

Metodika tvorby parkovacej politiky v mestách

Obsah

METODIKA TVORBY PARKOVACEJ POLITIKY V MESTÁCH.....	1
CIELE.....	2
BENEFITY REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY.....	2
LEGISLATÍVNE A NELEGISLATÍVNE RÁMCE.....	3
ANALYTICKÁ FÁZA.....	10
POLITICKÉ ROZHODNUTIE.....	10
ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU.....	10
FÁZY REGULÁCIE PARKOVANIA.....	14
PRIESKUM VEREJNEJ MIENKY.....	15
ANALÝZA POTRIEB ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY.....	18
PRÍPRAVNÁ FÁZA.....	18
NÁVRH RÁMCOVÝCH ZÁSAD PARKOVANIA.....	18
NÁSTROJE NA RIADENIE PARKOVANIA.....	20
PILOTNÝ PROJEKT.....	21
VŠEOBECNE ZÁVÄZNÉ NARIADENIE.....	21
PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY.....	22
USPORIADANIE PARKOVACÍCH MIEST.....	23
DOPRAVNÉ ZNAČENIE.....	28
KOMUNIKÁCIA S VEREJNOSŤOU A PARTICIPATÍVNY PROCES.....	31
KOMUNIKAČNÉ KANÁLY A MARKETINGOVÝ MIX.....	31
PARTICIPATÍVNY PROCES.....	32
REALIZAČNÁ FÁZA.....	34
OBSTARÁVANIE TOVAROV A SLUŽIEB.....	34
REGISTRÁCIA POUŽÍVATEĽOV.....	34
KONTROLA A VYHODNOCOVANIE.....	35
KONTROLA.....	35
VYHODNOCOVANIE.....	35
PRIESKUM VEREJNEJ MIENKY.....	36

Ciele

Parkovanie je dôležitou súčasťou dopravného systému v mestách. Absencia parkovacích pravidiel znižuje bezpečnosť a komfort účastníkov cestnej premávky. Statická doprava bez jasných pravidiel vytvára samosprávam zbytočné náklady a spôsobuje množstvo konfliktov, ktorým čelia obyvatelia, projektanti, prevádzkovatelia, či úradníci. V neposlednom rade, neregulované parkovanie neúmerne zaberá verejný priestor a pripravuje samosprávy o značné príjmy, ktoré by mohli byť využité na rozvoj.

Pri menších problémoch s parkovaním stačí zmena organizácie dopravy, väčšie problémy však vyžadujú účinné nástroje regulácie. Ak je riadenie parkovania navrhnuté a zavedené efektívne, priame benefity pocítia všetky zainteresované skupiny obyvateľov.

Cieľom parkovacej politiky je vytvoriť také pravidlá, ktorých výsledkom je efektívnejšie využívanie parkovacích zdrojov. Táto metodika popisuje konkrétne stratégie a kroky, ktoré pomôžu mestám s prípravou a implementáciou regulovaného parkovania.

Benefity regulácie statickej dopravy

- **Skvalitnenie verejných priestorov.** Zníženie požiadaviek na záber pôdy, zveľaďovanie verejných priestorov, zabezpečenie občianskej vybavenosti, ako aj ochrana zelene a historických a kultúrnych zdrojov.
- **Regulácia dynamickej dopravy.** Zníženie intenzity individuálnej automobilovej dopravy a s tým spôsobených negatívnych javov.
- **Tvorba výnosov.** Spoplatnenie parkovania generuje príjmy, ktoré môžu byť použité nielen na prevádzku parkovacieho systému, ale aj na investície do rozvoja mesta a na dôležité projekty.
- Zníženie **chaotického** a odstránenie **nelegálneho parkovania** na ulici.
- Presun **dlhodobého parkovania** do menej atraktívnych a vzdialenejších lokalít.
- **Riadenia mobility** podporuje efektívnejšie spôsoby dopravy, čo pomáha znižovať dopravné kolóny, náklady na opravu ciest, emisie výfukových plynov, hluk, spotrebu energie a dopravné nehody.

- **Bezbariérovosť** a lepšie podmienky pre nemotorovú dopravu. Viac priestoru pre peších a budovanie cyklotrás.
- **Podpora zelených opatrení.** Znížené náklady na manažment dažďovej vody a jej zadržiavanie v krajine. Manažment parkovania môže tiež znížiť celkovú plochu chodníka a tým aj celkové prehrievanie mestského priestoru.
- Podpora efektívneho **územného plánovania** a inteligentného rastu (smart city).
- **Zmena dizajnu ulíc.** Regulácia parkovania umožňuje vizuálne zatriť verejný priestor a začleniť doňho rôzne dizajnové prvky.
- **Podpora sociálnych cieľov.** Zníženie potreby dotácií na parkovanie, zlepšenie možnosti cestovania pre nevodičov ako aj finančná úspora domácnostiam s nižšími príjmami. Zvýšenie dostupnosti bývania pre sociálne znevýhodnené skupiny obyvateľov.
- **Vyššia bezpečnosť.** Zníženie počtu kolíznych bodov, lepší rozhľad pre účastníkov cestnej premávky a upokojovanie dopravy.
- **Úspora nákladov na prevádzku.** Zníženie nákladov pre samosprávy, firmy, vývojárov a spotrebiteľov.
- **Zlepšenie kvality služieb pre používateľov** vďaka lepšej informovanosti, skvalitneniu spotrebiteľských funkcií, či zníženiu preťaženia informačného systému.

Legislatívne a nelegislatívne rámce

Opatrenia na úrovni Európskej únie

Jedným z cieľov Európskej únie je vytvorenie európskeho priestoru bezpečnosti cestnej premávky. Kým každý členský štát má právomoc prijímať vlastné rozhodnutia týkajúce sa určitých aspektov dopravných a bezpečnostných predpisov, EÚ je tiež aktívna v tejto oblasti a zameriava svoje opatrenia na technický stav vozidiel, prepravu nebezpečného tovaru a bezpečnosť ciest.

Napriek vynaloženému úsiliu európska dopravná politika stále čelí mnohým výzvam v oblasti udržateľnosti. Na sektor dopravy pripadá približne štvrtina celkových emisií skleníkových plynov v EÚ spôsobených ľudskou činnosťou. Okrem toho doprava je jediné odvetvie v EÚ, v ktorom od roku 1990 emisie skleníkových plynov vzrástli. Preto sa v bielej knihe z roku 2011

s názvom *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje* odporučilo 20 % zníženie emisií v doprave (okrem medzinárodnej námornej dopravy) v období 2008 – 2030 a najmenej 60 % zníženie v období 1990 – 2050. V bielej knihe sa požaduje, aby sa podiel vozidiel s konvenčným pohonom v mestskej doprave do roku 2030 znížil o 50 % a aby sa do roku 2050 postupne úplne vylúčili.

Znížiť emisie skleníkových plynov si kladie za cieľ akčný plán navrhnutý Komisiou s názvom *Európsky ekologický dohovor*, ktorý okrem hlavných cieľov ako inteligentná a udržateľná mobilita zahŕňa aj ciele v oblasti ochrany klímy. Pre dopravu to znamená, že by mala využívať menej energie a čistejšiu energiu, účinnejšie používať modernú infraštruktúru a obmedziť svoj vplyv na životné prostredie.

V roku 2006 Komisia zverejnila bielu knihu o budúcnosti dopravy do roku 2050 s názvom *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*.

V roku 2016 Komisia uverejnila oznámenie s názvom *Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu*, v ktorom navrhla opatrenia na urýchlenie dekarbonizácie európskej dopravy.

V decembri 2020 Komisia predstavila svoju *stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu* spolu s akčným plánom zahŕňajúcim 82 iniciatív na usmernenie práce v období do roku 2024.

Právne rámce na území Slovenskej republiky

Na území Slovenskej republiky je účinných viacero zákonov, noriem aj technických predpisov, ktorými sa upravuje dynamická a statická doprava. Na národnej úrovni je to *Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách* a *Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*. Na území obcí platia všeobecne záväzné nariadenia (VZN). Čo sa týka noriem, pre našu oblasť skúmania sú to tieto normy: *Projektovanie ciest a diaľnic*, *Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách*, *Projektovanie miestnych komunikácií* a *Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel*.

Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách

Je základným právnym predpisom, ktorý upravuje dynamickú a statickú dopravu na území Slovenska. Tento zákon upravuje výstavbu, užívanie a ochranu pozemných komunikácií, práva a povinnosti vlastníkov a správcov pozemných komunikácií a ich užívateľov, ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy a orgánov štátneho odborného dozoru vo veciach pozemných komunikácií.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

Upravuje pravidlá cestnej premávky, práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou, pôsobnosť orgánov verejnej správy na úseku organizácie riadenia cestnej premávky, vedenie vozidiel, evidenciu vozidiel a správne delikty.

Zákon v § 25, ods. 1 taxatívne vymedzuje, kde vodič nesmie zastaviť a stáť:

- a) v neprehľadnej **zákrute** a v jej tesnej blízkosti,
- b) pred neprehľadným vrcholom **stúpania** cesty, na ňom a za ním,
- c) na **priechode pre chodcov**, na mieste na prechádzanie alebo na priechode pre cyklistov a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred nimi,
- d) na **križovatke** a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred hranicou križovatky a 5 m za ňou; tento zákaz neplatí v obci na križovatke tvaru „T“ na náprotivnej strane vyúsťujúcej cesty,
- e) na **pripájacom** alebo na **odbočovacom pruhu**,
- f) na **zastávke** vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb a príslušnom nástupišti v úseku, ktorý sa začína dopravnou značkou pre zastávku a končí sa 5 m za označníkom zastávky, a tam, kde taká dopravná značka nie je, vo vzdialenosti kratšej ako 30 m pred označníkom zastávky a 5 m za ním; ak je priestor zastávky vyznačený príslušnou vodorovnou dopravnou značkou, platí tento zákaz len pre vyznačený priestor a príslušné nástupište,
- g) na **železničnom priecestí**, v podjazde a v tuneli a vo vzdialenosti kratšej ako 15 m pred nimi a 15 m za nimi,
- h) na mieste, kde by vozidlo **zakrývalo** zvislú **dopravnú značku**, vodorovnú dopravnú značku vyznačujúcu spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovatku alebo vyjadrujúcu, doplnujúci údaj nápisom alebo svetelné signály,

- i) na **vnútornom jazdnom pruhu**,
- j) na **vyhradenom jazdnom pruhu** okrem vozidla, pre ktoré je vyhradený jazdný pruh určený, a ak nejde o vnútorný jazdný pruh,
- k) na **cestičke pre cyklistov**, cyklistickom pruhu a na ochrannom pruhu pre cyklistov,
- l) vo vzdialenosti kratšej ako 5 m od začiatku a 5 m od konca pozdĺžnej súvislej čiary alebo nástupného ostrovčeka tam, kde by medzi touto čiarou alebo nástupným ostrovčekom a vozidlom nezostal voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m,
- m) na **moste**,
- n) pred **vjazdom** na cestu alebo na vyhradenom **parkovisku**, ak nejde o vozidlo, pre ktoré je parkovisko vyhradené,
- o) na **platenom parkovisku**, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie,
- p) na **električkovom** koľajovom páse,
- q) na **chodníku** okrem prípadu podľa § 52 ods. 2,
- r) na **kruhovom objazde**,
- s) na cestnej **zeleni** a verejnej zeleni, na ostrovčekoch a deliacich pásoch, ak to nie je dovolené dopravnou značkou,
- t) na mieste, kde by medzi vozidlom a najbližšou **električkovou koľajnicou** nezostal voľný jazdný pruh široký najmenej 3,5 m,
- u) na iných miestach, kde zastavenie alebo státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel; osobitne na miestach vjazdov alebo výjazdov z pozemkov, vjazdov a výjazdov z objektov určených na zásobovanie alebo parkovacích miest.

Technické normy

Slovenská technická norma (STN) predstavuje normu vydanú Úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky vrátane prevzatých európskych, medzinárodných alebo zahraničných noriem. Pre účely návrhu parkovacej politiky sú relevantné nasledovné normy:

- **STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic** - platí pre navrhovanie ciest, rýchlostných ciest, diaľnic a obslužných dopravných zariadení s ich pripojením na miestne komunikácie.

- **STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách** - spolu s STN 73 6101 platí na projektovanie nových križovatiek na cestných komunikáciách a ich rekonštrukcie.
- **STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií** - platí pre projektovanie miestnych komunikácií v sídelných útvaroch i vo voľnej krajine, a to pre novostavby a prestavby. Platí aj pre prieťahy ciest v zastavanom území alebo v území určenom územným plánom k zastavaniu.
- **STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel** - platí pre projektovanie nových a úpravu dispozičného riešenia súčasných odstavných a parkovacích plôch cestných vozidiel (neplatí pre plochy určené pre odstavovanie a parkovanie pozemnej techniky ozbrojených zložiek).

Technické predpisy

Navrhovanie, realizácia, prevádzka, správa, údržba a rozvoj pozemných komunikácií (diaľnic, ciest, miestnych ciest, účelových ciest) sa okrem dotknutých noriem zo sústavy STN riadi aj ďalšími usmerneniami, ktoré schvaľuje Ministerstvo dopravy a výstavby (MDV SR).

Vo všeobecnosti sa pod pojmom **technické predpisy rezortu** rozumejú:

- technické podmienky (**TP**),
- technicko-kvalitatívne podmienky (**TKP**),
- katalógové listy (**KL**),
- vzorové listy stavieb pozemných komunikácií (**VL**).

Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy

Technické podmienky (TP) *Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách (upokojuvanie dopravy)* určujú zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách, pričom nadväzujú na zásady uvádzané v STN 73 6101, STN 73 6102 a STN 73 6110. Za cestné prieťahy sa považujú špecifické úseky častí cestnej siete vedené sídelným útvarom alebo územím určeným na zastavanie, pričom potreba upokojuvania dopravy je vyvolaná negatívnymi účinkami cestných vozidiel a to ako z hľadiska bezpečnosti premávky, tak aj z

hľadiska kvality života obyvateľov dotknutých území, čo si vyžaduje špecifický prístup pri riešení priestorového usporiadania cestných komunikácií a jej bezprostredného okolia.

Účelom týchto TP je poskytnúť prehľad, stanoviť vhodnosť, zásady a kritériá použitia prvkov upokojenia dopravy na prietáhoch ciest I., II. a III. triedy (s nadväznosťou na miestne komunikácie funkčnej triedy B1, B2 a B3) pre vytváranie nového, resp. úpravu alebo rekonštrukciu existujúceho dopravného priestoru s cieľom zvýšenia bezpečnosti dopravy s ohľadom na všetkých jej účastníkov, ako aj zvýšenia kvality života obyvateľov v zastavaných oblastiach, cez ktoré tranzitná doprava daným prietahom prechádza.

TP sú určené projektantom, investorom pozemných komunikácií, ako aj pracovníkom štátnej správy a samosprávy. TP neposkytujú a ani nemôžu poskytnúť jeden všeobecne platiaci návrh úpravy dopravného priestoru cestných prietáhov, predovšetkým vzhľadom na veľký počet faktorov (priestorových, architektonických, urbanistických, dopravných, stavebno-technických, environmentálnych, hygienických a i.), ktoré môžu rôznou mierou vplývať na výber optimálneho riešenia upokojenia dopravy v danom území. Konkrétne riešenia je nevyhnutné vybrať a navrhnúť na základe dopravno-inžinierskych analýz a prognóz, environmentálnych posúdení (hluková štúdia, emisná štúdia) projekčných zásad a skúseností, s ohľadom na optimálny pomer dopravno-organizačných, stavebnotechnických a ekonomických možností a to všetko v nadväznosti na konkrétne individuálne podmienky a požiadavky daného územia a jeho obyvateľov.

Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

Technické podmienky TP 085 *Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry* [1] určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky a priamo nadväzujú na STN 73 6101 a STN 73 6110. Riešia problematiku navrhovania cyklistickej komunikácie a zariadení určených pre cyklistov tak, aby boli bezpečné. Tieto technické podmienky sú určené investorom projektantom, dopravným inžinierom, zhotoviteľom, vlastníkom, správcom, pracovníkom štátnej správy a samosprávy, a občianskym združeniam zaoberajúcim sa cyklistickou dopravou.

Kompetencie obce a všeobecne záväzné nariadenia

Právny základ pre možnosť regulácie parkovania na území miest a obcí v Slovenskej republike ustanovuje §6a Zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) [2]. Podľa tohto zákona na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie motorových vozidiel, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.

Prevádzkou parkovacích miest môže obec poveriť aj inú právnickú osobu. Na úpravu vzťahov medzi obcou a poverenou právnickou osobou sa vzťahuje osobitný predpis [3]. Ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje právnická osoba poverená obcou, tak všeobecne záväzné nariadenie obce ustanoví aj podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest a spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby za prevádzku parkovacích miest.

