mesto Malacky
- Prietahy cesty I. triedy – správu a údržbu vykonáva Slovenská správa ciest
- Prietahy ciest II. a III. triedy – správu a údržbu vykonávajú Regionálne cesty Bratislava

Podľa tohto členenia bude aj rozdelená kompetencia určovania parkovacích oblastí, regulácie a spoplatnenia parkovania na príslušnej komunikácii. Pričom je potrebné upozorniť, že na prietahoch ciest I. a II. tr. nie je možné umiestniť v telese vozovky v dotyku s jazdnými pruhmi parkovanie.

10.2 Návrh na zriadenie parkovacích zón

Vyčlenenie parkovacej zóny pre potreby zriadenia oblasti s kontrolovaným a spoplatnením parkovania je určené predovšetkým dopytom po parkovacích miestach v navrhovanej ploche.

Maximálny dopyt po parkovacích miestach je v polohe za objektmi Mestského úradu Malacky a za objektmi nákupného a kultúrneho strediska.

V okrajových častiach takto vymedzenej oblasti sa nachádza sídlisko, ktoré tiež nemá dostatok parkovacích miest.

Novo umiestnené funkcie (ako je BILLA, LIDL, banky a pod.) majú svoje novovybudované parkoviská, ktoré nebude možné osobitne, ako súčasť zóny kontrolovaného parkovania spoplatniť, pretože sú umiestnené na vlastných pozemkoch týchto investorov a boli plne realizované z ich prostriedkov ako súčasť ich podnikateľského plánu.

Pri rozhodovaní o zriadení novej zóny s kontrolovaným parkovaním bude potrebné lokálne analyzovať jestvujúcu situáciu v parkovaní a odstavovaní osobných automobilov s cieľom dodržania ochrany práva obyvateľov v rezidenčných oblastiach mesta na odstavenie súkromných áut v primeranej vzdialenosti od bydliska (do 200-300m). V žiadnej časti mesta nesmie prevážiť komerčný záujem z prenájmov a vyhradení parkovacích miest pred záujmami obyvateľov príslušnej lokality.

Pri vznikajúcom tlaku na vyhradzovanie parkovísk (aj za cenu ekonomických prenájmov parkovacích miest) zo strany ekonomických subjektov (aj v rezidenčných častiach mesta) je potrebné osobitne preveriť vznikajúcu situáciu, ktorá môže signalizovať nárast a prevahu ekonomických aktivít v týchto oblastiach nad tradičnou obytnou funkciou.

V rezidenčných oblastiach je potrebné venovať tiež pozornosť vyhradzeniu parkovísk jednotlivým obyvateľom (za úhradu), čo prináša nerovnováhu do rovnomerného využívania disponibilných parkovísk. Ekonomické vyhradzenie parkovísk by nemalo prekročiť 10-15% celkového počtu parkovísk v každej lokalite.

Vyhradenie parkovísk pre telesne postihnutých vodičov je akceptovateľné vo všetkých polohách mesta.

10.3 Rozdelenie zóny spoplatneného parkovania

Navrhovaná oblasť regulovaného parkovania bola rozdelená (podľa predpokladaného dopytu po parkovaní) na nasledovné zóny v zmysle zákona a vyhlášky o prevádzke na pozemných komunikáciách.

Oblasť centrum mesta je definovaná nasledovnými ulicami mestami. Ulice budú zahrnuté do riešenej oblasti v celom profile:

Kukučínova, Partizánska, Nádražná, I/2 – Gen. M. R. Štefánika, Veľkomoravská, Cesta – Mládeže, I/2 – Brnianska

Oblasť nemocnica je definovaná parkoviskom pred nemocnicou a pre park je navrhované parkovisko na pôvodnom mieste dopravného ihriska

Sídlisko Juh – celá časť

Priľahlé komunikácie na ktorých je popísaný len regulatív na parkovanie

V jednotlivých farebných pásmach boli navrhnuté sadzby za parkovanie nasledovne :

10.4 Regulácia podľa jednotlivých ulíc

Regulácie je navrhnutá na jednotlivé ulice v záujmovej zóne a rozdelenie je nasledovné okrem rýchlobrátkovej zóny:

- červené – obmedzenie parkovanie v komunikácii,
- zelené – možnosť parkovať na ceste vo vyznačených zálivoch,
- žlté – voľné parkovanie na ulici bez regulácie.

Popis regulácie podľa jednotlivých ulíc je v tabuľke č.1

Červená zóna

Obmedzené parkovanie a vylúčené na komunikácii kvôli priepustnosti danej komunikácii (nedostatočné šírkové usporiadanie komunikácie):

Nádražná, Partizánska, Jilemnického, P. Blahu, Š. Čulena, Veľkomoravská, Bernoláková, J. Kostku, Hviezdoslavova, Cesta Mládeže, Pribinova, Malé námestie, Kukučínova, Vajanského, Kollárova,

Zelená zóna

Možnosť parkovania vo vyznačených zálivov, vytvorenie upokojených komunikácii:

Hviezdoslavova, Slovenská, J. Holého, M. Benku, V. Gajdoša, Břeclavská, 1. mája, Rázusova, Pribinova, M. Olšovského, Partizánska,

Žltá zóna

Voľné parkovanie na komunikácii podľa platnej legislatívy
M. Nešpora

Bledomodrá zóna – rýchloobrátková

V tejto zóne je maximálne koncentrovaný záujem, najmä návštevníkov na krátkodobé prípadne vyhradené podnikové parkovanie. Návrh maximálnej doby parkovania je 3. hod v celku. Rýchloobrátková zóna zahŕňa nasledovné ulice: Záhorácka, Radlinského, Nádražná, Partizánska, Sasinkova, Zámocká, Kláštorné námestie a Ľ. Zúbka

11 Technika spoplatnenie parkovania

Technika spoplatnenia parkovania je priamo závislá **od typu** spoplatneného parkoviska nasledovne:

