



## RIADENIE PARKOVANIA V MESTÁCH A OBCIACH

V apríli predstavila Bratislava detaily pripravovanej parkovacej politiky. Oznámenie vyvolalo rôzne emócie - nevoľu i nádej na zmenu. Parkovanie však netrápi iba naše hlavné mesto. Týka sa väčších i menších miest, a dokonca aj obcí, najmä turisticky vyhľadávaných.

Jednoznačnou odpoveďou na problémy s parkovaním je **riadenie parkovania**. Ako riadiť - na to už taká jednoznačná odpoveď nie je. Kým pri menších problémoch môže pomôcť dopravné značenie a dôsledná kontrola, rozsiahle nelegálne parkovanie a preplnené parkoviská budú potrebovať účinnejšie nástroje. Je ich niekoľko, no najefektívnejším je cena. Alebo inak - spoplatnenie parkovania. **Zdôrazňujeme, že spoplatnenie nie je jediným a nevyhnutným riešením pre každú samosprávu. A taktiež, že riadenie parkovania nemusí vždy znamenať spoplatnenie parkovania.**



Operačný program  
**Efektívna  
verejná správa**



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond

Projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu  
v rámci Operačného programu Efektívna verejná správa.

Parkovanie je veľmi rozsiahla problematika a preto sme sa rozhodli pre rozdelenie tohto newslettera do dvoch častí. Prvá časť je stručným úvodom pre prípravu a zavedenie plateného parkovania. Ide o veľmi zjednodušený prehľad pre zorientovanie sa v problematike (kapitola 1). Druhá časť ponúka rozsiahlejšie informácie, zdôrazňuje význam regulácie a jej dopady na život v meste alebo obci, oboznamuje s legislatívou a tvorbou projektu dopravného značenia, obsahuje usmernenia pre cenotvorbu, výber technológií, kontrolnú činnosť a zber údajov o parkovaní (kapitoly 2 – 9).

Autori sa v tomto newsletteri delia s ostatnými kolegami o ich skúsenosti, ktoré získali pri príprave a prevádzkovaní systému plateného parkovania v

meste Trenčín od roku 2017 a ktoré sa v súčasnej dobe pripravuje na rozšírenie z pôvodného počtu cca 4.200 platených miest na státie na cca 8.700 miest. V Trenčíne bolo v prvom kroku spoplatnené najmä centrum mesta a prilahlé územia, teraz sa plánuje rozšírenie regulácie aj na najväčšie trenčianske sídlisko JUH. Práve praktické skúsenosti autorov (od prvotných problémov s výberom formy prevádzkovania, s komunikáciou s občanmi, schvaľovanie VZN, následné kontroly prokuratúry a iných kontrolných orgánov, úpravy systému, jeho vylepšenia a modernizácie..) budú, dúfame, prínosom pre tých z Vás, ktorí uvažujú nad riešením parkovania vo svojej obci či meste.

# 1 SPOPLATNENIE PARKOVANIA V KOCKE – PRVÉ KROKY

## 1.1 POLITICKÉ KROKY

Riadenie a spoplatnenie parkovania je strašiakom každého politika. Je to nepopulárna téma, ktorú sa politici boja otvárať. Predsa len kto by nechcel byť zvolený znova? Kto sa chce dobrovoľne vystaviť prvotným negatívnym reakciám obyvateľov? Ukazuje sa ale, že ak je riadenie parkovania zavedené úspešne, jeho priame benefity občania časom ocenia a neohrozia volebný výsledok. Je nevyhnutné, aby to bol práve primátor, alebo starosta, kto si stanoví cieľ riadiť parkovanie a začne si viac vážiť verejný priestor a pretvárať ho na priestor pre všetkých občanov, nielen pre majiteľov áut.

Politické kroky, ktoré musíte podstúpiť:

- » Nájsť odvahu.
- » Dohoda primátora a poslancov na otvorení témy regulácie parkovania.
- » Analýza súčasného parkovania v meste a príprava Všeobecne záväzného nariadenia (ďalej len VZN).
- » Spoločná komunikácia prečo je riadenie nevyhnutné a ako pomôže občanom mesta.
- » Zabezpečenie financovania prípravy riadenia v rozpočte.
- » Získanie potrebného počtu hlasov poslancov na schválenie VZN.

## 1.2 PRAKTICKÉ KROKY NA ÚRADE

Riadenie parkovania, ktoré má byť realizované mestským úradom, alebo mestskou organizáciou predstavuje taký objem práce, ktorý bežne vykonáva komerčná spoločnosť venujúca sa len tejto forme podnikania. Práve preto nie je nič neobvyklé, keď na úrade chýbajú potrebné ľudské sily, know-how a technické vybavenie.

Kroky pre realizáciu:

- » Určiť projektového manažéra a tím pracovníkov zavedenia riadenia parkovania.
- » Komunikovať o potrebe riadenia parkovania.
- » Zaznamenať skutkový stav v teréne a potreby typu riadenia parkovania.
- » Pripraviť všeobecne záväzné nariadenie.
- » Naprojektovať dopravné značenie a úpravy v uliciach.
- » Obstarať tovary a služby potrebné pre riadenie parkovania.
- » Spustiť riadenie parkovania.
- » Kontrolovať dodržiavanie dopravného značenia a VZN.
- » Pozorovať správanie sa dopravy, napĺňanie cieľa riadenia parkovania a vykonávať potrebné úpravy.

### 1.2.1 URČIŤ PROJEKTOVÉHO MANAŽÉRA A TÍM PRACOVNÍKOV ZAVEDENIA RIADENIA PARKOVANIA

Je potrebné nájsť a určiť kompetentnú osobu, ktorá bude zodpovedať za prípravu celého systému, jeho monitorovanie a navrhovanie vylepšení. Zväčša je to pracovník na útvare dopravy, ktorý má prehľad o Zákone o cestnej premávke, Cestnom zákone, Stavebnom zákone a STN. Zároveň to musí byť osoba mysliaca v širšom kontexte samosprávy. Nesmie teda zabúdať na iné právne normy, ktoré upravujú chod samosprávy a v neposlednom rade komunikáciu s verejnosťou.

Je dôležité poznamenať, že tento človek potrebuje adekvátnu podporu vedenia mesta, či už v materiálo-technickom vybavení, ale aj v počte pracovných síl, ktoré spoločne pripravujú všetky potrebné kroky pre riadenie parkovania. Nepodceňte množstvo práce, ktoré bude potrebné urobiť.

### 1.2.2 KOMUNIKOVAŤ O POTREBE RIADENIA PARKOVANIA

Poukážte na problémy v uliciach, vysvetlite, ako môže riadenie parkovania pomôcť k zlepšeniu. Občania môžu pochybovať o tom, že spoplatnenie prinesie zmenu a vnímajú ho ako ďalšiu daň, za ktorú nezískajú žiadny profit. Prvoradým cieľom riadenia parkovania však nemá byť príjem, ale odstránenie nelegálneho parkovania (napr. na

verejnej zeleni, v križovatkách atď.) a dosiahnutie primeranej obsadenosti parkovacích miest. Cena je iba spôsob, ako to dosiahnuť. Komunikujte občanom aj ďalšie možnosti mobility. Použite príklady z iných miest. Pochopenie súvislostí môže čiastočne znížiť negatívne emócie, ktoré spoplatnenie vyvoláva. Preto vysvetľujte, vysvetľujte, vysvetľujte...

## 1.2.3 ZAZNAMENAŤ SKUTKOVÝ STAV V TERÉNE A URČIŤ TYP BUDÚCEJ REGULÁCIE

Pre úspešné zavedenie regulácie je potrebné podrobne analyzovať realitu ktorá sa odohráva v uliciach – spočítať vozidlá a porovnať ich s počtom riadnych parkovacích miest. Možností, ako tento zber dát vykonať je niekoľko. Prekvapivo, nemusí ísť len o high-tech spôsoby. Najjednoduchším spôsobom je ručné počítanie.



Počítajú sa vozidlá parkujúce na vyznačených miestach aj mimo nich. Sčítanie robíme v čase, kedy je dopyt po parkovaní vyšší – v centre mesta je to zvyčajne počas dňa, pri bytových domoch na sídliskách v noci (po 23-tej hodine, v strede týždňa). Ak riešime sídliská, odporúčame zaznamenávať vozidlá podľa typu (osobný automobil, dodávka, ...) a okresu, kde je vozidlo evidované (prvé dve písmená EČV). Nezískame síce presnú informáciu o „domácich“ a „cudzích“ vozidlách

(vzhľadom k referentským vozidlám, leasingom atď.), ale aspoň približnú.

Zistené údaje o počte vozidiel je potrebné porovnať s reálnym počtom legálnych parkovacích miest v lokalite, ktorá bola analyzovaná. Netreba zabúdať spočítať aj súkromné plochy, na ktorých vozidlá parkujú a porovnať aj tento údaj. Ukazuje sa, že pri spustení regulácie sa zvýši využívanie súkromných plôch na parkovanie. Príkladom sú garáže, ktoré si občania upracú a zaparkujú svoje auto tam, miesto ulice; dvory rodinných domov, pretože mnohým je zaťažko zaparkovať na vlastný pozemok...

Taktiež je potrebné zvážiť, či je možné dopravným značením lepšie usporiadať ulicu, príp. ju zjednosmerniť a vyznačiť nové miesta na existujúcich komunikáciách (ak sú nové miesta potrebné). Viac o uličnom priestore nájdete v kapitole 5.

Po oboznámení sa s výsledkom analýz je potrebné určiť si prípadné stavebné zmeny v teréne a typy budúcej regulácie. Po zavedení regulácie môžete počítať so všeobecným úbytkom vozidiel na sídlisku v rozpätí cca – 5 až – 10 %, v centrách miest i viac. Je žiadané vytlačiť dodávky a nákladné autá na okraj sídliska, na neatraktívne parkovacie plochy, alebo úplne. Viac sa o zbere údajov dozviete v kapitole 8.

Popísali sme „laický“ zber údajov, ktorý môže mesto/obec použiť pre zistenie aktuálneho stavu. Pokiaľ sa samospráva rozhodne pre komplexné riešenie parkovania v určitej oblasti/lokalite, je vhodné, ak si sčítanie zabezpečuje spracovateľ projektu organizácie dopravy a vyhotoví ho na odbornej úrovni.

V tomto kroku je dobré začať rozmýšľať, čo ovplyvňuje parkovanie v skúmanej zóne a ktoré regulačné nástroje je vhodné použiť pre dosiahnutie čo najlepšieho výsledku. Možnosti riešenia nájdete v kapitole 6.

## 1.2.4 PRIPRAVIŤ VŠEOBECNE ZÁVÄZNÉ NARIADENIE

V prílohe nájdete vzorové VZN upravujúce pravidlá parkovania, ktoré si dokážete ľahko prispôbiť pre vaše mesto. Je to základný právny dokument, ktorý je alfou a omegou celého systému. Jeho príprava musí prebiehať v úzkej spolupráci právnikov a odborníkov na dopravu. Nie je nič zlé, ak sa na jeho tvorbe podieľajú aj politici, ale je potrebné dať si pozor na snahu vložiť do VZN populistické myšlienky, výnimky, alebo inak nabúravať systém regulácie. Vstup od politikov poznajúcich svoj volebný okrskok je ale žiadaný, najmä keď vedia dobre popísať problémové lokality a vedia navrhnúť dopravné zmeny v teréne. Príprave VZN sa ďalej venuje kapitola 4.

## 1.2.5 NAPROJEKTOVAŤ DOPRAVNÉ ZNAČENIE A ÚPRAVY V ULICIACH

Riadenie parkovania spojené so spoplatnením si vyžaduje vyznačenie parkovacích miest dopravnými značkami. Dopravní projektanti navrhnu na existujúcich uliciach parkovacie miesta, vypracujú tzv. projekt organizácie dopravy. Tento 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). Sú to práve tie vozidlá, ktoré stoja v križovatkách, na chodníkoch, jednoducho "načierno". Jedným z dôvodov regulácie parkovania je vytvorenie bezpečných podmienok pre chodcov, záchranné zložky a iných účastníkov cestnej premávky. Stále platí pravidlo, že vodiči chcú parkovať čo najbližšie k svojmu bytu alebo cieľu cesty a teda radšej zaparkujú nelegálne, ako by mali zaparkovať ďalej.

Je teda na dopravných inžinieroch a projektantoch, navrhnuť nové parkovanie tak, aby sa najskôr naplno využívali parkovacie kapacity aj v neatraktívnych lokalitách a až potom pristúpiť k budovaniu nových parkovacích miest. Neatraktívnymi lokalitami myslíme najmä existujúce plochy, ktoré vodiči nevyužívajú, pretože sú napr. ďaleko (vo väčšej dochádzkovej vzdialenosti). Avšak keď sa spoplatnia miesta v centre, bezplatné neatraktívne lokality začnú byť vodičmi vyhľadávané.