Výnos úhrad za dočasné parkovanie motorových vozidiel je príjmom obce; to neplatí, ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje iná právnická osoba ako obec, keď predmetný výnos úhrad za dočasné parkovanie je príjmom na prevádzku parkovacích miest poverenej právnickej osoby.

Analytická fáza

Prvou fázou prípravy zavedenia regulácie parkovania je analytická časť. Zahŕňa politické rozhodnutie, analýzu súčasného stavu, fázy regulácie ako aj prieskumy verejnej mienky.

Politické rozhodnutie

Častou prekážkou zavedenia regulácie parkovania je obava politikov otvoriť nepopulárnu tému, ktorá môže ohroziť ich znovuzvolenie. Skúsenosti z iných samospráv však ukazujú, že ak je riadenie parkovania navrhnuté a implementované správnym spôsobom, jeho priame benefity občania ocenia. Namiesto odkladania riešenia tohto problému sa odporúča opačný postup – intenzívna komunikácia so zastupiteľstvom aj s obyvateľmi vrátane ich participácie.

Pred spustením celého procesu prípravy parkovacej politiky sa odporúčajú nasledovné kroky:

- prijať politické rozhodnutie,
- uzavrieť dohodu primátora a poslancov mestského zastupiteľstva o otvorení témy zavedenia regulovaného parkovania,
- spoločná a jednotná komunikácia zastupiteľov smerom k verejnosti,
- získať strategických spojencov (odborné authority, tretí sektor, štátna správa, univerzity a pod.),
- vyčleniť v rozpočte mesta finančné prostriedky na prípravnú a realizačnú fázu,
- určiť či bude návrh pripravovať interný, externý alebo zmiešaný tím,
- vytvoriť projektový tím a určiť projektového manažéra,
- zosumarizovať všetky dostupné údaje, prieskumy a existujúce predpisy na území mesta týkajúce sa statickej a dynamickej dopravy,
- pripraviť verejné obstarávanie na zber údajov.

Analýza súčasného stavu

Základným predpokladom návrhu parkovacej politiky je vypracovanie prieskumu a analýzy dynamickej a statickej dopravy. Pozostáva z troch častí:

- 1) **Pasportizácia parkovacích kapacít**, ktorou sa zisťuje celková disponibilná parkovacia kapacita hodnoteného územia. Táto časť je doplnená opisom charakteru územia, ktorý poskytuje informácie dopĺňujúce celkový obraz hodnoteného územia na účely komplexného posúdenia jeho aktuálnych a budúcich potrieb z hľadiska statickej dopravy.
- 2) **Dopravný prieskum** vykonaným na miestnych komunikáciách riešeného územia, pričom údaje tieto predstavujú základný zdroj informácií o parkovaní pre celú analýzu.
- 3) **Analýza statickej dopravy**, ktorá vychádza zo zrealizovanej pasportizácie parkovacích kapacít, charakteristiky územia a dopravných prieskumov. Tá je základným podkladom pre vytvorenie návrhu parkovacích zón a následne pre prípravu projektovej dokumentácie.

Charakteristika parkovacích miest

Státie na miestnych a účelových komunikáciách

- spôsob státia
 - kolmé
 - šikmé (bez rozlíšenia uhlu státia)
 - pozdĺžne
- dopravné značenie
 - vyznačené (zvislým alebo vodorovným značením)
 - nevyznačené (avšak v súlade s príslušnými paragrafmi Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke)
- organizácia statickej dopravy
 - zóna
 - vyhradené parkovanie (pre konkrétne EČV)
 - bez obmedzení
- charakter komunikácie
 - miestna komunikácia (MK) funkčnej skupiny A/B/C/D
 - účelová komunikácia (ÚK)
 - strážené parkovacie plochy (na súkromných pozemkoch, vyhradené pre rezidentov alebo pre zamestnancov, zásobovanie, zákazníkov firiem a obchodov, na vjazde/výjazde vybavené závorou alebo bránou)

- dostupnosť
 - verejné (napríklad pre zákazníkov obchodov, prevádzok alebo úradov)
 - neverejné (rezidentské státi)
 - nestrážené neverejné plochy (na súkromných pozemkoch, vyhradené pre rezidentov alebo pre zamestnancov, zásobovanie, zákazníkov firiem a obchodov)

Garážové státi

- veľkosť
 - hromadná
 - individuálna
- dostupnosť
 - verejné (napr. obchodné centrá, verejné parkovacie domy)
 - neverejné (suterény bytových domov, parkovacie domy pre rezidentov)

Parkovanie vo vnútroblokoch na voľnej ploche

- dostupnosť
 - verejné
 - neverejné
- Nelegálne státi (v nesúlade s príslušnými paragrafmi Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke):
 - neprehľadná zákruta
 - neprehľadný vrchol stúpania cesty
 - priechod pre chodcov
 - križovatka
 - pripájací alebo odbočovací pruh
 - zastávka verejnej dopravy
 - miesto, ktoré zakrýva dopravnú značku alebo svetelnú signalizáciu
 - vnútorný jazdný pruh,
 - vyhradený jazdný pruh (bus, cyklo)
 - cestička pre cyklistov
 - most

- v zákaze stáťa alebo zastavenia
- kruhový objazd
- zeleň
- iné nebezpečné alebo kolízne miesto

Popis základných účelov využitia objektov

- bývanie
- administratíva
- komercia
- školstvo
- kultúra
- šport
- zdravotníctvo
- hotely a reštaurácie

Širšie dopravné vzťahy

- diaľnice a rýchlostné komunikácie
- cesty I. až III. triedy
- miestne a obslužné komunikácie
- chodníky, pešie zóny a námestia
- cyklotrasy a cyklokoridory
- železničné a autobusové stanice a zastávky
- linky verejnej dopravy
- kritické miesta
- intenzita dopravy (ročná priemerná denná intenzita)

Určenie používateľských kategórií parkujúcich

- **Rezident** - fyzická osoba, ktorá má trvalý pobyt v zóne a má vzťah k motorovému vozidlu;
- **Návštevník** - osoba bez vzťahu k zóne so vzťahom k osobe s trvalým pobytom v zóne;
- **Abonent** - osoba, ktorá podniká na základe živnostenského oprávnenia a má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne a má vzťah k motorovému vozidlu; fyzická

osoba, ktorá je vlastníkom nehnuteľnosti v zóne a má vzťah k motorovému vozidlu (vozidlo evidované na svoju živnosť, vozidlo zamestnávateľané na súkromné účely);

- **Bonus** - fyzická osoba trvalým pobytom na území mesta so vzťahom k motorovému vozidlu, avšak nie je rezidentom v zóne;
- **Nerezident** - osoba bez akéhokoľvek vzťahu k zóne.

Kategorizácia vlastníkov vozidiel

- obyvateľ/občan,
- právnická osoba – organizácia,
- fyzická osoba – podnikateľ,
- cudzinec,
- neurčené,
- rezident z mesta zo zóny,
- rezident z mesta z inej zóny,
- vozidlo mimo mesta,
- vozidlo z mesta alebo príslušného samosprávneho kraja nájdené v Národnej evidencii vozidiel (NEV),
- nezistené vozidlo, iná zóna.

Fázy regulácie parkovania

Spôsob regulácie parkovania závisí od situácie a dopytu priamo v teréne.

Stav	Vnímanie	Forma riadenia
• Nízky dopyt po parkovaní. • Žiadne alebo malé konflikty v dôsledku rušivého parkovania.	• Parkovanie nie je problémom. • Neregulované bezplatné parkovanie je považované za prirodzené. • Nie je potrebné riadiť parkovanie na ulici.	• Iba formou miestnych zvyklostí.
• Parkovacie miesta sa v určitých lokalitách a časoch zaplnia.	• Rastúce obavy z chaosu v uliciach.	• Organizácia dopravy, ktorá určí miesta a časy, na ktorých je povolené parkovanie. • Kontrola parkovania.