- parkovisko povrchové – priama možnosť kontroly vjazdu a výjazdu
- uličné parkovanie – voľný prístup, potreba kontroly dodržiavania podmienok parkovania
- hromadná garáž – priama možnosť kontroly vjazdu a výjazdu

Poplatky za parkovanie možno vyberať nasledujúcimi spôsobmi:

- priamy výber poplatku výbercom na parkovisku, nutnosť prítomnosti zamestnanca na parkovisku
- platba pomocou parkovacej karty, ktorá je distribuovaná prostredníctvom tretích predajcov za províziu
- platba prostredníctvom parkovacieho automatu (parkovací automat, ktorý vydá po zaplatení potvrdenku, ktorá je dokladom oprávňujúcim parkovať v stanovenú dobu)
- Mobilparking – platenie poplatkov za parkovanie prostredníctvom zaslanej SMS cez vybraného mobilného operátora správcovi parkoviska

11.1 Parkovacie karty

Parkovacie karty sú investične menej náročné, pretože si nevyžadujú žiadne zariadenia umiestnené priamo na parkovisku. Sú vhodné na uličných parkoviskách, ale aj na sústredených parkoviskách. Vyžadujú si však dôslednú kontrolu platenia, aby sa dosiahla ich efektívna účinnosť. Je nutné zabezpečiť stálu kontrolu oprávnenosti parkovania, s prípadným zablokovaním vozidla s nezaplateným poplatkom za parkovanie. Nezaplatené pohľadávky sú veľmi ťažko vymožiteľné, pretože nezablokované a odídené vozidlo už nie je postihnuteľné.

11.2 Priamy výber parkovného výbercom

Vo väčšine prípadov na sústredených parkoviskách sú poplatky za parkovanie vyberané priamo prostredníctvom zamestnancov na výstupe z parkoviska. Tento spôsob výberu poplatku za parkovanie si vyžaduje umiestnenie registračnej pokladnice priamou u výbercu, ktorý takto môže vydávať daňové doklady. Pozor na „čierne“ vybrané poplatky za parkovanie, ktoré nie sú registrované

11.3 Uzatvorené parkoviská a hromadné garáže.

Uzatvorené parkoviská sú s vjazdovou a výjazdovou rampou na ktorej prebieha kontrola zaplatenie parkovacieho miesta. Potrebné je osadiť automatickú rampu s výdajným miestom a čítacím zariadením a parkovací automat v ktorom prebieha platba.

11.4 Mobilparking

Platenie poplatkov za parkovanie je prevádzkovo a organizačne jednoducho zabezpečovateľné, avšak má značnú nevýhodu v tom že veľký podiel z príjmov

z parkovného (až do 30% ceny), bude odvedené vo forme poplatku za služby mobilnému operátorovi.

11.5 Doba spoplatnenia

Pre spracovania finančného modelu kontrolovaného parkovania je veľmi dôležitá informácia o dobe, v ktorej bude parkovanie spoplatnené. Na základe skúseností z rôznych slovenských miest, odporúčame stanoviť dobu spoplatnenia parkovania nasledovne:

pracovné dni	08:00 – 16:00
sobota	08:00 – 11:00

Spoplatnenie parkovania v sobotu odporúčame iba v prípade používania automatických parkingmetrov, ktoré nie je potrebné priamo obsluhovať v sobotu zamestnancami (úspora osobných nákladov).

12 Koordinácia spoplatnenia parkovania

Technické zariadenia a spôsoby spoplatnenie parkovania (uličné a sústredné) musia byť vzájomne koordinované a musia umožňovať motoristom minimálnu manipuláciu s dokladmi pre parkovanie. Ideálny stav spoplatnenia je používanie jednotného systému platenia poplatkov za parkovanie na území celého mesta u všetkých poskytovateľov parkovacích služieb. Tento stav si vyžaduje vzájomnú koordinovanosť a veľmi úzke a zmluvné zaviazanie všetkých prevádzkovateľov parkovacích služieb k používaniu jednotných technických prostriedkov a vzájomné uznávanie parkovacích dokladov (kariet) vydaných inými prevádzkovateľmi parkovania v meste.

Spoločné využívanie parkovacích dokladov si následne vyžaduje preúčtovanie príjmov podľa skutočne realizovaného parkovania medzi jednotlivými prevádzkovateľmi parkovania.

13 Legislatívne opatrenia

Činnosť v tejto oblasti musí byť v iniciovaní noviel príslušných zákonov, pretože podľa praktických skúsenosti, aj z iných miest na Slovensku, je činnosť v kontrolovaní a spoplatnení parkovania veľmi málo efektívna. Príslušné zákonné ustanovenia nie sú dostatočne dôrazné a dôsledné pri kontrolovaní oprávnenosti parkovania a odstavovania motorových vozidiel, ale najmä vo vymáhaní poplatkov a pokút za neoprávnené parkovanie je mimoriadne obtiažne.

Uvedené fakty podstatnou mierou znižuje disciplinovanosť v parkovaní a vlastnú efektívnosť parkovacích systémov a je tiež dôvodom pre nedostatočné príjmy mestských pokladníc z kontrolovaného parkovania v jednotlivých mestách.

Konkrétne legislatívne opatrenia musia byť zamerané najmä na:

- na novelizáciu zákonov NR SR, priebežne sa pracuje najmä na novelách zákonov o policajnom zbore SR, o obecnej polícii, o obecnom zriadení, o premávke na pozemných komunikáciách, ...
- prijatie VZN o parkovaní, v ktorom budú zohľadnené všetky potrebné aspekty pre optimálne parkovanie v meste, vrátane a koordinačných a kooperačných vzťahov medzi jednotlivými súčasnými a budúcimi možnými prevádzkovateľmi parkovacích služieb.
- Podľa vykonaných prieskumov zriadených s regulovaným parkovaním Slovenskej parkovacej asociácie, vo viacerých mestách na Slovenku bola zóna regulovaného parkovania zriadená príslušným uznesením mestského zastupiteľstva.