Platí pravidlo, že čím viac parkovacích miest vytvoríme, objaví sa viac áut, ktoré tieto parkovacie miesta zaplnia. Jedná sa o takzvaný indukovaný dopyt po dopravnej infraštruktúre. Rozumné je riadenie parkovania, nie nekonečné budovanie kapacít. Takéto riešenie je dlhodobou udržateľné z mnohých pohľadov - priestorových, ekonomických, ekologických, urbanistických...



Pri projektovaní nového dopravného značenia je treba vnímať uličný priestor ako priestor pre všetkých, nielen motoristov. Mestá sú pre ľudí, nie autá. Áno, dopyt po parkovaní je potrebné do istej miery uspokojiť, ale pri projektovaní budúceho verejného priestoru je nevyhnutné myslieť na chodcov, cyklistov, zachovanie už vytvorených prirodzených trás chodcov, zeleň, krátkodobé státie na vyloženie a naloženie pasažierov a mnohé iné detaily, ktoré robia uličný priestor príjemným pre život.

Sú samozrejme prípady, kedy je budovanie nových parkovacích miest nevyhnutné. Vtedy je potrebné zvážiť spôsob, akým nové miesta budovať. Niekedy stačí o niekoľko desiatok centimetrov rozšíriť vozovku, aby sa parkovacie miesta dali vyznačiť podľa noriem. Inokedy je potrebné posunúť prilahlý chodník o niekoľko metrov do zelene, či nahradiť desiatky metrov štvorcových súvislej zelene novými parkoviskami. V týchto radikálnych prípadoch treba zabezpečiť adekvátnu náhradu úbytku zelene iným spôsobom. Napríklad v blízkej vzdialenosti osadiť lavičky s mobiliárom, oddeliť nové parkovisko zeleňou a novou výsadbou, vybudovať nový osvetlený chodník a iné pozitívne zásahy do verejného priestoru.

Projekty zvislého (značky) a vodorovného (čiar na vozovke) dopravného značenia a novej výstavby parkovacích miest by mali byť odkomunikované s verejnosťou a poslancami. Pri týchto stretnutiach je nevyhnutná dávka trpezlivosti a vyzbrojenie sa argumentmi o dobrých príkladoch z praxe, kde už regulácia parkovania funguje. Dopravnému značeniu sa venuje kapitola 5.

## 1.2.6 OBSTARÁŤ TOVARY A SLUŽBY

Pre zníženie rizika nízkej kvality dodaných tovarov a služieb je nevyhnutné obstaráť dodávateľov na základe podrobného a kvalitného opisu obstarávaných tovarov a služieb. Proaktívna komunikácia s vybranými dodávateľmi je nevyhnutná pre úspešné vyhotovenie zákaziek a v súčasnosti je v zmysle § 25 zákona o verejnom obstarávaní aj povolená.

Príklady tovarov a služieb:

- » Projekčné práce pre spracovanie projektu dopravného značenia, príp. výstavbu nových parkovísk
- » Práce v teréne
  - Úprava existujúcich povrchov parkovísk, ciest, chodníkov
  - Realizácia dopravného značenia – zvislé, vodorovné značenie
  - Výstavba nových parkovísk
- » Informačné a platobné systémy na správu parkovania – hlavne v prípadoch väčších miest
  - Manažment predaja parkovacích kariet
  - Platobné kanály pre úhradu parkovného (parkovacie automaty, SMS platby, platba kartou online, mobilná aplikácia)
  - Manažment kontroly parkovania v teréne
- » Vybavenie pre kontrolu parkovania, napríklad:
  - Osobné auto
  - Mobilné telefóny
  - Tablety
  - Monitorovacie vozidlo

## 1.2.7 SPUSTIŤ RIADENIE PARKOVANIA

V posledných týždňoch pred spustením riadenia a spoplatnenia je čas, kedy sa do nej musia zapojiť občania. Ide najmä o nákup parkovacích kariet. Podľa počítaní vozidiel v uliciach je možné odhadnúť počet kariet, ktoré si prídu občania vybaviť. Preto je potrebné sa na tento počet pripraviť zaškolením dostatočného počtu pracovníkov. Okrem znalosti ako vybaviť parkovaciu kartu, by mali podrobne poznať systém regulácie, pretože obyvatelia sa ich budú aktívne pýtať na to, ako bude systém fungovať. Títo zamestnanci sú kontaktným bodom pre odpovede na množstvo otázok, ktoré z verejnosti určite budú prichádzať. Práve fakt, že títo pracovníci budú schopní odpovedať, pomôže zníženiu odporu verejnosti k spoplatneniu. Za zváženie stojí aj zriadenie samostatnej telefonickej linky o parkovaní, na ktorú môžu občania zavolať a spýtať sa, čo ich zaujíma.

Ak máte obstarané nové parkovacie automaty, je spočiatku vhodné zabezpečiť k najviac vyťaženým automatom brigádnikov, ktorí pomôžu vodičom zakúpiť parkovacie lístky alebo ich naučia iné formy platby (SMS, platobná karta, mobilná aplikácia).



Rovnako je žiaduce, aby mali tieto osoby prehľad o systéme riadenia a vedeli odpovedať na základné otázky občanov.

### ODPORÚČAME:

Na webstránke, kde informujete o parkovaní, odporúčame zriadiť „sekcii“ Otázky a odpovede. V nej môžete sústrediť odpovede na často sa opakujúce otázky. Ide najmä o pravidlá určené vo VZN, ktoré sú ťažšie zrozumiteľné. Takýmto spôsobom je vhodné ich „prerozprávať“ do zrozumiteľnej podoby. Pre občanov je to ďalší zdroj informácií a pre vás zrejme o niekoľko prijatých telefonátov menej.

## 1.2.8 KONTROLOVAŤ DODRŽIAVANIE DOPRAVNÝCH ZNAČIEK A VZN

Kontrolu regulácie je nutné vykonávať od prvého dňa po spustení systému. V prvých dňoch a týždňoch by malo ísť najmä o edukáciu vodičov a napomenutia. Viac informácií o kontrole sa dozviete v kapitole 4.3, 4.4 a 7.

## 1.2.9 POZOROVAŤ SPRÁVANIE SA DOPRAVY A VYLEPŠOVAŤ SYSTÉM

Spoplatnením parkovania sa práca nekončí. Systém parkovania treba sledovať a reagovať na zmeny, ktoré sa prirodzene objavia. Môžu prísť rôzne požiadavky verejnosti, ktoré treba vyhodnocovať a prípadne zapracovať. Pri ich vyhodnotení treba zohľadniť prípadné dopady na funkčnosť systému. Treba počítať s prirodzenou snahou motoristov hľadať spôsoby ako systém obísť alebo zneužiť niektorú z náležitostí VZN a nastavených pravidiel.

### PRÍKLAD Z PRAXE:

V jednom pásme máme použité dve rôzne doby spoplatnenia. Na vybratých uliciach je platené parkovanie od 8.00 do 16.00 h (v ostatnom čase bezplatné), na všetkých ostatných uliciach v danej lokalite je platené nonstop od 0.00 do 24.00 h v pracovných dňoch. Ulice s kratšou dobou spoplatnenia začali vodiči po 16.00 využívať v takej miere, že ich parkovanie obmedzovalo „rezidentov“ v neďalekom bytovom dome.

Na základe požiadavky občanov bola predĺžená prevádzková doba na nonstop

režim od 0.00 do 24.00 h. Miesta so skrátenou dobou spoplatnenia boli presunuté do vzdialenejšej lokality.

Podobné i rôzne ďalšie požiadavky vzniknú ako reakcia na spustenie systému. A je to v poriadku, pretože niektoré reakcie vodičov nevieme dopredu predvídať. Dôležité je tieto požiadavky riešiť. Avšak nie vždy je možné vyhovieť. Sú to napríklad prípady, kedy vodiči žiadajú „zlegalizovať“ ich doterajšie parkovanie. Tzn. na plochách, kde zvykli roky parkovať, žiadajú vyznačiť parkovacie miesta. Vyznačenie parkovacieho miesta je však upravené legislatívou, musí spĺňať isté parametre a preto nie vždy je možné týmto požiadavkám vyhovieť.



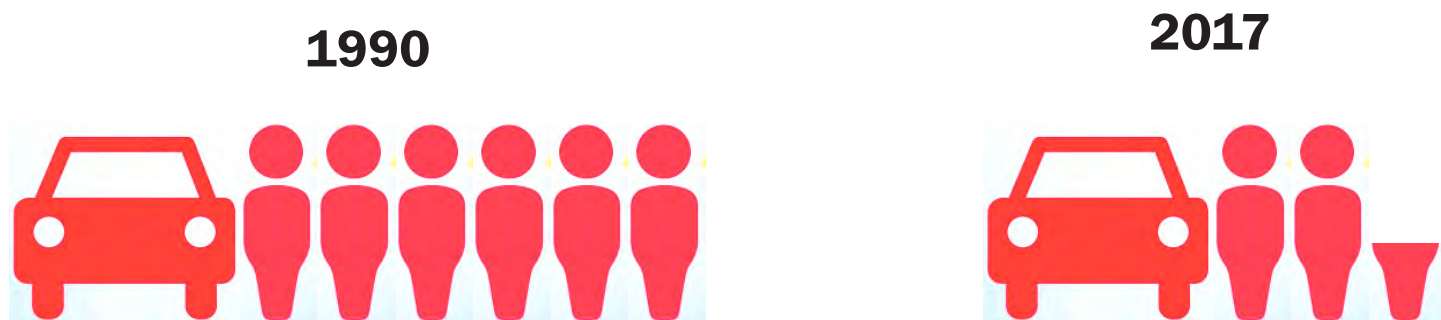


## 2 RIADENIE PARKOVANIA

Ako vyzerajú naše ulice a námestia? Sú príjemné pre život? Sú plné ľudí alebo áut? Aký priestor majú chodci, cyklisti, verejná doprava?

Dánsky architekt Jan Gehl zhodnotil situáciu vo východoeurópskych mestách nasledovne: „... vďaka komunizmu majú teraz ľudia pocit, že sloboda rovná sa jazdiť kamkoľvek autom a kdekoľvek parkovať.“ [1] Dôsledky tohto „slobodného“ správania vidíme v našich uliciach.

Počet osobných automobilov (ďalej len OA) na Slovensku vzrástol z **875.550** (r. 1990) na **2.223.117** (r. 2017). Počet OA pripadajúcich na 1.000 obyvateľov vzrástol zo **164** OA/1.000 obyvateľov (r. 1990) na **409** OA/1.000 obyvateľov (r. 2017). Ak tieto údaje vyjadríme opačne, zistíme počet obyvateľov pripadajúcich na 1 automobil, ako to znázorňuje obrázok 1. [2]



Obrázok 1: V roku 1990 pripadalo 6 osôb na 1 vozidlo. V roku 2017 iba 2,44 osoby.

Najvyšší nárast počtu OA v rokoch 2005 – 2014 v rámci krajín EÚ bol zaznamenaný v Poľsku (62,8 %) a na Slovensku (48,1 %). [3]

Zvýšenie počtu vozidiel vedie ku zvýšeniu dopytu po plochách – pre jazdu i parkovanie. **Priemerné vozidlo je zaparkované až 95 % času.** [4] V priebehu dňa zvyčajne jedno vozidlo potrebuje viacero parkovacích miest. Potreba priestoru je rovnaká, či ide o vozidlo na benzín, naftu alebo elektromobil. V kolóne elektromobilov čakáme rovnako dlho, ako v kolóne benzínových vozidiel. Elektromobily sú lepšie z hľadiska ovzdušia v mestách, avšak z hľadiska priestoru je vozidlo ako vozidlo.

**Pre zlepšenie mobility - možností pohybu - v meste je potrebné dať priestor takým druhom dopravy, ktoré sú menej náročné na plochu – preferovať pešiu, cyklistickú a verejnú dopravu.**

Našťastie nie sme prvou krajinou, ktorá sa musí vysporiadať s pribúdajúcimi vozidlami. Môžeme sa poučiť od krajín, resp. miest, ktoré sa týmito otázkami zaoberali pred rokmi či desiatkami rokov. Od budovania miest pre autá prešli k budovaniu miest pre ľudí.



## VIETE SI PREDSTAVIŤ CENTRUM MESTA BEZ ÁUT?

Začiatkom tohto roka v nórskom Osle dokončili projekt, v rámci ktorého zrušili v centre viac než 700 parkovacích miest a nahradili ich cyklopruhmi, zeleňou a lavičkami. Ešte v roku 2015 mestská koalícia požadovala úplný zákaz osobných vozidiel v centre, kvôli zlepšeniu kvality ovzdušia. Po námietkach majiteľov firiem a podnikov, ktoré sa obávali o stratu zákazníkov a zásobovanie, zvolila mestská rada pozvoľnejšiu metódu – zrušiť parkovacie miesta v centre. Zásobovanie v ranných hodinách zostalo umožnené, rovnako tak parkovanie v garážach po okraji centra.