• Parkujúce vozidlá tvoria prekážky v doprave. • Parkovanie na chodníkoch a v križovatkách. • Vznikajú malé a väčšie konflikty v dôsledku rušivého parkovania.	• Výzvy obyvateľov na ohľaduplné a disciplinované parkovanie.	
• Parkovanie na ulici je plne obsadené vo viacerých lokalitách a časoch. • Verejné parkoviská mimo ulice nie sú dostatočne využívané. • Nelegálne parkovanie sa stáva bežným. • Vznikajú časté konflikty v dôsledku rušivého parkovania.	• Nedostatočná ponuka parkovacích miest mimo ulice a parkovísk. • Spoplatnenie parkovania na ulici vyvoláva odpor. • Dopyt verejnosti po regulácii sa postupne zvyšuje.	• Riadenie je dôležitejšie ako zvyšovanie ponuky parkovania. • Realizácia prieskumov v problémových oblastiach • Spoplatnenie v kritických lokalitách a časov. • Zefektívňovanie kontroly.
• Zavedenie zásad regulovaného parkovania. • Ak sa nevykonáva kontrola a priebežná revízia systému, môžu sa vrátiť problémy. • Objavujú sa špecifické problémy, ktoré si vyžadujú konkrétne riešenia.	• Diskusia sa zameriava na spôsoby riadenia parkovania. • Regulácia parkovanie prináša benefity. • Prípadné chyby pri kontrole a stanovovaní cien môžu vyvolať negatívnu reakciu verejnosti.	• Rozšíriť regulované oblasti, pretože dopyt sa presúva. • Upraviť cenové hladiny. • Zlepšiť vzhľad ulice. • Zefektívniť kontrolu.

Prieskum verejnej mienky

Práca s verejnosťou je nevyhnutnou súčasťou prípravnej fázy každej parkovacej politiky. V prípade nedostatočnej alebo úplne chýbajúcej komunikácie zo strany samosprávy smerom k obyvateľom hrozí oneskorenie alebo úplné zmarenie zavedenia regulácie parkovania. Preto sa ešte v prípravnej fáze odporúča zrealizovať prieskum verejnej mienky, ktorý môže byť reprezentatívny (kvantitatívny) alebo nereprezentatívny (kvalitatívny). Bez ohľadu na metodiku však pomôže samospráve orientovať sa v názoroch obyvateľov a následne s nimi pracovať.

Odporúčané otázky v prípravnej fáze:

Demografické otázky

Pohlavie

- *Muž*
- *Žena*

Vek

Bydlisko (mestská časť, zóna, ulica)

Meritórne otázky

Koľko áut máte vo vašej domácnosti?

- *1*
- *2*
- *3 a viac*

Aké vozidlo používate?

- *súkromné*
- *služobné*
- *súkromné aj služobné*

Ako často využívate auto?

- *Každý deň*
- *Každý pracovný deň*
- *Niekoľkokrát do týždňa*
- *Občas*

Na aký účel najčastejšie používate auto? (viacero možností)

- *Do práce*
- *Kvôli rodine a deťom*
- *Nákupy, šport a voľný čas*

- *Do školy*
- *Cesta mimo mesta*
- *Iné*

Parkovanie pred vašim domom

- *Zaparkujem bez problémov*
- *Miesto chvíľu hľadám, ale nakoniec nájdem*
- *Miesto nájdem len veľmi ťažko*
- *Miesto nenájdem, musím parkovať ďalej od domu*

Na akom mieste pri dome parkujete najčastejšie? (viacero možností)

- *Na parkovisku*
- *Na ceste*
- *Na chodníku*
- *Na spevnenej ploche*
- *Na zeleni*
- *Mám vyhradené miesto*
- *V garáži*
- *Iné (uved'te)*

Čo očakávate od regulovaného parkovania (viacero možností)

- *uprednostniť obyvateľov s trvalým pobytom*
- *zvýšiť počet voľných parkovacích miest*
- *upratať nelegálne parkovanie*
- *uvoľniť chodníky od parkujúcich áut*
- *získať financie do mestského rozpočtu, ktoré budú slúžiť na rozvoj*
- *iné (uved'te)*

Súhlasíte so zavedením regulovaného parkovania?

- *Áno*
- *Nie*
- *Neviem*

Ak regulácia parkovania zvýši počet voľných miest na parkovanie, koľko eur mesačne ste ochotný(á) za to platiť mestu?

- 5
- 10
- 15 a viac
- má to byť zadarmo
- iné (uved'te)

Analýza potrieb územnej samosprávy

Pred zavedením regulácie parkovania je potrebné, aby samospráva vopred zadefinovala ciele a merateľné ukazovatele, ako napríklad:

- regulácia dynamickej dopravy,
- skvalitnenie verejných priestorov,
- tvorba výnosov,
- bezbariérovosť,
- eliminácia nelegálne parkujúcich vozidiel,
- zvýšenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky,
- úspora nákladov na prevádzku parkovacieho systému,
- zlepšenie kvality služieb pre obyvateľov.

Tieto potreby budú následne premietnuté do návrh parkovacej politiky.

Prípravná fáza

Pred prijatím podrobných pravidiel parkovania sa odporúčajú najprv prijať rámcové zásady parkovania, ktoré budú podkladom pre pilotný projekt ako aj pre prípravu vykonávacích predpisov (VZN) mesta.

Návrh rámcových zásad parkovania

1. Jednotné pravidlá pre celé mesto. To zaručí zrozumiteľnosť a mestské časti nebudú medzi sebou súťažiť.

2. Rezidenti na prvom mieste. Kto má v meste trvalý pobyt, prispieva do mestského rozpočtu a preto by mal byť zvýhodnený. Z daní obyvateľov sa totiž financuje prevádzka dopravnej infraštruktúry – verejná doprava, oprava ciest, či verejné osvetlenie, a tak je logické, že kto platí, by mal aj čerpať výhody.

3. Krátkodobé parkovanie. V lokalitách s vysokým dopytom po parkovaní bude možné zastat' len na obmedzenú dobu. Malo by sa to týkať najmä úradov, bánk, či pôšt, kde si potrebujú obyvatelia niečo rýchlo vybaviť. Ak na týchto miestach dominuje celodenné parkovanie, tak na krátke zastavenie už nie je priestor.

4. Zrušenie vyhradených miest. Vďaka tomu vznikne väčšia obrátkovosť a následne aj viac voľných miest. Tí, čo mali parkovacie miesta doteraz zakúpené, budú môcť zaparkovať v regulovanej zóne. Ak systém v celom meste začne fungovať, miest na parkovanie bude dostatok. Výnimkou by mali byť jedine držitelia preukazu ŤZP alebo TAXI.

5. Záchytné parkoviská. Tie by mali byť vybudované na okraji mesta s dobrým napojením na MHD, ideálne na koľajovú dopravu. Ak časť áut ostane stáť mimo centra, nielenže budú menšie dopravné kolóny, ale aj čistejší vzduch a menej hluku.

6. Spoplatnenie zón s vysokým dopytom. Tam, kde je po parkovaní vysoký dopyt, je spoplatnenie efektívny spôsob regulácie. To odradí časť vodičov od cestovania autom a vznikne viac voľných parkovacích miest a zmenšia sa tiež dopravné kolóny.

7. Alternatíva k autám. Ak chce mesto zaviesť regulované parkovanie, je potrebné obyvateľom a návštevníkom ponúknuť fungujúcu alternatívu. Tá by mala byť postavená predovšetkým na kvalitnej a spoľahlivej verejnej doprave. V praxi to znamená najmä budovanie nových električkových tratí, lepšie využívanie mestských vlakov, preferenciu električiek na križovatkách, ale aj vyhradené jazdné pruhy pre MHD. V neposlednom rade netreba zabúdať na bezpečné cyklotrasy a komfortné chodníky. To všetko umožní ľuďom vystúpiť z auta a cestovať inak.

8. Kontrola. Nové pravidlá nebudú fungovať, ak ich nebude mestská polícia dôsledne kontrolovať a porušenia sankcionovať.

9. Náklady a výnosy. Všetky investičné náklady na spustenie parkovacej politiky znáša mesto, vrátane informačného systému, kontrolných vozidiel Mestskej polície, ale aj spracovania projektov organizácie dopravy, vyznačenia parkovacích miest, osadenia značiek či výstavby parkovacích miest. Všetky výnosy z parkovania a zo sankcií sú príjmom mesta, avšak osobitný predpis môže určiť spôsob delenia výnosov medzi mestské, resp. miestne časti.

10. Fond mobility. Rozdiel medzi výnosmi a nákladmi z parkovania bude tvoriť príjem do fondu mobility, z ktorého budú financované projekty udržateľnej mobility (výstavba a modernizácia električkových a trolejových tratí, nákup vozidiel MHD, budovanie záchytných parkovísk a cyklotrás, rekonštrukcie ulíc a verejných priestorov a pod.)