- novelizáciu príslušných STN o miestnych komunikáciách, hromadných garážach a odstavných a parkovacích plochách cestných vozidiel s cieľom vytvorenia základných normatívnych podmienok pre zodpovedajúce návrhy dopravných plôch a zariadení vyhovujúcich dnešným a aj predpokladaným budúcim podmienkam

14 Nutné investície

V priloženej tabuľke sú uvedené nutné investičné potreby pre zriadenie zóny regulovaného parkovania a jej prevádzky cca v ročnom horizonte.

Osobitne boli posudzované náklady:

- Nutné zmeny a doplnky zvislého trvalého dopravného značenia
- Zriadenie vodorovného dopravného značenia
- Drobné stavebné úpravy
- Nákup parkovacích automatov
- Prevádzka parkovacej služby

Podrobnejšie členenie a vyjadrenie vo finančných odnosoch je uvedené v tabuľke a je to základný poznatok pre určenie výnosnosti alebo straty zavedenia zóny regulovaného parkovania.

V tabuľke č.7 sú uvedené orientačné náklady na zavedenie systému.

15 Finančný model

Základom finančného modelu pripravovaného systému kontrolovaného parkovania s cieľom jeho spoplatnenia je stanovenie predpokladaných príjmov z poplatkov za parkovanie a súčasne nutných výdavkov na zabezpečenie funkcie schopnosti parkovacej služby, ktorá bude riadiť a udržiavať celý chod kontrolovaného parkovania.

Nutnou časťou systému kontrolovaného parkovania je aj prevádzkový poriadok parkoviska (sústredeného alebo parkovacej zóny) so stanovením poplatkov za parkovanie a odstavovanie osobných vozidiel. V ďalšom texte bude zóna kontrolovaného a spoplatneného parkovania nazývaná ako Zóna.

Druhy poplatkov za parkovanie sú rozdelené podľa jednotlivých typov a časov parkovania a odstavovania motorových vozidiel nasledovné:

- **jednorazový poplatok**, ktorý je zvyčajne stanovený v poplatku v euro/hodinu v určenom čase spoplatnenia (tabuľka 4. rôzne finančné varianty). Tento poplatok platia všetci vodiči, ktorí prichádzajú do Zóny. Zaplatený poplatok oprávňuje zaparkovanie vozidla na určenú dobu podľa poplatku na ľubovoľnom voľnom parkovisku v Zóne.
- **rezidenčný poplatok za parkovanie**, ktorí platia vodiči s trvalým bydliskom v zóne v stanovenej cene za bežný rok. Poplatok je stanovený v euro/rok a oprávňuje vodiča zaparkovať na ľubovoľne dlhú dobu v Zóne na ľubovoľnom voľnom parkovisku. Tento poplatok nevyhradzuje konkrétne rezervované parkovisko.
- **poplatok za vyhradené parkovisko**, so značkou IP16 – pre konkrétne vozidlo podľa ŠPZ a konkrétne vyhradené miesto. Poplatok je stanovený v euro/rok a oprávňuje vodiča zaparkovať na ľubovoľne dlhú dobu na konkrétnom parkovisku označenom príslušnou dopravnou značkou IP16 s E9 (druh vozidla podľa ŠPZ). Tento poplatok vyhradzuje konkrétne rezervované parkovisko pre konkrétne vozidlo, alebo vozidlá.

Podľa predpokladaných zásad mestskej parkovacej politiky, bude možné spracovať relevantnú finančnú bilanciu.

Hlavný dôvod na oddelenie finančných analýz od dopravného usporiadania, je hľadanie odpovede na otázku:

- Rezidenti budú mať parkovanie vyhradené a bezplatné? A/N?
- Bude iba časť vyhradená a spoplatnená pre rezidentov? Aká veľká časť zóny?
- Zostatok parkovísk bude voľne prístupný a spoplatnený hodinovou tarifou?

Očakávané možné príjmy z parkovania sú vyjadrené v tabuľke č.3, a mohli by po splnení všetkých podmienok dosiahnuť, podľa finančného variantu nasledovné hodnoty. Túto sumu však možno považovať za horný limit, pretože v praxi bude udelených viac výnimiek a bezplatných rezervácií P, ako sa v tejto analýze, podľa súčasného stavu, predpokladalo.

V daných tabuľkách nie sú uvedené ceny za jednotlivé zariadenia na výber parkovného nakoľko nie je zrejмый typ ani spôsob výberu a k tomu vzťahnuté poplatky, preto sa jedná o hrubý zisk.

16 Možnosti uplatnenia ziskov

Možnosť uplatnenia ziskov z výberu parkovného je vo viacerých možnostiach:

- Opravy komunikácií
- Obnova dopravného značenia
- Budovanie nových parkovísk
- Budovanie nových aktivít pre rezidentov (ihriská, zeleň....)
- Vytvorenie mestskej dopravy.

Opravy komunikácií je periodický cyklus v ktorom sa obnovu povrch komunikácií vzhľadom na poškodenie vozovky, výtlky a iné.

Obnova dopravného značenia na miestach s veľkou intenzitou dopravy alebo po vyspravení vozoviek.

Budovanie parkovísk v miestach potrebných pre parkovanie kde je nedostatok parkovacích miest.

Vytvorenie hromadnej dopravy v Malackách vzhľadom na to, že parkovacie miesta pred žst. Sú v rýchlo obrátkovej zóne a hromadnú dopravu v Malackách zabezpečuje SAD len svojimi spojmi.

16.1 Nové parkoviská

Budovanie nových parkovísk je vyznačené v situácii a sú tam aj orientačné počty novo vytvorených parkovacích miest aj s potrebnou úpravou.