„Mesto sa cíti inak a tú zmenu vnímate skôr, než pocítite rozdiel v kvalite ovzdušia,“ hovorí Axel Bentsen, generálny riaditeľ spoločnosti, ktorá v Osle prevádzkuje bike-sharingový systém. „Vidíte, že sa vám priestor vracia späť a môžete ho použiť na iné účely ako parkovanie vozidiel.“ [5]

Netvrdíme, že jediným riešením pre mestá je zrušenie parkovania. Projekt z Osla sme vybrali pre povzbudenie k prvým postupným krokom k obmedzovaniu vozidiel v našich mestách. Na príklade z Osla zdôrazníme niekoľko momentov:

- » **Víziu a kroky k jej dosiahnutiu určuje mesto.**
- » **Mesto riadi parkovanie – rozhoduje o tom, kde dovolí vozidlám parkovať.**
- » **Obmedzenie jázd dosahujú zrušením parkovacích miest.**
- » **Uvoľnený priestor poskytujú iným druhom dopravy (peším, cyklistom) a zeleni.**

Inšpiratívny je aj príklad Mariahilfer Strasse vo Viedni, o ktorom si môžete prečítať tu: <https://www.dobramesta.cz/aktuality/640/o-omylech-na-cestech-k-lepsim-mestum--mariahilfer-strasse-viden>.

## 2.1 RIADENIE PARKOVANIA MÔŽE VYRIEŠIŤ VIACERO PROBLÉMOV

Nástroje a postupy uvedené v tomto dokumente sa zaoberajú najmä **riadením verejného parkovania na ulici. Čo sa skrýva za jednotlivými pojmami?**

**Riadením** parkovania rozumieme určovanie pravidiel vytvárania (príp. rušenia) a používania parkovacích miest, kontrolu ich dodržiavania, vyhodnocovanie a optimalizáciu pravidiel. Riadenie nemusí znamenať spoplatnenie parkovania. Viac v kapitole 2.2.

**Verejné parkovanie** – zahŕňa miesta pre kohokoľvek na bežné parkovanie. Nepatria sem miesta vyhradené pre určitých užívateľov.

**Parkovanie na ulici** - miesta dostupné priamo z vozovky. Sú lepšie viditeľné a pre vodičov atraktívnejšie než miesta mimo ulicu (napr. na uzatvorených parkoviskách alebo budovách).

**Parkovanie mimo ulicu** – je prístupné obvykle cez príjazdovú cestu (na nej sa môžu umiestniť rampy) a zvyčajne nie je viditeľné z ulice. Môže byť na otvorenom priestranstve alebo ako súčasť stavby, napr. podzemné podlažie).

Tolko k vysvetleniu pojmov. Môžeme prejsť k významu riadenia parkovania. Paul Barter vo svojej publikácii **On-street Parking Management** uvádza: „*Dobré riadenie parkovania na ulici môže ukončiť chaos v parkovaní. Umožní uliciam fungovať efektívnejšie a bezpečnejšie. Riadenie parkovania pomáha miestnym obchodom, obyvateľom, autobusovej doprave, cyklistom, peším a používateľom všetkých druhov vozidiel. Umožňuje efektívne a spravodlivé využívanie uličného priestoru. S nízkymi nákladmi tak môže zmierniť lokálne problémy v doprave a parkovacie konflikty.*

*Riadenie parkovania na ulici taktiež pomáha širšiemu parkovaciemu systému (parkovanie mimo ulicu) a podporuje udržateľnú mestskú mobilitu. To všetko robí pri nízkych nákladoch a niekedy dokonca vytvára zisk. Dobrý manažment parkovania na ulici je nevyhnutný pre rušné oblasti každého mesta.“ [6] \**

Riadenie parkovania prináša viaceré výhody:

- » vedie motoristov k **zmene ich správania** pri parkovaní alebo výbere prepravy,
- » znižuje chaotické a nelegálne parkovanie na ulici,
- » umožňuje presunúť dlhodobého parkovania do menej atraktívnych, vzdialenejších lokalít,
- » znižuje frustráciu spojenú s hľadaním voľného miesta,
- » zmierňuje dopyt po parkovaní. [6]

Efektívne riadené parkovanie umožňuje meniť vzhľad ulíc. Na obrázkoch z talianskych miest je vidieť, ako manažment parkovania umožnil, v rozsahu niekoľkých rokov, znížiť počet parkovacích miest a priestor rozdeliť v prospech peších, cyklistov a zelene.

**Obrázok 2: Pred a po – zmeny talianskych ulíc. [7]**



Terst, ViaTrento

Miláno, ViaAnsperto

\* Publikácia On-Street Parking Management je určená pre zamestnancov miestnej samosprávy pracujúcich s mestským parkovaním, dopravným plánovaním a urbanizmom. Jej autor, Paul Barter, je výskumný pracovník v oblasti dopravnej politiky a v uvedenej publikácii použil svoje dlhoročné skúsenosti v skúmaní a riadení parkovania v mestách.



2008



2008



2015



2015

Torre del Greco, Via Salvatore Noto

Sassari, Via Cavour

Viac príkladov na webstránke: <https://www.urb-i.com/before-after>.

## 2.2 ETAPY EFEKTÍVNEHO RIADENIA PARKOVANIA NA ULICI

Riadenie parkovania prebieha v etapách, tak, ako si ho vyžiada dopyt. Uvádzame zjednodušený prehľad etáp, podľa ktorých sa môže manažment parkovania vyvíjať. Všimnite si, že použitie ceny ako nástroja riadenia sa objavuje až v 3. etape.

Etapa 1: Riadenie parkovania nie je potrebné				
Pozorovaný stav	Kontext	Stanovisko	Kroky riadenia	Výsledky
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nízky dopyt po parkovaní</li> <li>Menšie konflikty v dôsledku rušivého parkovania</li> <li>Zatiaľ nie je potrebné riadiť parkovanie na ulici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malé mestá</li> <li>Oblasti s nízkou hustotou alebo malým počtom automobilov</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkovanie nie je problémom</li> <li>Neregulované bezplatné parkovanie je považované za prirodzené</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iba formou miestnych zvyklostí kde, kedy a ako parkovať</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na určitý čas môžu postačovať miestne pravidlá</li> <li>Ak rastie počet vozidiel alebo osídlenie, situácia smeruje k etape 2</li> </ul>

Etapa 2: Rušivé parkovanie vyvoláva reguláciu parkovania na ulici				
Pozorovaný stav	Kontext	Stanovisko	Kroky riadenia	Výsledky
<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkovacie miesta sa v určitých lokalitách a časoch zaplnia</li> <li>Parkujúce autá tvoria prekážky v doprave, parkovanie na chodníkoch a v križovatkách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Najmä obchodné a nákupné lokality</li> <li>Nárast miest a hustejšie osídľovanie</li> <li>Nárast automobilizmu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rastúce obavy z chaosu v uliciach</li> <li>Výzvy na ohľaduplné a disciplinované parkovanie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvoriť organizačnú jednotku samosprávy pre parkovanie a riadenie ulíc</li> <li>Dopravným značením jasne určiť kde a kedy je parkovanie povolené</li> <li>Vybudovať systém kontroly parkovania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jasná pravidlá kde, kedy parkovať a ako kontrolovať ich dodržiavanie</li> <li>Lepšie parkovanie na určitý čas</li> <li>Pevné základy pre etapu 3</li> <li>Ak dopyt rastie a miesta sú zaplnené, je potrebná etapa 3</li> </ul>

Etapa 3: Nasýtené parkovanie na ulici sa stáva vážnym a rozšíreným problémom				
Pozorovaný stav	Kontext	Stanovisko	Kroky riadenia	Výsledky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkovanie na ulici je plne obsadené vo viacerých oblastiach a časoch</li> <li>▪ Verejné parkoviská mimo ulicu sú nedostatočne využívané z dôvodu nižších výhod a vyšších cien</li> <li>▪ Nelegálne parkovanie sa stáva bežným</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tieto problémy majú mnohé časti mnohých miest</li> <li>▪ Všetky tieto miesta by mohli profitovať z riešenia tejto etapy parkovania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ako hlavný problém sa javí nedostatočná ponuka parkovacích miest mimo ulicu</li> <li>▪ <b>Prvé použitie cien na riadenie parkovania na ulici vyvoláva odpor</b></li> <li>▪ Dôvera verejnosti po spoplatnení sa postupne zvyšuje, riadenie parkovania prináša lepšie podmienky, dá sa nájsť voľné parkovacie miesto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riadenie je dôležitejšie ako zvyšovanie ponuky ( kapitola 3.1)</li> <li>▪ Je potrebné vykonať prieskumy v problémových oblastiach (kapitola 8)</li> <li>▪ Stanoviť ceny pre kritické lokality a časy (kapitola 6)</li> <li>▪ Naďalej zlepšovať kontrolu (kapitola 7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tieto osvedčené kroky zmiernujú nasýtené (plne obsadené) parkovanie a jeho vedľajšie účinky</li> <li>▪ Mnohé mestá pozorovali, že ich parkovanie na ulici sa časom výrazne zlepšilo</li> <li>▪ Riadenie umožňuje cieľné investície do parkovania mimo ulicu a jeho riadenie</li> </ul>

Etapa 4: Staršie riadenie parkovania na ulici vyžaduje neustále zdokonaľovanie				
Pozorovaný stav	Kontext	Stanovisko	Kroky riadenia	Výsledky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Základné zásady riadenia sú zavedené</li> <li>▪ Ak sa nevykonávajú náležité úpravy systému, môžu sa lokálne vrátiť problémy – plne obsadené alebo nelegálne parkovanie</li> <li>▪ Objavujú sa špecifické problémy, ktoré si vyžadujú konkrétne riešenia (parkovanie pri školách, nemocniciach,...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Túto etapu často dosahujú dobre riadené samosprávy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diskusia sa zameriava na to <b>AKO (nie ČI)</b> by sa malo vyvíjať riadenie parkovania</li> <li>▪ Debata utíchne prvými úspechmi (parkovanie na ulici funguje a považuje sa za samozrejmosť)</li> <li>▪ Prípadné chyby pri kontrole a stanovovaní cien však môžu vyvolať odpor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozšíriť (zväčšiť) riadené oblasti, pretože dopyt sa presúva*</li> <li>▪ Upraviť cenové hladiny (kapitola 6)</li> <li>▪ Zlepšovať vzhľad ulice (kapitola 5)</li> <li>▪ Prispôbiť kontrolu technológiám a osvedčeným postupom (kapitola 7)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Akonáhle sú zavedené kľúčové prvky riadenia parkovania, na udržanie dobrých výsledkov sú potrebné iba vylepšenia</li> <li>▪ Z praxe sa javí ako vhodné reagovať na meniace sa podmienky</li> <li>▪ V opačnom prípade sa môže opäť objaviť nasýtené parkovanie</li> </ul>

Tabuľka 1 Etapy riadenia parkovania [6]

\*Príklad z praxe: Po zavedení spoplatnenia žiadali obyvatelia istého bytového domu o „rozšírenie“ zóny s plateným státím. Bytový dom a príslušné parkovacie miesta boli v tesnej blízkosti zóny s plateným státím. Bezplatné parkovacie miesta preto obsadzovali vodiči, ktorí sa vyhýbali plateniu v zóne. Zaradením týchto parkovacích miest do zóny sa miesta stali platenými pre návštevy a obyvatelia príslušného domu na nich môžu parkovať na základe rezidentskej parkovacej karty.

## 3 DÔLEŽITÉ PRVKY SPRÁVNEHO RIADENIA

### 3.1 NAJSKÔR RIADENIE, NIE ZVYŠOVANIE PONUKY

V diskusiách o parkovaní v mestách sa môžeme stretnúť s „podmienkou“ zo strany občanov i politikov: súhlasím s riadením a spoplatnením parkovania až keď bude vybudovaný dostatočný počet parkovacích miest.

Neriadené parkovanie vytvára pocit, že miest je nedostatok, aj keď to zvyčajne nie je pravda. Ako prvé sú obsadené atraktívne miesta na ulici. Menej pohodlné miesta sú využité iba čiastočne. Kým nie je parkovanie riadené, sú tieto miesta pre vodičov nezaujímavé.