Nástroje na riadenie parkovania

Vodiči zvyknú často vnímať parkovacie miesta ako verejný priestor, ktorý má byť bezplatný. Toto vnímanie je potrebné zmeniť a zdôrazniť, že verejný priestor slúži všetkým a jeho použitie je komplexné, teda nie len pre účely parkovania vozidiel. Preto sa pri nedostatku parkovacích miest zavádzajú spôsoby regulácie, ktoré možno navzájom kombinovať.

Spoplatnenie parkovania. Ide najúčinnější, najflexibilnejší a najvýkonnejší spôsob regulácie, avšak zároveň u verejnosti najmenej populárny. Spoplatnenie reguluje dopyt po parkovaní, ovplyvňuje správanie sa vodičov a v neposlednom rade prináša prostriedky do mestského rozpočtu. Správne určená cena je taká, ktorá pomáha udržiavať určitý podiel voľných miest (odporúča sa 85 %).

Časové obmedzenia. Určujú čas, počas ktorého je možné využiť konkrétne parkovacie miesto. Účelom zavedenia časových limitov je zvýšiť obrátkovosť parkovacieho miesta. Používajú sa napr. na miestach určených pre nakládku/vykládku tovaru alebo nástup/výstup osôb.

Preferencia vybraných skupín obyvateľov. Zvyčajne ide o vydávanie parkovacích kariet, ktoré umožňujú parkovanie vozidiel na určených parkovacích miestach. Parkovacia karta nahrádza jednorazovú úhradu parkovného a vydáva sa za zvýhodnenú cenu. Môže byť neprenosná (viazaná na EČV) alebo prenosná (pre viac vozidiel). Najčastejšie používané typy parkovacích kariet sú rezidentské, abonentské, návštevnicke, prípadne bonusové. Definíciu

týchto skupín a podmienky pre vydanie parkovacej karty si upravuje každá samospráva vo VZN o parkovaní.

Pilotný projekt

Regulácia parkovania sa odporúča zavádzať do praxe postupne, ideálne vo forme tzv. pilotného projektu. Ide o prvotnú fázu zavádzania systému so zameraním na obmedzený rozsah konečného riešenia. Rozsah je obmedzený počtom obyvateľov a konkrétnou lokalitou. V pilotnej fáze sa neuplatňujú všetky pravidlá, ale len časť z nich. Pilotný projekt do určitej miery otestuje pripravenosť daného riešenia pre konečné nasadenie do reálneho výstupu. Ide o čiastkovú realizáciu daného výstupu s cieľom otestovať funkčnosť, prípadne zhodnotiť, či je daný proces použiteľný v reálnom prostredí. Súčasťou pilotného projektu je vyhodnotenie a formulácia odporúčaní pre komplexné riešenie.

Sledované parametre pilotného projektu:

1. **Typ regulácie** (zvýhodnenie pre rezidentov, krátkodobé parkovanie a pod.)
2. **Zber dát** (počet voľných miest, obrátkovosť, vplyv na dynamickú dopravu, cestovanie verejnou dopravou).
3. **Obchádzkové trasy** a parkovanie v susedných lokalitách.
4. **Prechodná fáza** (ako dlho trvá, kým si používatelia zvyknú).
5. **Technické riešenie**.
6. **Názory obyvateľov** a skúsenosti (pred, počas, po).
7. **Kontrola** (upozorňovanie a sankcie).

Všeobecne záväzné nariadenie

Všeobecne záväzné nariadenie upravuje pravidlá parkovania. Je to základný právny dokument celého systému. Jeho príprava musí prebiehať v intenzívnej spolupráci volených zástupcov občanov, úradníkov, právnikov a odborníkov na dopravu.

Všeobecne záväzné nariadenie o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na území mesta by malo obsahovať:

- určenie úsekov miestnych ciest na dočasné parkovanie motorových vozidiel, tarifných pásiem a časových úsekov,
- spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest (prevádzkovateľ),
- registrácia používateľov,
- typy parkovacích kariet (parkovacie lístky, rezidentská karta, návštevnícka karta, abonentská karta, bonusová karta),
- zľavy,
- vydanie parkovacej karty,
- úhrada za dočasné parkovanie,
- oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty,
- platnosť parkovacej karty,
- spôsob úhrady za parkovací lístok a spôsob preukázania jeho zaplatenia,
- prevádzkový poriadok,
- kontrola a sankcie.

Projekt organizácie dopravy

Projekt organizácie dopravy je projekt dopravného značenia. Navrhujú sa v ňom zmeny existujúceho dopravného značenia v riešenej oblasti. Spracovateľom je buď interné oddelenie na mestskom úrade alebo externý dodávateľ.

Zmena dopravného značenia je významným zásahom do organizácie dopravy aj do verejného priestoru. Preto musí byť koordinovaná s mestským odborníkom na dopravu, architektom a urbanistom. Dopravné značenie musí tiež rešpektovať funkciu danej lokality.

Ideálne je, ak projekt organizácie dopravy okrem parkovania rieši aj nasledovné požiadavky:

- upokojenie dopravy,
- pešie trasy,
- bezpečné priechody pre chodcov,
- cyklopruhy,
- rozhl'ad v križovatke,
- preferenciu verejnej dopravy (vyhradené pruhy),
- zjednosmernenie ulíc.

Projekt organizácie dopravy je dôležité prediskutovať s miestnymi poslancami, s firmami ako aj s verejnosťou. Informácie od nich môžu byť cenným prínosom, avšak samospráva nesmie uprednostniť parciálny záujem pred verejným. Projekt musí korešpondovať s VZN o parkovaní alebo jeho pripravovaným znením. Po zapracovaní pripomienok ho schvaľuje príslušný dopravný inšpektorát.

Usporiadanie parkovacích miest

Rozmery parkovacích miest upravuje STN 73 6056 *Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel*. Usporiadanie parkovacích miest môže byť pozdĺžne, šikmé a kolmé.

Pozdĺžne radenie

- Používa sa najčastejšie, pretože zaberá relatívne malú šírku ulice pre parkovanie aj parkovacie manévry.
- Pri nastupovaní/vystupovaní neprekážajú susedné zaparkované vozidlá a nedochádza k poškodzovaniu dverí.
- Namiesto vyznačenia jednotlivých miest je možné vyznačiť tzv. parkovací pruh.
- Poskytuje pomerne dobrý rozhľad na vozidlá v premávke pri zachádzaní/vychádzaní z miesta.
- Nevýhodou pozdĺžneho radenia je nízka parkovacia kapacita na jednotku dĺžky ulice (na 100 m dĺžky ulice možno pre vozidlá O2 vyznačiť 15,4 pozdĺžnych miest, zatiaľ čo kolmých až 41,7)
- Vzniká nebezpečenstvo otvorenia dverí do premávky; obzvlášť nebezpečné je to pre cyklistov.

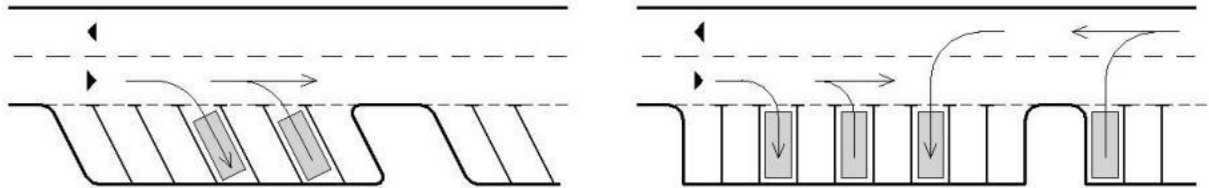


Obr. Pozdĺžne radenie

Šikmé radenie

- Predná alebo zadná časť vozidla je otočená k obrubníku.
- Môže byť riešené v rôznych uhloch k obrubníku, najčastejšie 45°, 60° alebo 70°.
- Je výhodné najmä z hľadiska priestorového usporiadania a uľahčenia parkovacích manévrov.