- Sídliisko Záhorácka – úprava vodorovného dopravného značenia
- Záhorácka – úprava vodorovného dopravného značenia
- Kláštorné námestie – úprava plochy a vodorovného dopravného značenia
- Sasinkova – za obchodným domom, miesto na vytvorenie parkovacích miest úpravou spevnenej plochy a v budúcnosti miesto pre vybudovanie hromadnej garáže,
- Zámocká – úprava vodorovného dopravného značenia
- Nádražná - úprava vodorovného dopravného značenia a dobudovanie spevnenej plochy
-

16.2 Návrh zriadenia MHD Malacky

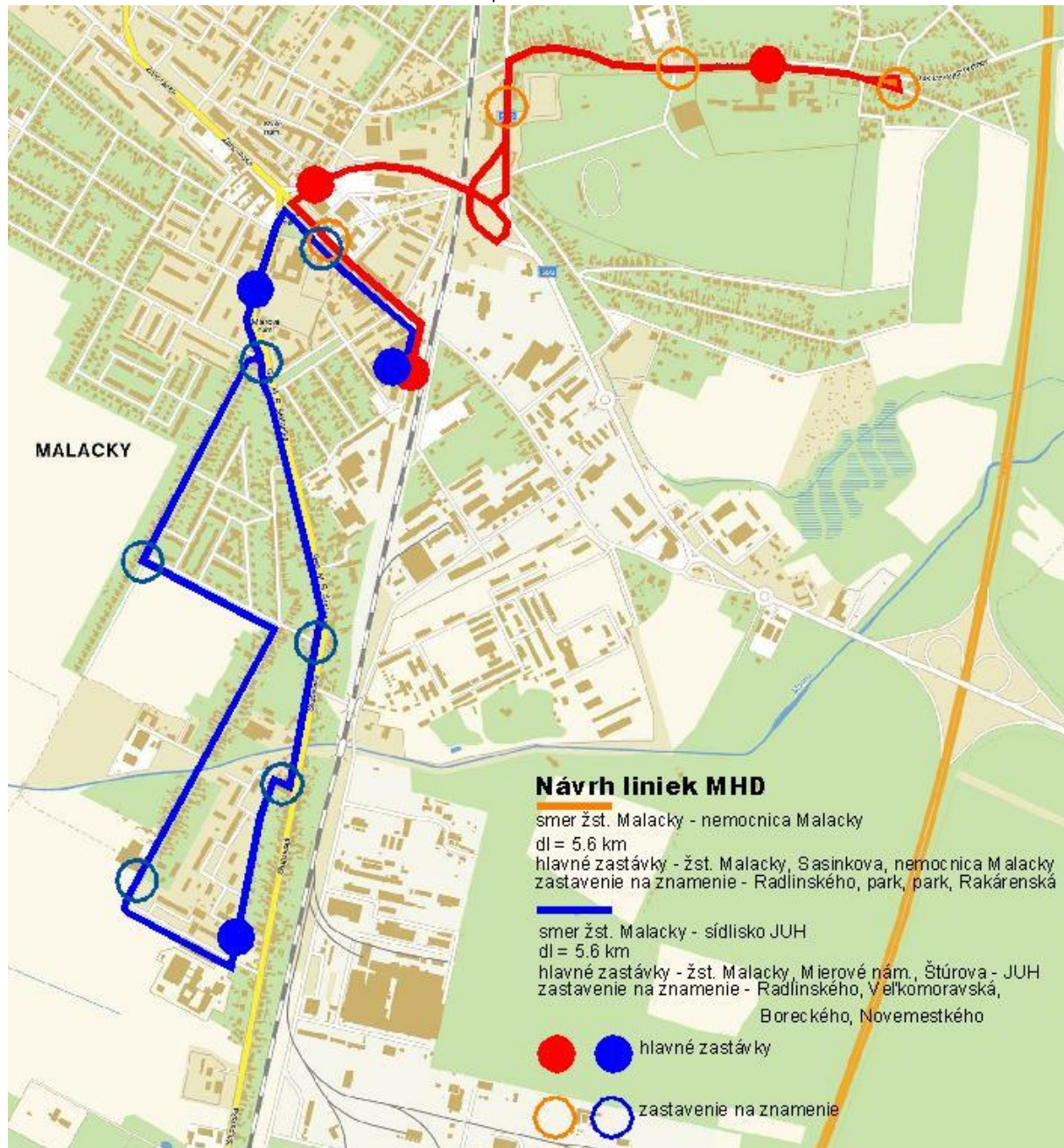
Návrh predstavuje dve linky ktoré by zabezpečovali obsluhu Malaciek a ich hlavných bodov v meste (žst., nemocnica, sídlisko juh, centrum) Predpokladaný takt by bol v 30 minútovom intervale v čase špičky a vzťahnutý na odchod vlakov zo žst. Malacky.

- Linka 1.: žst. Malacky – Radlinského – Sasinkova – ul. Duklianskych hrdinov – nemocnica – Rakárenská a späť. Dĺžka 5,6 km
- Linka 2.: žst. Malacky – Radlinského – Mierové námestie – Sídlisko Juh – Šťúrova – Novomestského – Mierové námestie – Radlinského – žst. Malacky, dĺžka 5,6 km

Návrh zastávok je len vo významných miestach a na ostatné miesta (križovanie ulíc, bytové domy ...) by boli umiestené označníky s nápisom „zastávka na znamenie“. HD by zastavovala len na vyznačených zastávkach a pri stĺpikoch len na vyzvanie cestujúceho. Vzďialenosť medzi zastávkami väčšia ako 500m a medzi zastaveniami viac ako 200m Týmto spôsobom sa docieli zvýšená rýchlosť prepravy.