**Skôr, než začnete zvyšovať počty miest, začnite riadiť parkovanie.**  
**Je to najlepšie riešenie nedostatku parkovania, zdanlivého i skutočného.**

- » Nedostatok miest sa dá riešiť zlepšením iných možností mobility a riadenie parkovania často zohráva podpornú úlohu.
- » Výstavba miest si vyžaduje čas a je nákladná.
- » Riadenie parkovania zlepšuje ochotu používateľov platiť za parkovanie mimo ulicu.
- » Riadené parkovanie presne odhaľuje, kde je ponuka adekvátna a kde nie. To umožňuje efektívne zacieliť investície do nových miest tam, kde sú potrebné. [6]

Po tom, ako samospráva ohlásí zámer riadiť a spoplatniť parkovanie, možno očakávať nasledujúci vývoj:

- » vodiči začnú pripravovať miesta pre parkovanie na súkromných pozemkoch a garážach, ktoré využívali na iný účel;
- » zamestnávateľa vytvoria priestor pre vozidlá zamestnancov v areáli firmy (ak majú takú možnosť a doposiaľ ju nevyužívali);
- » súkromní investori budujú nové parkoviská, pretože spoplatnenie parkovania na ulici môže podporiť využívanie parkovísk mimo ulicu.

Zavedenie poplatku za parkovanie môže znížiť dopyt o 5 až 25 %. [6] Kým v centrách miest sa zníženie dopytu po parkovaní blíži k hornej hranici, pri bytových domoch môžeme uvažovať o úbytku na úrovni dolnej hranice (cca 5 – 10 %).

## 3.2 FLEXIBILITA MOTORISTOV

Po spoplatnení parkovania môžeme u vodičov očakávať rôzne **zmeny správania**. Niektoré sú flexibilné viac, iné menej. Detailne ich popisuje tabuľka 2. Vďaka zmenám správania môžeme dosiahnuť významné výhody v riadení parkovania.

Reakcie motoristov na riadenie parkovania na ulici (napr. spoplatnenie)	
Typ odpovede	Príklady a komentáre
Výber inej lokality	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Presun z jednej časti na ulicu na inú, ktorá je zadarmo, za nižšiu cenu, bez časového alebo iného obmedzenia.</li> <li>▪ Táto reakcia neznižuje jazdy priamo, ale znižuje parkovacie problémy na preťažených miestach, rozširuje dopyt po parkovaní do širšieho územia znižuje tlak na zvyšovanie ponuky miest mimo ulicu.</li> </ul>
Presun z uličného parkovania na miesta mimo ulicu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jednoduchšie je presunúť parkovanie s trvaním niekoľko hodín, než krátkodobé parkovanie.</li> <li>▪ Miesta mimo ulicu sú nedostatočne využívané (často sú menej pohodlné, menej bezpečné príp. drahšie).</li> <li>▪ Obyvatelia často využívajú parkovacie miesta mimo ulicu na iné účely. Spoplatnenie ich od toho môže odradiť.</li> </ul>
Úprava času návštevy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Návšteva v čase, kedy je parkovanie lacnejšie alebo úplne bezplatné znižuje dopyt po parkovaní v špičke.</li> </ul>
Úprava dĺžky parkovania	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plánovanie kratších návštev a parkovania.</li> </ul>
Car-pooling Ride-sharing	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Skupina ľudí jazdí spoločne do práce, školy, ... pričom sa strieda používanie vozidiel členov tejto skupiny.</li> <li>▪ Využitie jazdy vozidla viacerými ľuďmi (i neznámymi), skupina sa zorganizuje napr. cez Facebook (jazdy na internát)</li> </ul>
Presun do iného dopravného režimu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ V prípade zamestnancov je dôležitou reakciou prechod na verejnú dopravu.</li> <li>▪ Prechod na taxíky neznižuje dopravu priamo, ale môže znížiť dopyt po parkovaní.</li> <li>▪ Pre krátke trasy presun na bicykel alebo pešiu chôdzu. Dôležité - pretože veľká časť ciest vozidiel v meste je krátka.</li> </ul>
Vyhnutie sa oblastí a výber inej destinácie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Táto reakcia nemôže byť bežná, pretože môže narušiť ekonomické fungovanie oblasti.</li> <li>▪ Opatrenia môžu obmedziť návštevy v automobiloch (najmä cesty za prácou), ale musia zlepšiť prístup iných druhov dopravy.</li> </ul>

Tabuľka 2: Zmeny v správaní motoristov [6]

Flexibilita motoristov čiastočne závisí od **trvania** parkovania (čím dlhšia plánovaná doba, tým väčšia vôľa zmeniť správanie, napr. zamestnanci nebudú ochotní platiť parkovanie za celých 8 hodín pracovného času každý pracovný deň).

Medzi prekážky flexibility patrí napr. slabá infraštruktúra pre peších a cyklistov, nedostatky verejnej dopravy, počasie, fyzické schopnosti a osobné preferencie. Ak je to možné, je potrebné podniknúť kroky na minimalizáciu týchto prekážok. Pre riadenie parkovania nie je potrebné, aby každý zmenil svoje správanie, avšak čím väčšia skupina vodičov bude flexibilná, tým lepšie pre dopravu v meste.

### 3.3 VZŤAH MEDZI PARKOVANÍM A KONGESCAMI

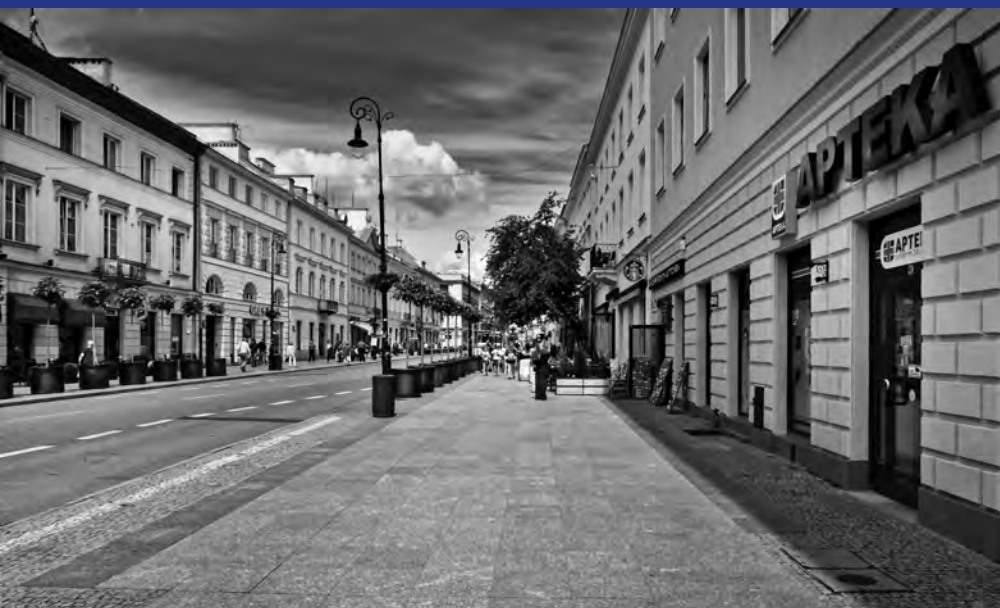
Parkovanie na ulici môže zhoršiť kongescie (dopravné zápchy) niekoľkými spôsobmi:

- » **Priama prekážka v premávke** – ak sa parkuje na nevhodných miestach.
- » **Kolízie v premávke** – vznikajú pri parkovacích manévroch.
- » **Nasýtené parkovanie** – pri obsadenosti vyššej ako cca 85 % majú motoristi problémy nájsť voľné miesto. Čakanie na uvoľnenie miesta alebo jeho vyhľadávanie zahusťuje premávku.

V hustých oblastiach s plným parkovaním môže doprava spojená s vyhľadávaním miesta tvoriť veľké percento dopravného toku, často vyššie ako 30 %.

[8] Uvedené komplikácie nemusia viesť k zrušeniu miest na ulici. Stačí zlepšiť riadenie – napr. úpravou umiestnenia parkovacích miest, informovaním o počte voľných miest, dôslednou kontrolou alebo zmenou ceny. Neprimerané zvyšovanie ponuky miest mimo ulicu je tiež zdrojom dopravných zápch – tvorba nových miest podporuje vlastníctvo a používanie áut. Bezplatné parkovanie podporuje jazdu autom.

### 3.4 SYSTEMATICKÝ ZBER ÚDAJOV



Je vhodné viesť **evidenciu parkovacích miest**, prieskumy **obsadenosti a trvania parkovania**. Kým z bežného pozorovania môže byť zrejmé, že oblasť má nedostatok miest, systematické sledovanie poskytne prehľad o dĺžke parkovania, obsadenosti v rôznych úsekoch dňa a v rôznych lokalitách a umožní prijať vhodné rozhodnutia. Napr. z hľadiska regulácie dlhodobého parkovania,

presunu vozidiel do menej využívaných lokalít a pod. Viac k zberu údajov v kapitole 8.

## 3.5 ZAPOJENIE SÚKROMNÉHO SEKTORA

Zjednodušene môžeme povedať, že **parkovanie na ulici** je záležitosťou samosprávy, zatiaľ čo parkovanie mimo ulicu prevádzkuje najmä súkromný sektor.

**Samospráva rozhoduje o tom, do akej miery využije súkromný sektor pri riadení parkovania.**

Hoci sa môže zdať, že zapojením súkromného sektora (v menšom alebo väčšom rozsahu) má obec o starosť menej, nie je tomu tak.



- » Obec prijíma kľúčové rozhodnutia pre riadenie parkovania, pripravuje výberové konania, kontroluje činnosť dodávateľov a dohliada na plnenie zmlúv.
- » Ciele parkovacieho manažmentu musia byť prvoradé. Žiadna zmluva by nemala ohroziť schopnosť samosprávy riadiť parkovanie vo verejnom záujme.
- » Samospráva môže uvažovať nad outsourcingom s úmyslom, že negatívne emócie občanov spojené napr. so spoplatnením parkovania nebudú smerované na obec, ale na súkromnú firmu. Ide však o mylnú predstavu. Za riadenie parkovania nesie primárnu zodpovednosť obec, i v prípade outsourcingu.
- » Napriek všeobecne negatívnemu postojovi voči riadeniu/spoplatneniu parkovania, je verejnosťou ľahšie prijímané, keď parkovanie prevádzkuje obec a nie outsourcingová spoločnosť. Dôvodom je príjem obce z výnosu z parkovania a jeho použitie. Viac k outsourcingu v kapitole 4.1 a 4.2.

Pri spolupráci so súkromným sektorom odporúčame:

- » zorientovať sa v ponuke konkrétneho tovaru/služby, variantných riešeniach, referenciách, zrealizovať vlastný prieskum trhu,
- » jasne a podrobne špecifikovať požiadavky pre verejné obstarávanie a kritériá pre vyhodnocovanie ponúk,
- » venovať náležitú pozornosť príprave zmlúv (príp. s pomocou externých odborníkov), dobrú zmluvu oceníte najmä v prípade nekvalitného plnenia zo strany dodávateľa,
- » dôsledne kontrolovať plnenie zmlúv.

Jedným z možných modelov je ten, že **samospráva prevádzkuje parkovanie** priamo, vo vlastnom mene a súkromný sektor využíva iba na tie činnosti, ktoré nedokáže efektívne zabezpečiť vo vlastnej réžii. Zvyčajne sú to činnosti v oblasti dopravného značenia, parkovacích automatov, zabezpečenia platobných mechanizmov (mobilné aplikácie, SMS), spracovania hotovosti, poradenských služieb pri

analýze parkovacích údajov a návrhu parkovania alebo služieb na opravu komunikácií. Za tieto činnosti dostane dodávateľ dohodnutú odmenu; jednorazovo – napr. za osadenie dopravnej značky, alebo pravidelne – napr. určité percento z platieb cez poskytovaný platobný kanál (napr. SMS platby za parkovné).



## 3.6 ZÍSKANIE PODPORY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN



*Prečo mám platiť za niečo, čo bolo doteraz zadarmo?*

*To mám chodiť pešo alebo na bicykli?*

S takýmito reakciami verejnosti treba počítať; zmena návykov je náročná a neprebehne zo dňa na deň.

Oznámenie zámeru spoplatniť parkovanie môže u občanov vyvolať vlnu negatívnych reakcií. Na sociálnych sieťach sa stretne skôr so šírením averzie ako podpory. Netreba podceňovať vplyv sociálnych sietí a venovať im pozornosť, avšak primeranú.

S niekoľkomesačným predstihom pred oznámením zámeru je vhodné komunikovať aktuálnu dopravnú situáciu a možnosti jej zlepšenia. Odkazy na webstránky s množstvom užitočných informácií a úspešných mestských riešení uvádzame v kapitole 9.

Miesto všeobecnej skupiny motoristov a pseudoodborníkov na sociálnych sieťach je efektívne venovať sa kľúčovým skupinám zainteresovaných strán. Sú nimi zvyčajne miestni obyvatelia, lokálne obchody, majitelia nehnuteľností, veľké inštitúcie a miestni zamestnanci.

Môžeme voči nim uplatniť osobitné výhody – napr. rezidentské parkovacie karty a lokálne použitie prostriedkov z parkovania.