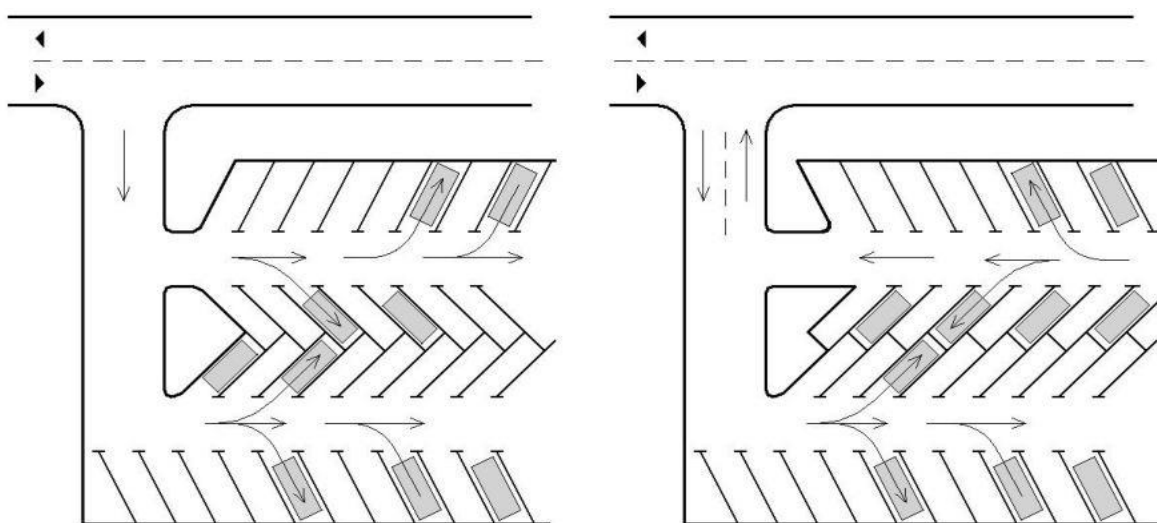
- Pri nástupe/výstupe nie sú ľudia ohrození dopravou v pohybe, cyklistov neohrozuje otvorenie dvier.
- Ak sú šikmé miesta vyznačené opačným smerom, zachádza sa na ne cúvaním. Toto usporiadanie zvyšuje bezpečnosť, pretože vodič má pri vychádzaní lepší rozhľad. Priamy výjazd do premávky je jednoduchší ako cúvanie do premávky. Nakladanie a vykladanie tovaru zo zadnej strany vozidla prebieha ďalej od premávky.



Obr. Šikmé a kolmé radenie

Kolmé radenie

- Maximalizuje parkovacie miesta na jednotku dĺžky ulice (jedno auto na cca 2,5 m), avšak má najväčšie požiadavky na šírku komunikácie potrebnej na jedno parkovacie miesto.
- Je vhodné pre odstavné plochy a parkoviská s dlhodobým parkovaním (firmy, sídliská).
- Nie je vhodné pre cesty s vysokou rýchlosťou a intenzitou dopravy.



Obr. Parkovisko so šikmým parkovaním

Pri rozhodovaní o organizácii parkovacích miest je veľmi dôležitým kritériom bezpečnosť.

- Kolmé a šikmé radenie pomáhajú upokojovať dopravu, pretože reálne aj opticky zužujú vozovku, čo vedie k zníženiu rýchlosti.
- Parkovanie môže oddeliť chodcov a cyklistov od jazdného pruhu.
- Vhodné vyznačenie parkovacích miest zlepšuje rozhľad v križovatkách a pred priechodmi pre chodcom.

Vyhradené miesta pre ťažko zdravotne postihnutých

Podľa § 44 ods. 2 zákona o cestnej premávke sa môže parkovací preukaz používať na vozidle prepravujúcom fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá spĺňa podmienky podľa osobitného predpisu [4]. Vyhradené miesto pre vozidlo s parkovacím preukazom môže byť vyznačené ako:

- všeobecné vyhradené miesto určené pre ľubovoľné vozidlo označené parkovacím preukazom,
- miesto pre konkrétneho užívateľa – na dodatkovej tabuľke sa uvádza číslo parkovacieho preukazu alebo EČV.

Samospráva určuje podmienky, či a za akých podmienok povolí vyhradenie miesta pre konkrétnych držiteľov parkovacích preukazov. Medzi obvykle požadované podmienky patrí napr. trvalý pobyt na ulici, kde má byť miesto vyhradené, parkovací preukaz, priznanie peňažného príspevku na prepravu atď. Zároveň vo VZN o miestnych daniach samospráva určuje výšku miestnej dane za trvalé parkovanie vozidla na vyhradenom parkovacom mieste pre držiteľa parkovacieho preukazu. Sadzba dane môže byť rovnaká ako za bežné vyhradenie miesta, nižšia alebo môžu byť miesta od úhrady miestnej dane oslobodené.

Pri vyhradzovaní parkovacieho miesta pre vozidlo osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie sa treba dodržať nasledovných požiadaviek:

- šírka parkovacieho miesta musí byť najmenej 3,50 m,
- pri výbere lokality pre vyhradenie miesta je potrebné zohľadniť, aby pri nástupe/výstupe neprekážali obrubníky, mestský mobiliár, zeleň, iné vozidlá,
- prístup k chodníku.

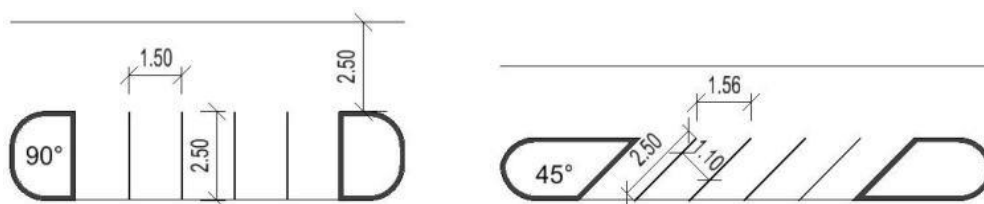
Podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie upravuje vyhláška 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie [5].

Zákon o cestnej premávke v § 44, ods. 7 uvádza: „Vodič vozidla s parkovacím preukazom môže stáť na mieste vyhradenom pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. Vodič osobitne označeného vozidla podľa odseku 1 písm. b) a vodič vozidla s parkovacím preukazom nemusí po nevyhnutne potrebný čas dodržiavať zákaz státia. Ak je to nevyhnutné, môže vodič takéhoto vozidla vchádzať aj tam, kde je dopravnou značkou vjazd povolený len vymedzenému okruhu vozidiel, a do pešej zóny; pritom nesmie ohroziť bezpečnosť cestnej premávky. Týmto oprávnením nie je dotknutá povinnosť vodiča uposlúchnuť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta súvisiaci s výkonom jeho oprávnení podľa tohto zákona.“

Parkovanie bicyklov, motocyklov a kolobežiek

Zákon o cestnej premávke umožňuje státie bicyklov, motocyklov a kolobežiek na chodníku, ak zostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. Uvedené platí aj v zónach s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia a v zóne s plateným alebo regulovaným štátom (§ 52 ods. 2 zákona o cestnej premávke). V zóne s plateným státím teda bicykel, motocykel a kolobežka môžu stáť na chodníku bezplatne.

V blízkosti peších zón, pred úradmi, obchodmi ako aj ďalšími miestami, kde sa motocykle pravidelne vyskytujú, sa odporúča pre ne vyznačiť parkovacie miesta. Minimálne rozmery miest pre motocykle nie sú v STN upravené. Odporúčané rozmery sú 1,50 x 2,50 m pre kolmé radenie a 1,10 x 2,50 m pre šikmé radenie pod uhlom 45°.



Obr. Rozmery stojísk pre motocykle

Miesta pre motocykle majú menší rozmer, preto sa odporúča ich vyznačiť tam, kde sa nevojde parkovacie miesto pre automobil. Zároveň treba dbať na to, aby neboli vyznačované bližšie ako 5 m pred priechodom pre chodcov, v rozhl'adových poliach križovatiek alebo tam, kde by mohli ohroziť bezpečnosť cestnej premávky.

Parkovanie motocyklov na miestach pre konkrétne určené miesta nemusí byť spoplatnené. Ak spoplatnené je, túto informáciu treba uviesť na dopravnom značení. Pokiaľ motocykel parkuje na platenom parkovisku na mieste pre automobily, platí rovnaký poplatok ako automobil.

Parkovanie bicyklov

Zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenska republiky, vrátane parkovania bicyklov, určujú Technické podmienky TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry [1], ktoré priamo nadväzujú na STN 73 6101 a STN 73 6110. Riešia problematiku navrhovania cyklistickej komunikácie a zariadení určených pre cyklistov tak, aby boli bezpečné. Tieto technické podmienky sú určené investorom, projektantom, dopravným inžinierom, zhotoviteľom, vlastníkom, správcom, pracovníkom štátnej správy a samosprávy a občianskym združeniam zaoberajúcim sa cyklistickou dopravou.