Cenový model MHD Malacky musí byť nastavený podľa dopytu na danú linku a mala by byť skombinovaná s predplatenými lístkami BID, ZSSK a Slovak Lines, Cenová úroveň pre vnútromestské jazdy na mestských linkách MHD musí zodpovedať lokálnym vzdialenostiam a musí byť atraktívna pre širokú cestujúcu verejnosť. Predpokladáme pre MHD jednu tarifnú zónu s cenovej úrovňou cca 0,40€ pre jednu jazdu jednosmerne obyčajný cestovný lístok. Tarifný poriadok môže navrhnúť zľavnené cestovne lístky pre dôchodcov do 70 rokov, žiakov a študentov. Vzhľadom k tomu, že vozidlá MHD by mali byť vybavené palubným počítačom a čítačkami čipových kariet navrhujeme zriadiť predplatné mesačné lístky v stabilnej cene pre obyčajné cestovné 6,50€.

Rozvíjajúc sa systém Bratislavskej integrovanej dopravy musí vhodným spôsobom zakomponovať väzbu vnútromestských a mestských jzd tak, aby cestovný ich súčet bol pre cestujúcu verejnosť prijateľný. Využívanie hromadnej dopravy musí byť spoločensky podporované až do takej miery aby to v budúcnosti malo vplyv na budúcu deľbu dopravnej práce , ktorá bude obmedzovať podiel automobilovej dopravy a zvyšovať podiel hromadnej dopravy všetkých druhov..



Obrázok: schematický návrh liniek HD

17 Odporúčania pre postup prác

Pre zavedenie spoplatneného parkovania v zóne kontrolovaného parkovania odporúčame dodržať nasledovný postup jednotlivých činností:

1. Spracovanie a odsúhlasenie dokumentu „**Mestská parkovacia politika**“
2. Spracovanie zásad zriadenia zóny spoplatneného parkovania so stanovenou hranicou zóny s jej cenovým rozdelením
3. Rozdelenie disponibilných parkovísk na jednotlivé funkcie
 - vyhradené pre rezidentov podľa rozhodnutia o type a spôsobe spoplatnenia
 - vyhradené pre firmy (právnické osoby)
 - voľne prístupné spoplatnené parkoviská

4. Odsúhlasenie poplatkov za parkovanie. Tieto zásady spoplatneného parkovania musia byť prerokované a odsúhlasené mestským zastupiteľstvom v VZN o spoplatnenom parkovaní osobných motorových vozidiel.
5. Súčasťou zásad je aj výber techniky spoplatnenia parkovania (použitie výbercu, parkovacích automatov a lebo parkovacích kariet).
6. Rozhodnutie o prevádzkovaní regulovaného parkovania vo vlastnej réžii, alebo v prenájme.
7. Príprava a zriadenie parkovacej služby, ktoré bude mať v popise činnosti prípravu zriadenia parkovacej zóny jej prevádzku a riadenie, výber poplatkov za parkovanie a údržbu dopravného značenia a použitých technických prostriedkov v Zóne. Parkovacia služba môže byť v réžii mestského úradu alebo organizácie patriacej mestu, alebo to môže byť samostatná právnická osoba, ktorá vyhrá verejnú súťaž na prenájom parkovania v centre mesta
8. Usmernenie mestskej polície na kontrolu dodržiavania pravidiel parkovania v Zóne.
9. Spracovanie a odsúhlasenie projektov organizácie dopravy celej Zóny, kde budú vyriešené všetky parkovacie miesta s ich rozdelením na voľne prístupné, vyhradené a rezidentské.

18 Disponibilné parkovacie možnosti

Disponibilné parkovacie možnosti sa rozdeľujú na dôležité okruhy a to existujúca bilancia, potrebná bilancia a požadovaná potreba bilancie.

18.1 Bilancia existujúcich parkovacích miest

Bilancia zistená prieskumom v meste na uliciach

Centrum

Rezervované	162 PM
Oprávnené	2027 PM
Neoprávnené	74 PM

Sídlisko Juh

Rezervované	29 PM
Oprávnené	524 PM
Neoprávnené	26 PM

Nemocnica

Rezervované	31 PM
Oprávnené	133 PM
Neoprávnené	0 PM

Miesta boli preverované počas prieskumu a priebežne dopĺňaná a je možné že v iný deň budú vozidlá parkovať rôzne. Týka sa to hlavne neoprávneného parkovania.

Prehľad bilancie parkovísk je v tabuľke č.2

ČASŤ	LEGÁLNE parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie	NELEGÁLNE parkovanie	spolu
centrum	2027	162	74	2263
Juh	524	29	26	579
Nemocnica	133	31	0	164
spolu	2684	222	100	3006
		3006		

18.2 Potrebná bilancia

Bilancia potrebná pre daný počet bytov, obyvateľov a potreby inštitúcii Výpočet je podľa bytov a rodinných domov na jednotlivých uliciach. Obložnosť sú 2,8 obyvateľa na byt a rodinný dom. Parkovacie miesta vychádzajú z počtu izbovosti jednotlivých bytov, kde pre byt je 1,75 parkovacieho miesta na byt. Rodinný dom má 2 parkovacie miesta. Rodinné domy si riešia parkovanie na svojom pozemku, návštevy budú podľa regulácie na uličnom parkovaní alebo na ich pozemku. V tabuľke sú rozdelené jednotlivé ulice podľa počtu bytov a rodinných domov a k tomu vzťahnuté počty parkovacích miest existujúcich a potrebných. Podľa výpočtu vychádza nedostatok parkovacích miest v lokalitách pri bytových domoch, panelákoch a celkovo na sídlisku JUH.

18.3 Požadovaná bilancia

Bilancia požadovaná inštitúciami nad potrebnou bilanciou, zvýšené nároky pre návštevy, prevádzkami a potrebou ich parkovania sú prevažne v rýchlobrátkovej zóne kde sú sústredené všetky prevádzky a inštitúcie.

19 Výber a rozdelenie oblasti pre regulované parkovanie

Navrhovaná oblasť regulovaného parkovania bola rozdelená (podľa predpokladaného dopytu po parkovaní) na nasledovné zóny v zmysle zákona a vyhlášky o prevádzke na pozemných komunikáciách.