**Príklad:** V Old Pasadena (Kalifornia) boli obchodníci a vlastníci nehnuteľností proti spoplatneniu parkovania, pretože sa obávali straty zákazníkov. Mesto nakoniec s nimi dosiahlo kompromis tým, že súhlasilo, aby všetky peniaze z parkovného zostali v Old Pasadena. Poradná rada zložená z vlastníkov podnikov a nehnuteľností stanovuje priority pre použitie tržieb. [9]

### Vhodné načasovanie zmien

Prijatie riadenia parkovania verejnosťou môže byť uľahčené napr. otvorením novovybudovanej cyklotrasy, chodníkov, zlepšením uličného priestoru, zmenami vo verejnej doprave a pod.

### Získanie dôvery a komunikácia hlavného posolstva

- » Rozhodnutia o cenách vychádzajú z cieľov riadenia parkovania, nemali by vychádzať z maximalizácie zisku. Parkovné nie je daň.
- » Riadenie parkovísk na ulici sa musí vykonávať s plnou právnou podporou a profesionálnym spôsobom.
- » Uistenie občanov, že príjmy z parkovania idú tam, kde majú ísť podľa právnych postupov a zmlúv. [6]

# 4 PRÁVNÁ ÚPRAVA A OPORA V LEGISLATÍVE

## 4.1 KOMPETENCIE OBCE V OBLASTI PARKOVANIA

Právny základ pre možnosť regulácie parkovania na území miest a obcí zavedením spoplatneného parkovania prostredníctvom všeobecne záväzného nariadenia (ďalej len „VZN“) je obsiahnutý v ustanovení §6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“) [10], podľa ktorého:

„(1) Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta a stanovištia vozidiel taxislužby 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,<sup>2r)</sup> (2r zákon č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov) spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.

(2) Prevádzkou parkovacích miest podľa odseku 1

môže obec poveriť aj inú právnickú osobu ako v § 3d ods. 5 písm. d). Na úpravu vzťahov medzi obcou a poverenou právnickou osobou sa vzťahuje osobitný predpis.<sup>2s)</sup> (2s zákon č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov) Ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje právnická osoba poverená obcou, tak všeobecne záväzné nariadenie obce podľa odseku 1 ustanoví aj podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest a spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby za prevádzku parkovacích miest.

(3) Výnos úhrad za dočasné parkovanie motorových vozidiel je príjmom obce; to neplatí, ak je prevádzka parkovacích miest zabezpečovaná podľa odseku 2, keď predmetný výnos úhrad za dočasné parkovanie je príjmom na prevádzku parkovacích miest poverenej právnickej osoby.“

Toto ustanovenie bolo do cestného zákona doplnené novelou s účinnosťou od 1.8.2011. Pred doplnením tohto zákonného splnomocnenia na prijatie VZN sa mestá a obce pokúšali o zavedenie režimu spoplatneného parkovania aspoň na niektorých parkoviskách, avšak aj v zmysle nálezov Ústavného súdu SR III.US 1/2000 na vydávanie takýchto všeobecne záväzných nariadení oprávnené neboli:

„1. Zverenie určitej časti štátnej správy zákonom obci ešte samo osebe nezakladá právomoc obce vydávať v tejto oblasti štátnej správy všeobecne záväzné nariadenia. Na zverenie právomoci vydávať všeobecne záväzné nariadenia v danej oblasti štátnej správy je potrebné výslovne zákonné splnomocnenie.

2. Obec môže zaviesť iba tie miestne poplatky, ktoré sú výslovne uvedené v zákone o miestnych poplatkoch. Pri ich zavádzaní musí vo všeobecne záväznom nariadení uviesť zákonom o miestnych poplatkoch určený názov miestneho poplatku, dôsledne rešpektovať zákonné rámce vrátane ustanovenia výšky poplatku.

3. To, že obec je vlastníkom a správcom miestnych komunikácií, ešte neznamená, že môže za zákonom nezakázané zastavenie a státie na týchto komunikáciách vyberať bez výslovného zákonného zmocnenia akokoľvek nazvané platby bez poskytnutia protihodnoty.

4. Ak chce obec s miestnymi komunikáciami, ktoré sú jej majetkom, podnikať, tak musí vo vzťahoch súvisiacich s podnikaním vystupovať ako subjekt súkromného práva a nemôže určovať zmluvné podmienky vlastného podnikania ako subjekt verejnej moci v podobe normatívneho právneho aktu, ktorým všeobecne záväzné nariadenie nesporne je. Aj pri podnikaní musí rešpektovať všetky právne normy regulujúce používanie miestnych komunikácií, a teda nemôže za ich zákonom dovolené používanie vyberať platby bez toho, aby poskytovala služby, ktoré nie sú súčasťou správy a údržby miestnych komunikácií.“

## 4.2 VŠEOBECNE ZÁVÄZNÉ NARIADENIE (VZN)

V zmysle aktuálnej právnej úpravy sú teda už mestá a obce oprávnené priamo vo VZN určiť podmienky spoplatneného parkovania na ich území. Podstatné náležitosti VZN sú určené vo vyššie citovanom §6a ods. 1 cestného zákona:

### **1) Určenie úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie motorových vozidiel**

V závislosti od rozsahu územia obce/mesta, ktoré má byť takýmto VZN regulované je možné určiť úseky miestnych komunikácií na dočasné spoplatnené parkovanie vymenovaním konkrétnych ulíc alebo zoskupením ulíc, resp. miestnych komunikácií do väčšieho celku (napr. označeného ako pásmo alebo zóna). Obce a mestá majú kompetenciu prijať VZN len vo vzťahu k miestnym komunikáciám, t.j. z regulácie sú vylúčené komunikácie 1., 2. a 3. triedy, ako aj neverejné účelové komunikácie, ktoré nie sú v správe obcí. Odporúčame, aby toto priestorové vymedzenie komunikácií s plateným státím bolo aj súčasťou grafickej prílohy tak, aby bolo pre obyvateľov, ktorí sú povinní dodržiavať VZN, dostatočne jasné a zrozumiteľné (ak by vo VZN boli vymenované napr. len ulice, či časti obcí, mohli by vzniknúť pochybnosti, či do tejto oblasti patria napr. aj vnútrobloky na sídliskách a pod.).

Upozorňujeme, že určiť komunikácie na dočasné parkovanie motorových vozidiel alebo na zriadenie stanovišťa taxislužby vo VZN je možné len v prípade, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. To znamená, že samotnému prijatiu VZN by mala predchádzať podrobná analýza najmä šírkových parametrov komunikácií a dopravná situácia na týchto komunikáciách.

Parkovacie miesta a stanovišťa vozidiel taxislužby musia byť v teréne riadne označené vodorovným aj zvislým dopravným značením. Podľa § 3 ods. 7 cestného zákona obce určujú používanie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie a záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov. To znamená, že do dňa nadobudnutia účinnosti VZN musia byť parkovacie miesta riadne vyznačené v teréne, čomu však predchádza spracovanie projektu dopravného značenia, získanie kladného záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu k tomuto projektu a následne určenie dopravného značenia obcou na základe projektu (podrobnejšie k postupom a odporúčaným krokom pred prijatím VZN v ďalšej časti tohto newslettera).

Zároveň upozorňujeme, že hoci má obec v zákone splnomocnenie na prijatie VZN, ktorým upraví vymedzené úseky komunikácií na dočasné parkovanie s plateným státím na jej území, **samotné VZN bez dopravného značenia (vrátane zvislého dopravného značenia označujúceho platené parkovisko s podmienkami spoplatnenia) nezakladá povinnosť vodičom uhradiť parkovné.** To znamená, že v prípade chýbajúceho dopravného značenia nemôže obec kontrolovať úhradu parkovného a vodičov prejednávať za spáchanie priestupku – porušenia VZN nezaplacením parkovného. Uvedené zároveň platí aj opačne, t. j. v prípade, ak obec dopravným značením určí



úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie s povinnosťou úhrady, musí mať obec schválené aj VZN podľa § 6a cestného zákona (napr. rozsudok Najvyššieho súdu SR 10Sžd 28/2014: „Podľa článku 13 ods. 1 písm. a/ Ústavy Slovenskej republiky povinnosti možno ukladať zákonom alebo na základe zákona, v jeho medziach a pri zachovaní základných práv a slobôd. Osadenie dopravnej značky obcou, resp. jej orgánmi nie je samo osebe, bez ohľadu na to, o akú značku ide, uložením povinnosti v zmysle tohto článku. Mesto Nové Zámky na to bolo oprávnené pri výkone miestnej štátnej správy vo veciach miestnych komunikácií vykonávať prenesený výkon štátnej správy a na miestnych komunikáciách určovať so súhlasom dopravného inšpektorátu použitie dopravných značiek, dopravných zariadení podľa § 3 ods. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej aj cestný zákon), podľa ktorého miestnu štátnu správu vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií vykonávajú obce ako prenesený výkon štátnej správy. Obce na miestnych komunikáciách a na účelových komunikáciách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská. Obce v rámci preneseného výkonu štátnej správy prejednávajú priestupky podľa § 22c tohto zákona na úseku miestnych komunikácií a účelových komunikácií. Na rozdiel od tohto však **osadenie dopravnej značky „IP 17a“ - Parkovisko - parkovacie miesta s plateným státím predpokladá a vyžaduje existenciu žalobcom namietaného všeobecne záväzného nariadenia** Mesta Nové Zámky v zmysle zmocňovacieho ustanovenia § 6a cestného zákona. Je tomu tak z dôvodu, aby mesto pri vyžadovaní plnenia povinnosti platiť za parkovanie, resp. pri jej ukladaní konalo v súlade s uvedeným ústavným článkom - na základe zákona. Ak by tomu tak nebolo, ktokoľvek by mohol osadiť akúkoľvek dopravnú značku s obsahom, ktorý iným - účastníkom cestnej premávky ukladá povinnosti správať sa určitým spôsobom. ...“ )

## 2) Spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest

Podľa § 6a cestného zákona prevádzku parkovacích miest určených vo VZN (t.j. spoplatnených parkovacích miest) môže vykonávať:

- a) obec,
- b) právnická osoba založená alebo zriadená obcou za účelom správy miestnych komunikácií alebo účelových komunikácií vo vlastníctve obce alebo prejazdnych úsekov ciest vo vlastníctve obce,
- c) iná právnická osoba (t.j. právnická osoba, ktorá nie je založená alebo zriadená obcou za účelom správy miestnych komunikácií alebo účelových komunikácií vo vlastníctve obce alebo prejazdnych úsekov ciest vo vlastníctve obce).



V prípadoch, ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje obec alebo právnická osoba zriadená alebo založená obcou je výnos úhrad za dočasné parkovanie **príjmom obce**.

### **Osobitné podmienky pri zabezpečení prevádzkovania parkovacích miest poverenou osobou**

V prípade, ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje poverená právnická osoba (t.j. právnická osoba, ktorá nie je založená alebo zriadená obcou za účelom správy miestnych komunikácií alebo účelových komunikácií vo vlastníctve obce alebo prejazdnych úsekov ciest vo vlastníctve obce) VZN musí určovať rozsah prevádzky parkovacích miest, podmienky prevádzky parkovacích miest (t.j. špecifikácia možností a spôsobu nakladania s majetkom obce - miestnymi komunikáciami, určením povinností a práv prevádzkovateľa ako napr. údržba, úprava, oprava parkovacích miest, a pod.) a spôsob určenia odplaty právnickej osoby.

S ohľadom na skutočnosť, že výnos úhrad z parkovného **je zo zákona príjmom poverenej právnickej osoby**, VZN musí obsahovať aj spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby (t.j. odplaty, ktorú bude obec/mesto uhrádzať tejto právnickej osobe za prevádzkovanie parkovacích miest). Podľa dôvodovej správy k § 6a cestného zákona „*V prípade, ak sa obec rozhodne zabezpečiť prevádzku parkovacích miest prostredníctvom inej právnickej osoby ako sú osoby uvedené v § 3d ods. 5 písm. d) cestného zákona, je povinnosťou obce rozhodnúť formou VZN aj o spôsobe stanovenia odplaty, resp. spôsobe finančného vysporiadania výberu úhrad za dočasné parkovanie a odplatou prislúchajúcou poverenej právnickej osobe za prevádzkovanie parkovacích miest. Obec bude rozhodovať o naložení s výnosom z úhrad, pričom môže napríklad rozhodnúť o ponechaní výnosu z úhrad alebo časti výnosu z úhrad za dočasné parkovanie prevádzkovateľom parkovacích miest ako formu odplaty za prevádzku parkovacích miest. Prípadne bude v zmysle VZN obce prevádzkovateľ parkovacích miest povinný previesť celý výnos úhrad za dočasné parkovanie do rozpočtu obce. Ak bude prevádzku parkovacích miest zabezpečovať priamo obec alebo právnická osoba založená alebo zriadená obcou, bude v zmysle cestného zákona výnos úhrad príjmom obce.*“ V takomto prípade odporúčame určiť odplatu percentuálnym podiel z vybraného parkovného, aby v prípade nízkeho výberu parkovného nebola odplata stanovená pevnou sumou, ktorú bude obec uhrádzať neprimeraná.