Na parkovanie bicyklov sa používajú cyklostojany. Každé stavebné zariadenie pre bicykel musíte splniť nasledujúce parametre:

- bezpečné zaistenie bicykla,
- možnosť uzamknutia rámu,
- viditeľnosť pre cyklistu,
- stabilita pri väčšej záťaži,
- dostupnosť na bicykli,
- bezbariérový prístup,
- jednoduchá údržba,
- v prípade umiestnenia cyklistického stojana v tmavom neosvetlenom priestore je nutné jeho osvetlenie.

Dopravné značenie

Riadenie parkovania si vyžaduje vyznačenie parkovacích miest dopravnými značkami vo forme tzv. projektu organizácie dopravy, ktorý vypracuje dopravný projektant. Tento projekt musí byť pred realizáciou schválený dopravným inšpektorátom. Vo väčšine prípadov je počet budúcich legálnych parkovacích miest nižší, ako reálny počet parkujúcich vozidiel zistených pri sčítaní. Dôvodom sú nelegálne parkujúce vozidlá, ktorých parkovanie bude po zavedení regulácie eliminované (z dôvodu bezpečnosti, bezbariérovosti, resp. prístupu záchranných vozidiel).

Pri projektovaní nového dopravného značenia je treba vnímať uličný priestor komplexne, teda nielen ako priestor pre motoristov. Projekt organizácie dopravy má zohľadňovať ľudí, nielen autá. Súčasťou projektu organizácie dopravy majú byť riešenia pre chodcov a cyklistov, zachovanie už vytvorených prirodzených koridorov pre peších, zeleň, krátkodobé zastavenie pre zásobovanie, prípadne na vyloženie a naloženie pasažierov. Všetky tieto detaily zefektívňujú využívanie verejného priestoru a robia ho atraktívnejším.

Projekty zvislého a vodorovného dopravného značenia (značky a čiary), ako aj výstavba nových parkovacích miest a rekonštrukcia ciest by mali byť odkomunikované s verejnosťou a poslancami.

Pravidlá cestnej premávky upravuje zákon o cestnej premávke č. 8/2009 Z. z. a jeho vykonávacia vyhláška č. 9/2009 Z. z., ktoré určujú všeobecne platné pravidlá a zároveň umožňuje používanie zvislých, vodorovných dopravných prostriedkov a dopravných zariadení. Úprava cestnej premávky vykonaná dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami je nadradená všeobecnej úprave cestnej premávky. (§ 60 ods. 2 zákona o cestnej premávke). Dopravné značenie má poskytnúť vodičom na viditeľnom mieste jednoznačné a zrozumiteľné informácie o dopravnom režime, a to aj vrátane parkovania.



B33 – Zákaz státiť



B34 – Zákaz státiť



P24a - Zóna s
dopravným obmedzením



IP24b - Koniec zóny s
dopravným obmedzením



V10a - Parkovacie
miesta s kolmým státím



V10b - Parkovacie
miesta so šikmým státím



V10c - Parkovacie
miesta s pozdĺžnym
státím



V10d - Parkovacie
miesta s vyhradeným
státím



V10e - Stanovište TAXI
vyznačuje priestor
stanovišťa taxi a dopĺňa
značku č. IP 20b.



V11a - Zastávka
autobusu, trolejbusu a
električky vyznačuje
priestor zastávky
uvedených vozidiel.
Značku možno použiť aj
v bielej farbe.



V12a - Žltá kľukatá čiara
vyznačuje priestor, kde
je zakázané státie
vozidiel.



V12b - Žltá súvislá čiara
vyznačuje úsek, kde je z
obidvoch strán tejto čiar
zakázané zastavenie a
státie vozidiel.



IP12 - Parkovisko



IP13a - Parkovisko
(kolmé státie)



IP13b - Parkovisko
(šikmé státie)



IP13c - Parkovisko
(pozdĺžne státie)



IP14a - Parkovisko
(státie na chodníku
kolmé alebo šikmé)



IP14b - Parkovisko
(státie na chodníku
pozdĺžne)



IP15a - Parkovisko
(čiasťočné státie na
chodníku kolmé alebo
šikmé)



IP15b - Parkovisko
(čiasťočné státie na
chodníku pozdĺžne)



IP16 - Vyhradené
parkovisko



IP17a - Platené
parkovisko (parkovacie
miesta s plateným
státím)



IP17b - Platené
parkovisko (parkovacie
miesta s regulovaným
státím)



IP19 - Parkovisko P+R
(zaparkuj a choď)



IP16 - Vyhradené
parkovisko



IP17a - Platené
parkovisko (parkovacie
miesta s plateným
státím)



IP17b - Platené
parkovisko (parkovacie
miesta s regulovaným
státím)



IP19 - Parkovisko P+R
(zaparkuj a choď)



IP25a - Pešia zóna



IP25b - Koniec pešej
zóny



IP27a - Zóna s plateným
parkovaním



IP27b - Koniec zóny s
plateným parkovaním

Komunikácia s verejnosťou a participatívny proces

Komunikácia s verejnosťou, reklama a marketing výrazne ovplyvňujú verejnú diskusiu v rozhodovacom procese o mestskom plánovaní a mobilite. Okrem konvenčných médií (televízia, rozhlas, tlač) v posledných rokoch výrazne vzrástol dosah online médií. Popularita sociálnych sietí prináša obrovské množstvo obsahu, ktorý používatelia produkujú neraz bez verifikácie správnosti. Úroveň verejnej diskusie sa často zjednodušuje a radikalizuje. Vznikajú tzv. bubliny, teda názorovo rozdelené komunity, kde jedna skupina ľudí presadzuje riešenia na úkor druhej. Rastie subjektívny pocit, že bežní ľudia nie sú zapojení do rozhodovania. Občania sa rozchádzajú v kontroverzných otázkach (vodiči vs. chodci, parkovacie miesta vs. ihriská, cyklista vs. vodič, cyklisti vs. chodci, rozvoj vs. stabilizované štvrte). Nesprávny spôsob komunikácie s verejnosťou je často zásadnou prekážkou, prečo sa mnohým mestám nedarí presúvať cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na udržateľné formy mobility.

Komunikačné kanály a marketingový mix

Samospráva má v súčasnosti široké možnosti, ako komunikovať s verejnosťou a zvoliť optimálny marketingový mix. Intenzita komunikačnej kampane závisí aj od možností rozpočtu.

Vlastné komunikačné kanály

- webstránka úradu,
- mestské noviny,
- stránka mesta na Facebooku,
- stránka mesta na Instagrame.
- video kanál mesta na YouTube,
- blogy primátora a poslancov,
- letáky a tlačoviny,
- telefonické informačné centrum,
- e-mailová adresa,
- diskusné fórum na internete.

Komunikácia s médiami

- tlačové konferencie,

- tlačové správy.

Vonkajšia reklama

- billboardy,
- citylighty,
- plagáty,
- informácie vo verejnej doprave,
- bannery.

Elektronické médiá

- televízia,
- tlač,
- rozhlas,
- online médiá,
- reklamné siete.

Stretnutia s obyvateľmi

- diskusie,
- stretnutia v teréne,
- podujatia.

Súčasťou práce s verejnosťou je aj zapojenie súkromného a neziskového sektora.

Participatívny proces

V súčasnej podobe zastupiteľskej demokracie je proces zapojenia verejnosti do rozhodovania v spoločnosti veľmi dôležitý. Ide o tzv. formou participatívneho procesu, ktorý sa chápe ako „možnosť obyvateľov podieľať sa na rozvoji mesta, zlepšovať potreby a priority obyvateľov, zapájať ich do verejného života a diania, pomáhať pri modernizácii správy vecí verejných, zvyšovať efektivitu, legitimitu, dôveryhodnosť a transparentnosť verejného rozhodovania a znižovania klientelizmu a korupcie.“

Existujú štyri hlavné úrovne participatívneho procesu:

1. občania sú informovaní o príprave verejnej politiky,
2. občania sa zúčastňujú diskusie o alternatívach verejnej politiky,
3. občania sa podieľajú na rozhodovaní o verejnej politike,
4. občania sa podieľajú na dosiahnutí dohody o prioritách verejnej politiky, ako aj na jej implementácii.

Zapojenie občanov do rozhodovacieho procesu má viacero významných pozitív. Existuje však niekoľko možných rizík: nepochopenie zmyslu participácie, nevhodná implementácia alebo nesplnenie očakávaní aktérov. Preto je na rozhodnutí samosprávy, do akej miery zapojí obyvateľov do tvorby parkovacej politiky.