Oblasť centrum mesta je definovaná nasledovnými ulicami mestami. Ulice budú zahrnuté do riešenej oblasti v celom profile:

Kukučínova, Partizánska, Nádražná, I/2 – Gen. M. R. Štefánika, Veľkomoravská, Cesta – Mládeže, I/2 – Brnianska

Oblasť nemocnica je definovaná parkoviskom pred nemocnicou a pre park je navrhované parkovisko na pôvodnom mieste dopravného ihriska

Sídlisko Juh – celá časť

Priľahlé komunikácie na ktorých je popísaný len regulatív na parkovanie

20 Rozdelenie možných príjmov z parkovného

Pre orientačný výpočet možných príjmov z výberu parkovného v centrálnej zóne, boli navrhnuté tri rozdielne alternatívy prerozdelenia a spoplatnenia parkovacích miest.

Najdôležitejšie pri zavádzaní spoplatnenia parkovania bude určenie a nastavenie optimálneho pomeru medzi rezidentským a návštevnickým parkovaním, ktoré bude potrebné prípadne, po určitej dobe prevádzky aj rektifikovať.

Rozdielnosť alternatív je od maximálnej ústretovosti voči rezidentom, po ich zjednotenie s návštevníkmi. Tento druhý spôsob regulovania, považujeme za extrémne riešenie, ktoré je v komunálnej praxi ťažko realizovateľné. Je to uvedené iba pre získanie obrazu o možnostiach regulovaného parkovania.

21 Návrh postupu prác pri zriadení zóny regulovaného parkovania

Pre zavedenie spoplatneného parkovania v zóne kontrolovaného parkovania odporúčame dodržať nasledovný postup jednotlivých činností:

1. Spracovanie a odsúhlasenie dokumentu „**Mestská parkovacia politika**“

2. Spracovanie zásad zriadenia zóny spoplatneného parkovania so stanovenou hranicou zóny s jej cenovým rozdelením
3. Rozdelenie disponibilných parkovísk na jednotlivé funkcie
 - vyhradené pre rezidentov podľa rozhodnutia o type a spôsobe spoplatnenia
 - vyhradené pre firmy (právnické osoby)
 - voľne prístupné spoplatnené parkoviská
4. Odsúhlasenie poplatkov za parkovanie. Tieto zásady spoplatneného parkovania musia byť prerokované a odsúhlasené mestským zastupiteľstvom v VZN o spoplatnenom parkovaní osobných motorových vozidiel.
5. Súčasťou zásad je aj výber techniky spoplatnenia parkovania (použitie výbercu, parkovacích automatov a lebo parkovacích kariet).
6. Rozhodnutie o prevádzkovaní regulovaného parkovania vo vlastnej réžii, alebo v prenájme.
7. Príprava a zriadenie parkovacej služby, ktoré bude mať v popise činnosti prípravu zriadenia parkovacej zóny jej prevádzku a riadenie, výber poplatkov za parkovanie a údržbu dopravného značenia a použitých technických prostriedkov v Zóne. Parkovacia služba môže byť v réžii mestského úradu alebo organizácie patriacej mestu, alebo to môže byť samostatná právnická osoba, ktorá vyhrá verejnú súťaž na prenájom parkovania v centre mesta
8. Usmernenie mestskej polície na kontrolu dodržiavania pravidiel parkovania v Zóne.
9. Spracovanie a odsúhlasenie projektov organizácie dopravy celej Zóny, kde budú vyriešené všetky parkovacie miesta s ich rozdelením na voľne prístupné, vyhradené a rezidentské.

22 Prílohy

1. Návrh regulácie na jednotlivých uliciach a zónach
2. Sumárny prehľad parkovísk v Malackách
3. Bilancia možných príjmov zavedením regulovaného parkovania
4. situácia parkovísk – existujúci stav
5. Situácia parkovísk – návrh úprav
6. situácia regulácie ulíc

Spracovatelia:

Ing. Dr. Milan Skýva
Ing. Andrej Vachaja

Návrh regulácie na jednotlivých uliciach a zónach

tab. Č.1

MALACKY - širšie centrum													
Ulica	doprava	parkovanie	návrh obmedzenia	parkovacie miesta			spôsob regulácie		poznámka	počet osôb	typ bývania	počet PM	
				existujúce	navrhované	spolu	rezidenti	návšteva				obložnosť 2,8 ob/rd,byt	2 PM RD 1,75 PM Byty
Brianska										8	BYTY	3	5
Cesta mládeže	O	voľné	vylúčené						možnosť na svojich parkoviskách pred objektom s reguláciou	400	RD	143	286
Hodžova										24		9	17
Hviezdoslavova	O	voľné	vylúčené	16	16		platené	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom s reguláciou a rýchlo obrátkové miesta 16	258	RD	92	184
Hviezdoslavova	O	voľné	ukľudnené				rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch				
Jána Hollého	O	voľné	ukľudnené				rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	146	RD	52	104
Jilemnického	O	voľné	obmedzené						možnosť na svojich parkoviskách pred objektom		RD		
Kollárova	O	voľné	obmedzené	23		23	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom		RD		
Kukučínova	O	voľné	obmedzené						možnosť na svojich parkoviskách pred objektom				
Kukučínova	O	voľné	ukľudnené						možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch - dobudovanie vnútorného kruhu zmeniť na obmedzené	242	RD	86	151
Martina Benku	O	voľné	ukľudnené						možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	212	RD	76	151
Mierové námestie	O									3	RD	1	2
Mírka Nešpora	O	voľné	voľné						možnosť parkovať na ceste	38	RD	14	27
Nádražná	J	voľné	vylúčené				rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom		BYTY	0	0
Námestie SNP	O	voľné	vylúčené				rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	51	BYTY	18	32
Olšovského	O	voľné	ukľudnené				rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	351	BYTY	125	219
Pavla Blahu	J	voľné	vylúčené				rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	40	RD	14	29
Pribinova	O	voľné	vylúčené						možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	141	RD	50	101
Slovenská	O	voľné	ukľudnené						možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch				
Stupavská										398	RD	142	284
Š. Čulena										38	RD	14	27
Vševlada Gajdoša	J	voľné	ukľudnené						možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	33	RD	12	24
Vajanského	O	voľné	obmedzené	8	8				možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	194	RD	69	139
Veľkomoravská										861	RD	308	615