Popri určení podmienok vo VZN by mala byť medzi obcou a poverenou právnickou osobou uzatvorená aj samostatná zmluva, ktorá bude podrobnejšie upravovať vzájomné vzťahy, avšak zmluvné strany sú viazané schváleným VZN, t.j. zmluvou nie je možné modifikovať povinnosti upravené vo VZN. Do zmluvy je vhodné zapracovať aj ustanovenia umožňujúce ukončenie zmluvy v prípadoch, ak poverená právnická osoba odmietne uzatvoriť dodatok k zmluve, ktorým by bola zmluva uvedená do súladu s novelou VZN.

Dovoľujeme si upozorniť, že hoci tvorba VZN je vo výlučnej kompetencii obce, v prípadoch, ak by sa novelizáciou VZN obec snažila "prinútiť" poverenú právnickú osobu k ukončeniu spolupráce (napr. schválením symbolického poplatku za parkovanie, nastavením podmienok výberu parkovného, ktoré by si vyžadovali nákladné softvérové riešenie oproti pôvodnému systému, a pod.) vystavuje sa obec riziku žaloby o náhradu škody, ktorú takto spôsobí prevádzkovateľovi parkovacích miest napr. úbytkom v tržbách z výberu parkovného. Pri týchto zmenách je preto potrebné hľadať rozumné riešenie pre obe strany.

### **3) Výška úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia**

Úhrada za dočasné parkovanie motorových vozidiel musí byť vo VZN určená jasne, aby pre všetkých užívateľov parkovacích miest bola jasná konkrétna suma na úhradu parkovného. Napríklad podľa protestu Krajskej prokuratúry Bratislava Kd 4/17/1100-3: „*Obec nie je cenovým orgánom a nemá právo určovať maximálnu cenu za služby (resp. akékoľvek rozpätie cien). Mesto môže jedine určiť výšku úhrady, t.j. presné stanovenie ceny za dočasné parkovanie.*“

Stanovenie výšky parkovného býva spravidla určením ceny parkovného za 1 hodinu. Je na zvážení obce, či s ohľadom na dobu spoplatnenia určí aj maximálnu výšku parkovného za 1 deň, ktorá môže byť nižšia ako súčin hodinového parkovného a doby spoplatnenia (najmä v prípade 24 hodinového režimu).

**Príklad:** Cena parkovného je 0,30 €/h, doba spoplatnenia je 0:00 – 24:00 h, samospráva určí max. výšku parkovného za deň napr. na 10-násobok hodinovej sadzby, tzn. 3,- €. Ak si vodič zakúpi parkovací lístok o 8.00 h za 3,- €, lístok bude platný nie 10 hodín (10 h x 0,30 €/h = 3,- €), ale až do konca doby spoplatnenia do 24.00 h.

Okrem určenia výšky parkovného VZN musí upraviť aj spôsob jeho úhrady a preukázania. To znamená, že je na rozhodnutí obce, ktoré možnosti platby umožní obyvateľom využívať (napr. v prípade, ak je v obci len jedno parkovisko, ktoré bude predmetom regulácie, vo VZN môže obec určiť, že parkovné sa bude uhrádzať len v parkovacom automate umiestnenom na tomto parkovisku). Na trhu sú aktuálne na výber viaceré možnosti úhrady parkovného, okrem parkovacích automatov, aj prostredníctvom SMS, mobilnou

platbou, mobilnými aplikáciami a pod. Viac v kapitole 6. Zabezpečenie úhrady parkovného ktorýmkoľvek z týchto spôsobov poskytujú viaceré spoločnosti, avšak upozorňujeme, že s ohľadom na predpokladanú výšku výberu parkovného a s tým spojenú výšku odplaty za poskytovanie služieb, výber poskytovateľov týchto úhrad sa takmer vždy spravuje ustanoveniami zákona o verejnom obstarávaní. V prípade, ak obec niektorý alebo všetky tieto spôsoby úhrady parkovného do VZN zahrnie, je povinná zabezpečiť, aby mali obyvatelia možnosť všetky tieto spôsoby úhrady využívať.

Ďalším zo spôsobov úhrady parkovného je aj vydávanie parkovacích kariet. Opäť je na obci, či a aké parkovacie karty sa rozhodne vydávať. Pri nastavovaní podmienok pre vydávanie parkovacích kariet je však potrebné postupovať citlivo tak, aby rozdielne podmienky vydávania parkovacích kariet boli zdôvodniteľné z pohľadu možného porušenia antidiskriminačného zákona, napr. rozdielne ceny pre osoby s trvalým pobytom na území obce a ostatných žiadateľov, vzťah žiadateľa k vozidlu pre ktoré má byť parkovacia karta vydaná, ak je viazaná na vozidlo a nie na osobu žiadateľa, a pod. V nadväznosti na spôsoby úhrady parkovného, ktoré obec upraví vo VZN je potrebné upraviť aj preukazovanie úhrady parkovného (t.j. napr. umiestnením parkovacieho lístka za čelné sklo vozidla,...). S ohľadom na rozsah regulácie parkovania, ku ktorému obec vo VZN pristúpi môže byť úhrada parkovného viazaná na EČV vozidla a kontrolovaná napr. v elektronickom

**Odporúčanie:** Zvislé dopravné značky na vyznačenie platených parkovacích miest je vhodné osadiť ešte pred nadobudnutím účinnosti VZN. Aby však nedošlo k rozporu medzi značením a VZN, je potrebné prelepiť symbol plateného státia dočasnou napr. oranžovou páskou. Po nadobudnutí účinnosti VZN dočasné pásky odlepiť. Obdobná úprava sa týka značky vyznačujúcej zónu s plateným státím.

systéme. Aj takýto spôsob preukazovania úhrady parkovného musí byť upravený vo VZN.

Upozorňujeme, že pri schvaľovaní VZN by mal byť osobitne upravený aj dátum nadobudnutia účinnosti VZN. Ku dňu účinnosti VZN totiž musí byť zrealizované dopravné značenie v zmysle schváleného VZN (t.j. vodorovné aj zvislé dopravné značenie) a pripravené všetky systémy pre realizáciu úhrad parkovného. Samozrejme, že riadenie parkovania je dynamický systém, ktorý sa mení podľa poznatkov z praxe a požiadaviek obyvateľov, t.j. dochádza k zmenám dopravného značenia, budovaniu nových parkovacích miest a pod. avšak nie je možné, aby ku dňu účinnosti VZN obec ešte len začala vyznačovať spoplatnené parkovacie miesta, najmä v prípadoch, ak VZN upravuje aj zákaz státia vozidiel na určenom území mimo vyznačených parkovacích miest.

Taktiež, v prípade, ak VZN ako jeden zo spôsobov úhrady predpokladá aj zakúpenie parkovacej karty, mala by obec s ohľadom na predpokladaný počet zakúpených parkovacích kariet spustiť ich predaj v predstihu pred nadobudnutím účinnosti VZN.



Obrázok 3: Vyznačenie parkovacích miest pred spoplatnením (nadobudnutím účinnosti VZN)

## 4.3 KONTROLA DODRŽIAVANIA PARKOVANIA A VZN

Kontrolu dodržiavania povinností vyplývajúcich z VZN vykonávajú spravidla príslušníci obecnej/mestskej polície. V prípade, ak obec nemá zriadenú obecnú políciu, kontrolu VZN môžu vykonávať aj poverení zamestnanci obce, avšak títo zamestnanci, na rozdiel od príslušníkov obecnej polície, nie sú oprávnení objasňovať a prejednávať priestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ale v prípade zistenia porušenia predpisov na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (napr. porušením príkazu vyplývajúceho z dopravnej značky) sú oprávnení iba privolať na riešenie štátnu políciu. V prípade zistenia porušenia VZN, ktoré sú oprávnení kontrolovať aj poverení zamestnanci obce, nielen príslušníci obecnej polície, je možné prejednať priestupok a uložiť sankciu za spáchanie priestupku podľa § 46 zákona o priestupkoch.

Ďalším problémom v praxi, s ktorým sa príslušníci obecných polícií stretávajú je objasňovanie a prejednávanie priestupkov napr. z dôvodu nezaplatenia parkovného. Na rozdiel od štátnej polície, príslušníci mestskej polície pri objasňovaní a prejednávaní priestupkov nemôžu využívať inštitút objektívnej zodpovednosti. Novelou zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) [11] účinnou od 1.7.2012 bolo do zákona doplnené ustanovenie objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla za vymedzené porušenie pravidiel cestnej premávky. Ako vyplýva aj z dôvodovej správy k tejto zmene, riešenie zisteného porušenia pravidiel cestnej premávky v rámci objektívnej zodpovednosti má viacero výhod oproti vyvodzovania subjektívnej zodpovednosti vodiča, a to vo vzťahu k orgánom objasňujúcim priestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zrýchliť a zjednodušiť konanie. V zákone pri prijímaní tejto právnej úpravy bolo v § 139b ods. 2 uvedené, že správny delikt držiteľa vozidla možno prejednať len vtedy, ak je zaznamenaný technickými prostriedkami, ktoré používa alebo využíva Policajný zbor.

Obecná polícia pri kontrole dodržiavania povinností napr. zákazu stáť alebo zákazu stáť na parkovisku bez úhrady parkovného, nemá možnosť s ohľadom na počet zistených porušení všetky riešiť použitím zariadenia na zabránenie odjazdu vozidla. V takýchto prípadoch pri následnom objasňovaní priestupkov vodiči, resp. držiteľa vozidla využívajú rôzne argumenty na zbavenie sa zodpovednosti za spáchanie priestupku, napr. aj odmietnutím vypovedať z dôvodu hrozby postihu za priestupok. Z tohto dôvodu, v záujme zefektívnenia práce obecnej polície a zároveň zefektívnenia regulácie parkovania na území miest a obmedzenia nežiaduceho parkovania na chodníkoch, verejnej zeleni, a pod., bolo viacerými pripomienkami v roku 2019 v medzirezortnom pripomienkovom konaní k novele zákona o cestnej premávke, navrhované rozšírenie kompetencií obecnej polície vo vzťahu k uplatňovaniu inštitútu objektívnej zodpovednosti pri prejednávaní priestupkov na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré je podľa § 3 ods. 1 písm. f) zákona o obecnej polícii oprávnená objasňovať a prejednávať. Do zmeny zákona o cestnej premávke v zmysle uvedeného návrhu však problém s objasňovaním a prejednávaním priestupkov obecnou políciou nebude odstránený.



## 4.4 ČO ROBIŤ V OBLASTIACH, KTORÉ NEPOTREBUJÚ INTENZÍVNE RIADENIE

Aj v oblastiach, kde parkovanie nie je problém, je nevyhnutné dodržiavať všeobecné ustanovenia cestnej premávky. Ide najmä o zákon o cestnej premávke a jeho vykonávaciu vyhlášku č. 9/2009 [12].

Napr. **§ 23 ods. 1** uvedeného zákona ustanovuje, kde vodič **smie stáť**: „Vodič smie zastaviť a stáť len vpravo v smere jazdy v jednom rade a rovnobežne s okrajom cesty, čo najbližšie k okraju cesty a na jednosmernej ceste vpravo i vľavo. Ak nie je ohrozená bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vodič smie v obci zastaviť a stáť kolmo, prípadne šikmo na okraj cesty alebo zastaviť v druhom rade. Pri **stáťí** musí zostať voľný aspoň **jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre každý smer jazdy**. Pri zastavení musí zostať voľný aspoň **jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre oba smery jazdy**.“

**§ 25 ods. 1** uvedeného zákona ustanovuje, kde vodič **nesmie stáť**: napr. „a) v neprehľadnej zákrute

a v jej tesnej blízkosti, ... c) na priechode pre chodcov 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, ... o) na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie,... s) na cestnej zeleni a inej verejne prístupnej zeleni, na ostrovčekoch a deliacich pásoch, ak to nie je dovolené dopravnou značkou,... 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.“

Porušenie uvedených ustanovení rieši orgán Policajného zboru alebo obecná polícia v rozsahu svojich kompetencií.

Sociálni psychológovia a policajti zrejme budú súhlasiť s názorom, že ak sa okno v budove rozbije a zostane neopravené, všetky ostatné okná budú čoskoro rozbité... Jedno neopravené rozbité okno je signál, že sa o budovu nik nestará a rozbitím ďalších okien sa nič nestane. [13] Pre vozidlá to platí obdobne - ak je napr. vozidlo parkujúce na žltej čiare tolerované, postupne sa k nemu pridávajú ďalšie vozidlá.



## 5 NÁVRH PARKOVANIA NA ULICI

Na malé problémy s parkovaním postačia malé riešenia. Osadenie zákazovej značky môže problém dočasne zmierniť alebo úplne presunúť do inej ulice. Keď malé problémy prerastú do väčších, treba hľadať komplexné riešenia. Prizvať odborníkov – projektantov a riešiť nie jednu ulicu ale ucelenú oblasť.