Angažovanosť občanov je pre samosprávu výzvou, no má veľa skrytých ťažkostí spojených s participáciou verejnosti. Ľudia sa musia navzájom počúvať, vrátane tých, ktorí sa nevedia jasne vyjadrovať. Žiaľ, verejnej diskusie sa zúčastňujú nielen odborníci a vnímavé publikum, ale aj konfliktní ľudia. Hrozí preto nepochopenie participatívneho procesu. V neposlednom rade sa zástupcovia mesta obávajú, že niekto prevezme moc rozhodovať. Napriek všetkým vyššie uvedeným rizikám je participatívny proces kompromisom medzi zastupiteľskou demokraciou a nekontrolovanou diskusiou na sociálnej sieti.

Realizačná fáza

Pre väčšinu obyvateľov sa projekt regulácie dopravy stáva viditeľným až vo fáze realizácie. Po jej dokončení sa výsledok porovná s požiadavkami. Územná samospráva musí brať do úvahy, že takmer nikdy nebude možné úplne dosiahnuť výsledok projektu, ktorý presne zodpovedá pôvodným požiadavkám. Počas realizácie často dochádza k neočakávaným udalostiam projektový tím sa preto môže odchýliť od zoznamov požiadaviek.

Obstarávanie tovarov a služieb

Pre zabezpečenie čo najvyššej kvality tovarov a služieb je potrebné obstarat' dodávateľov na základe podrobného opisu:

- spracovanie projektu organizácie dopravy,
- stavebné práce - úprava povrchov existujúcich ciest, parkovísk a chodníkov, vrátane rekonštrukcie súvislých úsekov a budovania nových; búranie existujúcich betónových a asfaltobetónových konštrukcií,
- realizácia zvislého a vodorovného dopravného značenia,
- výsadba zelene a revitalizácia verejných priestranstiev,
- vývoj informačných systémov na správu parkovania.
- komunikačná kampaň (letáky, inzercia, grafické práce, organizácia stretnutí),
- internetová stránka,
- platobné zariadenia a kanály pre úhradu parkovného (parkovacie automaty, SMS platby, platba kartou online, mobilná aplikácia),
- manažment kontroly parkovania v teréne (skenery, monitorovacie vozidlá, mobilné telefóny).

Registrácia používateľov

Pred samotným spustením regulácie parkovania je nevyhnutné vyčleniť obyvateľom dostatok času na registráciu do systému. Informačný systém by mal byť realizovaný tak, aby integroval údaje z týchto štátnych registrov: Register fyzických osôb, Register právnických osôb, Register adries, Kataster nehnuteľností a Národná evidencia vozidiel. Vďaka tomu bude registrácia pre používateľov komfortná a rýchla.

Dôležitou súčasťou registračnej fázy je zriadenie zákazníckej podpory (prostredníctvom e-mailu, webovej stránky, chat botu, call centra a tiež zákazníckeho centra).

Kontrola a vyhodnocovanie

Zavedením regulovaného parkovania sa práca mesta nekončí. Systém parkovania treba neustále sledovať, reagovať na pripomienky, odstraňovať chyby a realizovať návrhy na vylepšenie. Dôležitou súčasťou práce samosprávy je kontrola a udeľovanie sankcií. Je tiež potrebné počítať s prirodzenou snahou motoristov hľadať spôsoby ako systém obísť alebo zneužiť.

Kontrola

Účelom kontroly je zosúladiť ciele regulácie parkovania so skutočnosťou. Kontroluje sa najmä oprávnenosť vozidla parkovať v konkrétnej lokalite a v danom čase. Kontrolu je nevyhnutné vykonávať od prvého dňa po spustení systému a to v pravidelných časových intervaloch. V prechodnom období by malo ísť najmä o edukáciu a upozornenia. Sankcie by mali byť udelené až po uplynutí istého času a po viacnásobnom porušení pravidiel.

Vyhodnocovanie

V dôsledku zavedenia regulácie parkovania možno očakávať nasledovné scenáre:

- presun áut na vonkajší okraj regulovanej zóny alebo do inej zóny,
- presun áut do lokality s nižšou cenou alebo s inou formou časového obmedzenia,
- obsadzovanie menej atraktívnych miest na parkovanie,
- vodiči budú viac využívať parkovanie v súkromných garážach, resp. na súkromných pozemkoch,
- zamestnávateľia vytvoria priestor pre vozidlá zamestnancov v areáli firmy,
- vzniknú nové parkoviská na nevyužitých pozemkoch,
- úprava času návštevy (v čase kedy je to lacnejšie alebo bezplatné),
- skrátenie dĺžky parkovania (plánovanie kratších návštev),
- presun iným dopravným prostriedkom (verejná doprava, bicykel, pešo, kolobežka),

- zdieľanie jazdy (car-pooling),
- celkovo možno očakávať, že regulácia a spoplatnenie parkovania zvýši počet disponibilných voľných miest,
- zníženie intenzity dynamickej dopravy a zmenšenie kolón v dôsledku zníženého dopytu po statickej doprave.

Po spustení regulovaného parkovania je potrebné priebežne viesť evidenciu o správaní sa vodičov. Systematické sledovanie situácie umožní flexibilne modifikovať realizovanú parkovaciu stratégiu. Odporúča sa v čase sledovať tieto parametre:

- počet voľných miest a obsadenosť,
- štruktúru vozidiel (typ, EČV),
- dĺžku parkovania,
- nelegálne parkovanie,
- vplyv na dynamickú dopravu.

Prieskum verejnej mienky

Podobne ako v prípade analytickej fázy, práca s verejnosťou je nevyhnutnou súčasťou aj realizačnej fázy. Odporúča sa zrealizovať prieskum verejnej mienky, ktorý môže byť reprezentatívny alebo nereprezentatívny. Samospráve pomôže zorientovať sa v názoroch obyvateľov a porovnať ich so stavom pred zavedením regulácie parkovania. Odporúčané otázky:

Demografické otázky

Pohlavie

- *Muž*
- *Žena*

Vek

Bydlisko (mestská časť, zóna, ulica)

Meritórne otázky

Koľko áut máte vo vašej domácnosti?

- 1
- 2
- 3 a viac

Aké vozidlo používate?

- *súkromné*
- *služobné*
- *súkromné aj služobné*

Ako často využívate auto?

- *Každý deň*
- *Každý pracovný deň*
- *Niekoľkokrát do týždňa*
- *Občas*

Na aký účel najčastejšie používate auto? (viacero možností)

- *Do práce*
- *Kvôli rodine a deťom*
- *Nákupy, šport a voľný čas*
- *Do školy*
- *Cesta mimo mesta*
- *Iné*

Parkovanie pred vašim domom

- *Zaparkujem bez problémov*
- *Miesto chvíľu hľadám, ale nakoniec nájdem*
- *Miesto nájdem len veľmi ťažko*
- *Miesto nenájdem, musím parkovať ďalej od domu*

Na akom mieste pri dome parkujete najčastejšie? (viacero možností)

- *Na parkovisku*
- *Na ceste*
- *Na chodníku*
- *Na spevnenej ploche*
- *Na zeleni*
- *Mám vyhradené miesto*
- *V garáži*
- *Iné (uved'te)*

Voľné parkovacie miesta pri vašom dome po zavedení regulovaného parkovania

- *Je to lepšie (viac voľných miest)*
- *Problém nájsť parkovacie miesto ostal*
- *Je to horšie*
- *Miest bol dostatok predtým aj potom*
- *Netýka sa ma to, mám súkromné parkovacie miesto*

Skúsenosti s registráciou do systému

- *Bez problémov (systém ma zaregistroval automaticky)*
- *Bolo treba doložiť dokumenty, ale podarilo sa to*
- *Nefungovalo to dobre*
- *Iné (uved'te)*

Odporúčate zavedenie regulovaného parkovania aj v iných lokalitách?

- *Áno*
- *Nie*
- *Neviem*

Registračný poplatok

- *Je to primeraná cena*
- *Je to veľa*
- *Nevadila by mi ani vyššia cena*

Zpracovanie zmien

Po ukončení fázy vyhodnotenia projektu sa odporúča odstrániť chyby ako aj zapracovať všetky relevantné návrhy do vykonávacích predpisov. Dôležitou časťou vyhodnotenia je komunikácia so všetkým relevantnými aktérmi vrátane verejnosti.