MALACKY - bytovky, paneláky													
Ulica	doprava	parkovanie	návrh obmedzenia	parkovacie miesta			spôsob regulácie		poznámka	počet osôb	typ bývania	počet PM	
				existujúce	navrhované	spolu	rezidenti	návšteva				obložnosť 2,8 ob/rd,byt	2 PM RD 1,75 PM Byty
Bernolákova	O	voľné	obmedzené	300		300	rezidenti	platené	možnosť parkovať len na vyznačených parkoviskách	556	BYTY	199	348
Bernolákova	J	voľné	obmedzené				rezidenti	platené	možnosť parkovať len na vyznačených parkoviskách				
Břeclavská	J	voľné	ukľudnené	6	17	23	rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	28	BYTY	10	18
Cesta mládeže	O	voľné	vylúčené	223		223			možnosť na svojich parkoviskách pred objektom s reguláciou	65	BYTY	23	41
Jána Kostku	O	voľné	vylúčené	140		140			možnosť na svojich parkoviskách pred objektom s reguláciou	201	BYTY	72	126
Lúda Zúbka	O	voľné	vylúčené	98		98			možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	119	BYTY	43	74
Malé námestie	O	voľné	ukľudnené	165	8	173	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	330	BYTY	118	206
Martina Rázusa	O	voľné	ukľudnené	146	9	155	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	411	BYTY	147	257
Mierové námestie	O			53		53				250	BYTY	89	156
Partizánska	O	voľné	obmedzené				rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	368	BYTY	131	230
Partizánska	O	voľné	ukľudnené	129		129	rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch		BYTY	0	0
Pribinova	O	voľné	ukľudnené	70	10	80	rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	141	BYTY	50	88
Veľkomoravská	O	voľné	ukľudnené	135	5	140	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	941	BYTY	336	588
1.Mája	O	voľné	ukľudnené	88	13	101	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom				
1.Mája	J	voľné	ukľudnené	40	40	40	rezidenti	platené	možnosť parkovať na ceste vo vyznačených záľivoch	812	BYTY	290	508
Záhorácka	O	voľné	vylúčené	300	20	320			možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	2000	BYTY	714	1250
						1975							3889

Ulica	doprava	parkovanie	návrh obmedzenia	parkovacie miesta			spôsob regulácie		poznámka	počet osôb	typ bývania	počet PM	
				existujúce	navrhované	spolu	rezidenti	návšteva				obložnosť 2,8 ob/rd,byt	2 PM RD 1,75 PM Byty
Rýchlobrátková zóna													
Záhorácka	O	voľné	vylúčené	136	10	146			možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	599	BYTY	214	374
zámocká				157	4	161					BYTY		
Radlinského				71		71				266	BYTY	95	166
Sasinkova				15	41	56				31	BYTY	11	19
Na brehu										16	BYTY	6	10
Luda Zúbka	O	voľné		12		12	platené	platené	platené rámci vnútromestskej zóny pre všetkých naávštvnikov	0			
Nádražná	O	voľné	vylúčené	48	4	52	platené	platené	platené rámci vnútromestskej zóny pre všetkých naávštvnikov	39	BYTY	14	24
Malé námestie	O	voľné	ukľudnené	165	8	173	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom	130	BYTY	46	81
Kláštorné námestie				41	52	93	platené	platené	platené rámci vnútromestskej zóny pre všetkých naávštvnikov		BYTY		
764												676	

MALACKY JUH													
Ulica	doprava	parkovanie	návrh obmedzenia	parkovacie miesta			spôsob regulácie		poznámka	počet osôb	typ bývania	počet PM	
				existujúce	navrhované	spolu	rezidenti	návšteva				obložnosť 2,8 ob/rd,byt	2 PM RD 1,75 PM Byty
Dominika Skuteckého	O	voľné		167		167	rezidenti	platené		845	BYTY	302	528
Františka Malovaného	O	voľné		90		90	rezidenti	platené		407	BYTY	145	254
Ludovíta Fullu	O	voľné		50	20	70	rezidenti	platené		560	BYTY	200	350
Michala Tillnera	O	voľné		134	19	70							
Štúrova	O	voľné		91	25	116	rezidenti	platené			BYTY		
513												1133	
Nemocnica MALACKY													
Duklianskych hrdinov	o	voľné	obmedzené	133	164	164	rezidenti	platené	možnosť na svojich parkoviskách pred objektom, pre návštvnikov nemocnice platené	254	RD	91	159

Sumárny prehľad parkovísk v Malackách tab. Č.2

popis	parkoviská		
	existujúce	potreba	prebytok / neodstatok
rýchloobrátková zóna	764	676	88
bytovky, paneláky	1975	3889	-1914
Juh	513	1133	-620

Bilancia parkovacích miest - existujúce

ČASŤ	LEGÁLNE parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie	NELEGÁLNE parkovanie	spolu
centrum	2027	162	74	2263
Juh	524	29	26	579
Nemocnica	133	31	0	164
spolu	2684	222	100	3006
		3006		