### 5.1 PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY

Projekt organizácie dopravy je projekt dopravného značenia, ktorý spracúvajú dopravní projektanti a navrhujú v ňom zmenu existujúceho dopravného značenia v riešenej oblasti.

Zmena dopravného značenia môže byť zásadným zásahom do funkcie ulice a preto je vhodné, aby táto činnosť bola koordinovaná s mestským architektom/urbanistom. Dopravné značenie má korešpondovať s úlohami ulice, nie im protirečiť. Pri príprave projektu má mesto jedinečnú možnosť nanovo preriešiť uličný priestor. Projekt nie je len o nakreslení miest pre parkovanie vozidiel. Môže navrhovať (ak je to žiaduce) upokojenie ulíc, cyklopruhy, pešie zóny, zjednosmernenie komunikácií, preferenciu MHD a mnohé ďalšie.

Na ulicu sa treba pozrieť z nového uhla pohľadu.

Po zavedení riadenia a spoplatnenia parkovania

už nebudú diktovať podmienky autá, ale samospráva. Tá rozhodne, aký priestor na tej-ktorej ulici zostane autám a ako využije zvyšný priestor.

Projekt organizácie dopravy je vhodné komunikovať s miestnymi poslancami a verejnosťou resp. zainteresovanými stranami. Miestne zainteresovaní vedia byť prínosom a poskytnúť užitočné postrehy a rady. Na druhej strane, pre každú skupinu je obvykle prvoradý vlastný prospech a môžu sa vyskytnúť protichodné požiadavky. Posledné slovo musí mať samospráva, s ohľadom na cieľ riadenia parkovania.

Počas prípravy projektu vznikne množstvo nových riešení, zlepšení, ktoré sa však nedajú realizovať dopravným značením, ale formou investície. Tzn. vyžadujú si projekčnú prípravu, povoľovací proces, financovanie, výstavbu. Jednoducho dlhší časový rámec. Je vhodné si tieto zlepšenia zaznamenať a realizovať ich ako prvé zlepšenia z prostriedkov získaných výberom parkovného.

Projekt musí korešpondovať s VZN o parkovaní (jeho pripravovaným alebo schváleným znením).

Projekt organizácie dopravy schvaľuje **príslušný dopravný inšpektorát**. Následne **cestný správny orgán** vydá určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení. Cestným správnym orgánom pre miestne komunikácie je obec, pre cesty I. triedy Okresný úrad v sídle kraja a pre cesty II. a III. triedy Okresný úrad (§ 3 ods. 2, ods. 4 písm. d) a ods. 5 písm. f) cestného zákona).



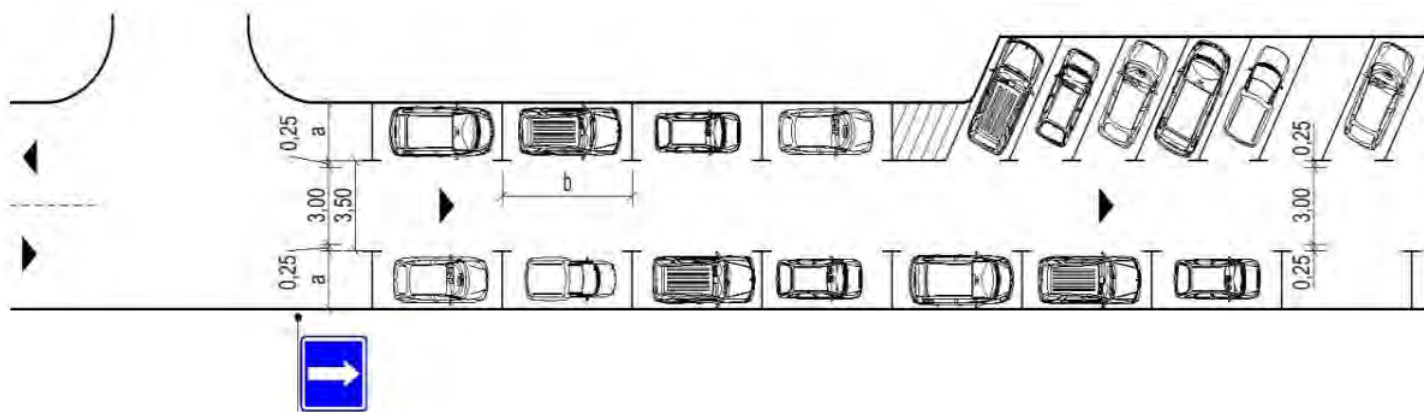
## 5.2 USPORIADANIE PARKOVACÍCH MIEST

Rozmery parkovacích miest upravuje STN 73 6056 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel. Bola prevzatá z ČSN 73 6056 z roku 1987. STN nezohľadňuje aktuálne a výhľadové požiadavky na projektovanie odstavných a parkovacích plôch cestných vozidiel, preto sa pripravuje jej komplexná revízia. Rozborová úloha [14] analyzuje platnú STN a navrhuje zmeny; žiaľ, ešte nejaký čas potrvá, kým bude predmetná STN revidovaná.

Usporiadanie parkovacích miest (resp. radenie) môže byť **pozdĺžne, šikmé a kolmé**.

### Pozdĺžne radenie

- » Na ulici sa vyskytuje najčastejšie, používa najmenšiu šírku ulice.
- » Namiesto značenia jednotlivých miest je možné vyznačiť tzv. parkovací pruh.
- » V prípade jednosmernej ulice s parkovaním po oboch stranách komunikácie je v rozborovej úlohe k STN navrhovaná minimálna šírka medzi parkovacími miestami 3,50 m. Zabezpečenie predpísanej šírky je dôležité z hľadiska protipožiarnej bezpečnosti a kvôli vozidlám komunálnych služieb a zimnej údržby.[14]



Obrázok 4: Jednosmerná ulica s obojstranným parkovaním (pozdĺžnym a šikmým) [14]

### Výhody pozdĺžneho radenia:

- » Zaberie relatívne malú šírku ulice pre parkovanie i parkovací manéver.
- » Poskytuje pomerne dobrý rozhľad na vozidlá v premávke pri zachádzaní/vychádzaní z miesta.
- » Pri nastupovaní/vystupovaní neprekážajú susedné zaparkované vozidlá, nehrozí „obitie“ dverami od susedného vozidla.

### Nevýhody pozdĺžneho radenia:

- » 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)
- » Nebezpečenstvo otvorenia dverí do premávky; obzvlášť nebezpečné pre cyklistov.

Nedá sa jednoznačne povedať, či je výhodnejšie vyznačovať vodorovným značením jednotlivé parkovacie miesta alebo spoločný (súvislý) parkovací pruh. Vyznačenie je nevyhnutné, ak sa pri platbe parkovného vyžaduje uviesť číslo parkovacieho miesta. Výhodou vyznačenia každého stojiska je presné vymedzenie



miesta pre parkovanie. Na druhej strane parkovací pruh môže zvýšiť parkovaciu kapacitu (z normovaných 5,50 – 6,50 m na reálnych 5,00 – 5,50 m pre vozidlo) a umožňuje zaparkovať rôzne dlhé vozidlá bez potreby vyznačovať pre ne osobitné miesta. Parkovací pruh môže byť výhodný aj na uliciach s častými vjazdmi na pozemky.

### Šikmé radenie

- » Predná alebo zadná časť vozidla je otočená k obrubníku, môže byť usporiadané v rôznych uhloch k obrubníku, najčastejšie 45 °, 60 °, 70 °.
- » Výhodné najmä z hľadiska priestorového usporiadania a uľahčenia parkovacích manévrov.
- » Pri nástupe/výstupe nie sú osoby vystavené doprave v pohybe, cyklistov neohrozuje otvorenie dvier.

Ak sú šikmé miesta vyznačené „opačne“, zachádza sa na ne cúvaním. Takéto usporiadanie má niekoľko výhod:

- » Zvyšuje bezpečnosť - najmä cyklistov, pretože vodič má pri vychádzaní lepší rozhľad.
- » Priamy výjazd do premávky je jednoduchší, ako cúvanie do premávky. Nakladanie a vykladanie zo zadnej strany vozidla prebieha ďalej od premávky.

**Odporúčanie:** Nakoľko tento spôsob parkovania je u nás menej rozšírený, môže sa pod dopravné značenie dočasne umiestniť dodatková tabuľka s vysvetlením „Zachádzajte cúvaním“.

### Kolmé radenie

- » Maximalizuje parkovacie miesta na jednotku dĺžky ulice (jedno auto na cca 2,5 m), avšak má najväčšie požiadavky na šírku komunikácie potrebnej pre parkovací manéver.
- » Je vhodné pre odstavné plochy a parkoviská s dlhodobým parkovaním (závody, sídliská).
- » Všeobecne nie je príliš vhodné pre cesty s vysokou rýchlosťou a intenzitou, vzhľadom na šírku vozovky a šírku plôch pre zachádzanie a výjazd z miesta.

Kolmé a šikmé radenie je vhodné na uliciach, kde kľúčovým cieľom je upokojenie dopravy. Sú užitočné práve preto, že (reálne i opticky) zužujú vozovku a pomáhajú spomaliť premávku.

### Bezpečnosť ako priorita

Pri rozhodovaní o umiestnení parkovacích miest je veľmi dôležitým kritériom bezpečnosť. Ak sa parkovanie plánuje starostlivo, môže bezpečnosti pomôcť.

- » Vyznačením miest dôjde k zúženiu vnímanej šírky vozovky, čo vedie vodičov k zníženiu rýchlosti.
- » Parkovanie môže oddeliť chodcov od jazdného pruhu.
- » Pri vedení cyklistov popri zaparkovaných vozidlách je potrebné uvažovať s bezpečnostným odstupom 0,5 m od parkovacieho miesta pre otvorenie dvier. [15]
- » Parkovacie miesta by nemali brániť rozhľadu v križovatkách a pred priechodmi pre chodcov.
- » Niekedy je potrebné zakázať parkovanie, aby mohli byť vyznačené bezpečné cyklistické trasy.

## 5.3 MIESTA PRE VOZIDLÁ PREPRAVUJÚCE OSOBY S PARKOVACÍM PREUKAZOM

Podľa § 44 ods. 2 zákona o cestnej premávke sa môže parkovací preukaz používať na vozidle prepravujúcom fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú alebo úplnú slepotu oboch očí.

**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. V niektorých mestách je zaužívané namiesto čísla parkovacieho preukazu uvádzať EČV, čím sa zamedzuje použitie iného vozidla na prepravu. Z podstaty parkovacieho preukazu vyplýva, že je „prenosný“ na vozidlo, ktoré prepravuje držiteľa tohto preukazu. Preto odporúčame na dopravnom značení vyhradeného miesta uvádzať číslo parkovacieho preukazu namiesto 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.

Z technického hľadiska je pri vyhradzovaní parkovacieho miesta pre vozidlo s parkovacím preukazom, (resp. pre vozidlo osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie) dbať najmä na nižšie uvedené skutočnosti:

- » šírka parkovacieho miesta musí byť najmenej 3,50 m;
- » pri výbere lokality pre vyhradenie miesta je potrebné zohľadniť, aby pri nástupe/výstupe neprekážali obrubníky, mobiliár, zeleň, blízke vozidlá; dôležitý je 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.

§ 44 zákona o cestnej premávke upravuje použitie parkovacieho preukazu – uplatnenie nájde najmä v prípadoch, ak vodič nenájde vyhradené miesto. Podľa ods. 7 „**Vodič vozidla s parkovacím preukazom môže stáť na mieste vyhradenom pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. ... 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.**“

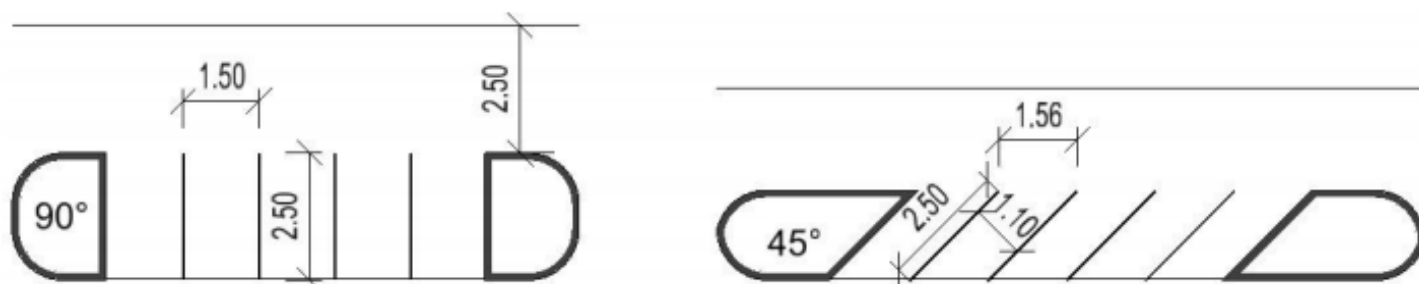
## 5.4 PARKOVANIE MOTOCYKLOV A BICYKLOV

Pomaly ale isto môžeme v našich uliciach vidieť čoraz viac bicyklov, mopedov, skútrov či motocyklov. Pri návrhu parkovania na ulici je potrebné myslieť aj na tieto dopravné prostriedky.

