



# Malacky koncepcia parkovania

dopravná štúdia

Spracovatelia:

Ing. Dr. Milan Skýva  
Ing. Andrej Vachaja

V Bratislave,

## Obsah

1	Identifikačné údaje akcie a investora.....	2
2	Podklady .....	2
3	Stav využívania plôch pre parkovanie .....	3
4	Cieľ dokumentácie .....	3
5	Základné používané pojmy.....	3
6	Stav parkovania v oblasti .....	4
7	Koncepčné zásady riešenia statickej dopravy.....	5
8	Koncepcia mestskej parkovacej politiky .....	5
9	Ciele mestskej parkovacej politiky .....	6
9.1	Zásady koncepcie parkovacej politiky mesta.....	6
9.2	Organizačné zabezpečenie výkonu regulovaného parkovania .....	6
9.3	Dôvody pre reguláciu parkovania.....	7
10	Návrh regulovaného parkovania .....	7
10.1	Kategorizácia komunikačnej siete.....	7
10.2	Návrh na zriadenie parkovacích zóny.....	8
10.3	Rozdelenie zóny spoplatneného parkovania .....	8
11	Parkovanie rezidentov .....	9
12	Technika spoplatnenie parkovania .....	9
12.1	Parkovacie karty.....	9
12.2	Priamy výber parkovného výbercom.....	9
12.3	Mobilparking.....	10
12.4	Doba spoplatnenia .....	10
13	Koordinácia spoplatnenia parkovania.....	10
14	Legislatívne opatrenia.....	10
15	Nutné investície .....	11
16	Finančný model.....	11
17	Odporúčania pre postup prác .....	12
18	Disponibilné parkovacie možnosti .....	12
18.1	Existujúca bilancia.....	13
18.2	Potrebná bilancia .....	13
18.3	Požadovaná bilancia .....	13
19	Výber a rozdelenie oblastí pre regulované parkovanie.....	13
20	Rozdelenie možných príjmov z parkovného.....	14
21	Návrh postupu prác pri zriadení zóny regulovaného parkovania .....	14

## 1 Identifikačné údaje akcie a investora

Názov akcie:

Časť:

Miesto:

Okres:

Obec:

Obstarávateľ

Hlavný projektant: DIC Bratislava, s.r.o., Kocel'ova 15, 821 08 Bratislava

Stupeň: štúdia

Termín realizácie: 2012

## 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 Cieľ dokumentácie

Rozsah 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, 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

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 – prieťah 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.

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 Koncepcné zásady riešenia statickej dopravy

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

- Prednostné uspokojovanie krátkodobého parkovania pred dlhodobým i pred odstavením 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 odstavenie vozidiel obyvateľov v obytných útvaroch mimo centra, čo znamená:
  - V jestvujúcich obytných zónach s nedostatočnými možnosťami na odstavenie 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

Nárazom 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 samofinancovateľnosti 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 mimouličného 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, zveladenie 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 priedahy ciest I. a II. triedy.

**Výkon cestného správneho orgánu** jednotlivých komunikácií je rozdelený nasledovne:

- Miestne komunikácie – I. až IV. trieda – správu vykonáva mesto Malacky

- Prieťahy ciest I. a II. triedy – správu vykonáva Krajský úrad Bratislava
- Prieťahy ciest III. triedy – správu vykonávajú Regionálne cesty Bratislava

**Správa a údržba** jednotlivých komunikácií je zabezpečovaná nasledovne:

- Miestne komunikácie – mesto Malacky
- Prieťahy cesty I. triedy – správu a údržbu vykonáva Slovenská správa ciest
- Prieťahy 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 prieťahoch 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 vyhradzovaniu parkovísk jednotlivým obyvateľom (za úhradu), čo prináša nerovnováhu do rovnomerného využívania disponibilných parkovísk. Ekonomické vyhradzovanie 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

**Sídliisko Juh** – celá časť

**Priľahlé komunikácie** na ktorých je popísaný len regulatív na parkovanie

V jednotlivých farebných pásmach boli navrhnuté sadzby za parkovanie nasledovne :

Podľa týchto zrovnávacích pomerov boli v ekonomických bilanciách vypočítané aj možné príjmy z parkovného (tab. 4,5,6).

## 11 Parkovanie rezidentov

### 12 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

#### 12.1 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.

#### 12.2 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

### **12.3 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.

### **12.4 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 – 17:00
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).

## **13 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.

## **14 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.

- 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

## 15 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 obnosoch 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.

## 16 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 funkčieschopnosti 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 0,40euro/hodinu v určenom čase spoplatnenia. 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 splnení všetkých podmienok dosiahnuť, až hodnotu cca 800 000 euro/rok. 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.

## 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 Existujúca bilancia**

Bilancia zistená prieskumom v meste na uliciach

#### **Centrum**

Rezervované	162 PM
Oprávnené	2027 PM
Neoprávnené	74 PM

#### **Sídlisko Juh**

Rezervované	29 PM
Oprávnené	594 PM
Neoprávnené	26 PM

#### **Nemocnica**

Rezervované	31 PM
Oprávnené	100 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.**

### **18.2 Potrebná bilancia**

Bilancia potrebná pre daný počet bytov, obyvateľov a potreby inštitúcii  
Výpočet bude podľa existujúcich počtov

### **18.3 Požadovaná bilancia**

Bilancia požadovaná inštitúciami nad potrebnou bilanciou, zvýšené nároky pre návštevy, prevádzkami a potrebou ich parkovania...

## **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

**Prilahlé 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 návštevníckym 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.

Spracovatelia:

Ing. Dr. Milan Skýva  
Ing. Andrej Vachaja