Bilancia parkovacích miest - návrh

ČASŤ	počet
centrum	2240
centrum širšie	588
Juh	566
Nemocnica	161
spolu	3555

Tab. č.3 Bilancia možných príjmov zavedením regulovaného parkovania

Rýchloobrátková zóna 07:00 - 16:00 po-pi, 07:00 - 11:00 so							
Spôsob úhrady za parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie (jestvujúce)	REZERVOVANÉ parkovanie (FIRMY)	REZERVOVANÉ parkovanie (OBYVATEL)	Spoplatnené parkovanie *1	Spoplatnené parkovanie *2	Spoplatnené parkovanie *3	Spoplatnené parkovanie *4
Počet parkovacích miest	2240	50	50	2140	2140	2140	2140
Sadzba €/rok		400 €	200 €	250 €	500 €	625 €	1 250 €
hrubý zisk €/rok		20 000 €	7 500 €	535 000 €	1 070 000 €	1 337 500 €	2 675 000 €
zisk€/rok		27 500 €		535 000 €	1 070 000 €	1 337 500 €	2 675 000 €
	celkom hrubý zisk€/rok			562 500 €	1 097 500 €	1 365 000 €	2 702 500 €

Poznámka : Prepočet sadzby za spoplatnené parkovanie/rok predpoklad podľa obsadenosti parkoviska v zóne

*1	0.20(€/hod)*5(hod/deň)*250(dni/rok)=	250 € rok
*2	0.40(€/hod)*5(hod/deň)*250(dni/rok)=	500 € rok
*3	0.50(€/hod)*5(hod/deň)*250(dni/rok)=	625 € rok
*4	1.00(€/hod)*5(hod/deň)*250(dni/rok)=	1 250 € rok

Centrum širšie 07:00 - 16:00 po-pi, 07:00 - 11:00 so							
Spôsob úhrady za parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie (jestvujúce)	REZERVOVANÉ parkovanie (FIRMY)	REZERVOVANÉ parkovanie (OBYVATEL)	Spoplatnené parkovanie *1	Spoplatnené parkovanie *2	Spoplatnené parkovanie *3	Spoplatnené parkovanie *4
Počet parkovacích miest	588	50	150	388	388	388	388
Sadzba €/rok		400 €	200 €	400 €	600 €	750 €	1 250 €
hrubý zisk €/rok		20 000 €	22 500 €	155 200 €	232 800 €	291 000 €	485 000 €
zisk€/rok		42 500 €		155 200 €	232 800 €	291 000 €	485 000 €
celkom hrubý zisk€/rok				182 700 €	260 300 €	318 500 €	512 500 €

Poznámka : Prepočet sadzby za spoplatnené parkovanie/rok predpoklad podľa obsadenosti parkoviska v zóne, parkovné vyššie ako v rychlobrátkovej zóne

*1	$0.40(\text{€/hod}) * 4(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	400 € rok
*2	$0.60(\text{€/hod}) * 4(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	600 € rok
*3	$0.75(\text{€/hod}) * 4(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	750 € rok
*4	$1.25(\text{€/hod}) * 4(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	1 250 € rok

Nemocnica 07:00 - 16:00 po-pi							
Spôsob úhrady za parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie (jestvujúce)	REZERVOVANÉ parkovanie (FIRMY)	REZERVOVANÉ parkovanie (OBYVATEL)	Spoplatnené parkovanie *1	Spoplatnené parkovanie *2	Spoplatnené parkovanie *3	Spoplatnené parkovanie *4
Počet parkovacích miest	161	2	25	134	134	134	134
Sadzba €/rok		400 €	200 €	75 €	150 €	188 €	375 €
hrubý zisk €/rok		800 €	3 750 €	10 050 €	20 100 €	25 125 €	50 250 €
zisk€/rok		4 550 €		10 050 €	20 100 €	25 125 €	50 250 €
celkom hrubý zisk€/rok				37 550 €	47 600 €	52 625 €	77 750 €

Poznámka : Prepočet sadzby za spoplatnené parkovanie/rok prepokladaná dĺžka pobytu v nemocnici je 1,5 hodiny

*1	$0.20(\text{€/hod}) * 1,5(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	75 € rok
*2	$0.40(\text{€/hod}) * 1,5(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	150 € rok
*3	$0.50(\text{€/hod}) * 1,5(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	188 € rok
*4	$1.00(\text{€/hod}) * 1,5(\text{hod/deň}) * 250(\text{dni/rok}) =$	375 € rok

Juh 18:00 - 07:00									
Spôsob úhrady za parkovanie	REZERVOVANÉ parkovanie (jestvujúce)	REZERVOVANÉ parkovanie (FIRMY)	REZERVOVANÉ parkovanie (OBYVATEL)	REZIDENTI parkovanie (OBYVATEL)	Spoplatnené parkovanie *1	Spoplatnené parkovanie *2	Spoplatnené parkovanie *3	Spoplatnené parkovanie *4	
Počet parkovacích miest	566	10	50	400	106	106	106	106	
Sadzba €/rok		400 €	350 €	50 €	949 €	1 898 €	2 373 €	4 745 €	
hrubý zisk €/rok		4 000 €	7 500 €	60 000 €	100 594 €	201 188 €	251 485 €	502 970 €	
zisk€/rok		11 500 €		60 000 €	100 594 €	201 188 €	251 485 €	502 970 €	
celkom hrubý zisk€/rok					87 500 €	128 094 €	228 688 €	278 985 €	530 470 €

Poznámka : Prepočet sadzby za spoplatnené parkovanie/rok prepokladaná dĺžka je v hodinách od 18:00 do 07:00

*1	$0.20(\text{€/hod}) * 13(\text{hod/deň}) * 365(\text{dni/rok}) =$	949 € rok
*2	$0.40(\text{€/hod}) * 13(\text{hod/deň}) * 365(\text{dni/rok}) =$	1 898 € rok
*3	$0.50(\text{€/hod}) * 13(\text{hod/deň}) * 365(\text{dni/rok}) =$	2 373 € rok
*4	$1.00(\text{€/hod}) * 13(\text{hod/deň}) * 365(\text{dni/rok}) =$	4 745 € rok

Graf hrubého finančné zisku €/rok