Zákon o cestnej premávke umožňuje **státie bicyklov a motocyklov na chodníku**, ak zostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m. Uvedené platí aj v zóne s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia a v zóne s plateným alebo regulovaným státím (§ 52 ods. 2 zákona o cestnej premávke). Tzn. aj v zóne s plateným státím môžu bicykle a motocykle stáť na chodníku – bezplatne.

### Parkovanie motocyklov

V blízkosti peších zón, pred úradmi, obchodmi ako i ďalšími miestami, kde sa motocykle pravidelne vyskytujú, je však vhodné **vyznačiť parkovacie miesta** pre motocykle dopravným značením. Minimálne rozmery miest pre motocykle nie sú v STN upravené. V rozborovej úlohe sú navrhnuté rozmery 1,50 x 2,50 m pre kolmé radenie a 1,10 x 2,50 pre šikmé radenie pod uhlom 45° [14].



Obrázok 5: Navrhované rozmery stojísk pre motocykle [14]

Miesta pre motocykle majú menší rozmer a môžeme ich umiestniť tam, kde z priestorových dôvodov nie je možné vyznačiť miesto pre automobil. Miesta pre motocykle nie je vhodné vyznačovať napr. menej ako 5 m pred priechodom, v rozhl'adových poliach križovatiek a v ďalších miestach, kde by ohrozovali rozhl'ad a bezpečnosť cestnej premávky.

Parkovanie motocyklov na miestach pre ne určených môže i nemusí byť spoplatnené. V oboch prípadoch je vhodné, ak je táto informácia uvedená na dopravnom značení, najmä ak miesta pre automobily sú spoplatnené.

Pokiaľ motocykel zaparkuje na **platenom parkovisku na mieste určenom pre automobil**, musí zaplatiť rovnaké parkovné ako automobil. Takéto parkovanie je neefektívne a dá sa mu predchádzať vyznačovaním miest pre motocykle.





### **Parkovanie bicyklov**

- » Na parkovanie bicyklov sa používajú stojany, ktoré umožňujú uzamknutie rámu bicykla ku konštrukcii stojana. Z dôvodu bezpečnosti a stability bicykla sa neodporúča použiť stojany, ktoré dokážu zabezpečiť len upevnenie kolies.
- » Kde nie sú stojany, použijú cyklisti mestský mobiliár, čo nie je žiaduce.
- » Bezpečné parkovanie bicyklov má dôležitý vplyv na popularitu ich používania. Stojany je vhodné umiestniť do miest, kde môžu byť odstavené bicykle nepriamo pozorované okoloidúcimi, obchodníkmi a inými užívateľmi ulice.
- » V oblastiach so zvýšeným dopytom po parkovaní bicyklov (napr. stanice hromadnej dopravy) je vhodné riešiť odstavňé plochy s dostatočnou kapacitou.
- » Na miestach s dlhodobým státím (viac ako 8 h) sa odporúča budovať kryté cyklistické stojany, resp., parkovacie domy pre bicykle z dôvodu ochránenia pred poveternostnými vplyvmi.

O problematike navrhovania cyklistických komunikácií a zariadení určených pre cyklistov sa dozviete viac v **Technických podmienkach 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry** [15].

**Upozornenie:** Pre umiestňovanie odstavňých/parkovacích plôch pre bicykle musia platiť rovnaké pravidlá ako pre plochy pre cestné vozidlá, t. j. tieto nemôžu byť umiestňované v rozhl'adových poliach križovatiek a zjazdov, pri križovatkách a v celej dĺžke radiacich pruhov, priestoroch zastávok verejnej dopravy, v priestoroch rozhl'adových polí železničných prejazdov, v miestach priechodov pre chodcov s ohľadom na dodržanie rozhl'adových polí a v miestach vjazdov a výjazdov z účelových komunikácií a pozemkov a všetkých podmienok podľa zákona § 25 zákona o cestnej premávke. [14]

## 5.5 DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Pravidlá cestnej premávky upravuje **zákon o cestnej premávke č. 8/2009 Z. z.** a jeho vykonávacia **vyhláška č. 9/2009 Z. z.** Zákon určuje všeobecne platné pravidlá (napr. kde smie alebo nesmie vodič zastaviť a stáť). Zároveň umožňuje používanie zvislých, vodorovných dopravných značiek 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 primeranom mieste dostatočné, jednoznačné a ľahko zrozumiteľné informácie o dopravnom režime, vrátane parkovania. Nemôžeme očakávať, že si vodič pred vjazdom do mesta naštuduje miestne platné VZN o parkovaní. Preto všetky relevantné informácie sa musí vodič **dozvedieť z dopravného značenia**. Mätúce alebo nejednoznačné značenie komplikuje výkon kontrolnej činnosti a dokonca môže viesť k súdnym sporom.

### 5.5.1 VYZNAČENIE ZÁKAZU STÁTIA ALEBO ZASTAVENIA

V uliciach bez systémového riadenia parkovania často postačujú zvislé zákazové značky **B 33 Zákaz státia** alebo **B 34 Zákaz zastavenia**.

Na zvýraznenie zákazu zvislej značky:



B33



B34

možno použiť vodorovné značenie:



V 12a

Žltá klukatá čiara



V 12c

Žltá prerušovaná čiara



V 12b

Žltá súvislá čiara

**Obrázok 6: Zvislé a vodorovné značky pre vyznačenie zákazu státia alebo zákazu zastavenia.**

Žltá klukatá čiara V 12a vyznačuje **priestor**, kde je zakázané **stáť** vozidiel, Žltá prerušovaná čiara V 12c **úsek**, kde je z oboch strán tejto čiary zakázané **stáť** vozidiel.

Žltá súvislá čiara V 12b vyznačuje **úsek**, kde je z oboch strán tejto čiary zakázané **zastavenie a stáť** vozidiel.



## 5.5.2 VYZNAČENIE PARKOVACÍCH MIEST

V uliciach s plateným alebo časovo regulovaným státím sa používajú zvislé informatívne značky:



IP 17a Parkovisko - parkovacie miesta s plateným státím



IP 17b Parkovisko - parkovacie miesta s regulovaným státím

Dopĺňajú sa vodorovným značením (viď nižšie), príp. vodiacou čiarou na vyznačenie parkovacieho pruhu:



V 10a

Parkovacie miesta s kolmým státím



V 10b

Parkovacie miesta so šikmým státím



V 10c

Parkovacie miesta s pozdĺžnym státím

**Obrázok 7: Zvislé a vodorovné značky pre vyznačenie parkovacích miest.**

Na zvislej značke možno vyznačiť symbol spôsobu státia (napr. šikmé, kolmé,...). Údaje, ako spôsob úhrady, doba spoplatnenia/regulácie a iné doplňujúce údaje, sa uvedú na dodatkovej tabuľke pod značkou IP 17a alebo IP 17b.

Na vodorovné označenie parkovacích miest s plateným alebo regulovaným státím alebo na oddelenie parkovacieho pruhu s plateným alebo regulovaným státím od jazdného pruhu sa používa **biela**, prípadne **modrá farba**. (§ 6 ods. 3 vyhlášky č. 9/2009)

## 5.5.3 VYZNAČENIE ZÓNY

Výhodou „zónových“ značiek je, že platia od začiatku zóny až po koniec zóny. Ich platnosť neruší križovatka. Informujú o pravidlách platných v určitej oblasti.



IP 24a/b



*Zóna/Koniec zóny s dopravným obmedzením (vzor)*



IP 27a/b



*Zóna/Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím (vzor)*

**Obrázok 8: Informatívne „zónové“ značky IP 24a/b, IP 27 a/b.**

**Značky IP 24a/b** vyznačujú oblasť, kde platí zákaz alebo obmedzenie vyplývajúce z použitých symbolov značky alebo značiek. V dolnej časti značky sa uvedie, kde tento zákaz neplatí, napr. „Okrem parkovacích miest s plateným státím a miest s vyhradeným státím.“

**Značky IP 27a/b** vyznačujú oblasť, kde **státie vozidiel je dovolené len na vyznačených parkovacích miestach** a za dodržania podmienok vyplývajúcich z použitého symbolu príslušnej značky a spresňujúcich údajov, napríklad času regulácie alebo platenia, spôsobu platenia alebo regulovania a podobne. Inak je vodičom vozidiel na takto označenom území stáť zakázané. Symbol značky č. IP 17a možno v prípade potreby zameniť za symbol značky č. IP 17b.

Miesta v zóne, ktoré chceme použiť na parkovanie, musíme vyznačiť podľa bodu 5.5.2.

### Praktické odporúčania pre návrh a umiestnenie dopravných značiek

- » Pri príprave pravidiel parkovania majte na zreteli, že ich musíte zrozumiteľne odovzdať vodičovi cez dopravnú značku (množstvo informácií verzus málo miesta na značke).
- » Informácie cez dopravné značenie poskytujte vodičovi v mieste a čase, keď ich potrebuje pre rozhodnutie. Pri vjazde do zóny je postačujúca informácia, že vchádza do zóny. Značky musia byť dostatočne veľké a jednoduché na pochopenie počas jazdy.
- » Ostatné informácie, napr. doba spoplatnenia, spôsob úhrady a pod. vodiča zaujíma až pri parkovacom mieste.
- » Otestujte pochopenie značky nezainteresovanými vodičmi ešte v procese návrhu.
- » Odstráňte nepotrebné značky. Pri použití „zónových“ značiek (IP 24a/b, IP27a/b) stratia svoje opodstatnenie značky Zákaz státia.

Dôležitou formou parkovacej komunikácie je navádzanie na parkoviská pre motoristov.

- » Statické navádzanie – značka smeruje vodičov k menej využívaným parkoviskám.
- » Dynamické navádzanie – v reálnom čase informuje napr. o voľných parkovacích miestach na ulici alebo mimo ulicu (napr. v parkovacom dome).

## 6 NÁSTROJE PRE PRIDEĽOVANIE PARKOVACÍCH MIEST

Nazrime trochu do ekonomickej teórie, konkrétne k deleniu statkov. Vodiči zvyknú vnímať parkovacie miesta ako voľný, verejný statok (ako napr. morská voda, pouličné osvetlenie). V skutočnosti ide o ekonomický statok, ktorý existuje v obmedzenom množstve a jeho spotrebou /obsadením miesta/ sa znižuje dostupné množstvo pre ostatných.

Preto pri nedostatku miest je potrebné určiť podmienky ich použitia. Môžu sa uplatniť rôzne prístupy pridelovania parkovacích miest, príp. ich kombinácia:

- » **cena,**
- » **časové limity,**
- » **parkovacie karty** (preferenčný prístup).

### 6.1 SPOPLATNENIE PARKOVANIA

Ak parkovanie na ulici čelí vysokému dopytu a vyžaduje si riadenie parkovania, je potrebné zvážiť spoplatnenie. **Cena je zo spomenutých prístupov najúčinnějšía, najflexibilnějšía a najvýkonnejšía.** [6] Avšak u verejnosti najmenej obľúbená.

Ceny za parkovanie na ulici boli vyskúšané pred viac ako 80 rokmi v Oklahoma City v USA. Jediným cieľom bolo odradiť miestnych zamestnancov (ktorí prichádzajú skôr) od obsadenia prvotriednych priestorov pred maloobchodnými predajňami. Cieľom nebola návratnosť nákladov, ani príjem; boli len vedľajším produktom. [6]

**Spoplatnenie prináša viacero výhod:**

- » **rozdeľuje dopyt** po parkovaní efektívnejšie ako alternatívne prístupy;
- » môže viesť vodičov k **požadovanému parkovaciemu správaniu** (rozdielne sadzby parkovania v jednotlivých pásmach vedú k využívaniu lacnejších miest);
- » môže potenciálne zaviesť **trhovú reakciu na ceny a dopyt na ulici**, vďaka tomu je parkovací systém viac prispôsobený zmenám v miestnych podmienkach a umožňuje rýchlejšie riešenie vzniknutých problémov;
- » poplatky za parkovanie **pomáhajú pokryť náklady** na správu systému riadenia parkovania, čo napr. neplatí pri časových limitoch.

Ak ceny za parkovanie nie sú pevne prepojené s cieľmi riadenia parkovania, veľmi ľahko skončíme v začarovanom kruhu podhodnotenia, slabého riadenia parkovania a názorov, že cieľom spoplatnenia sú príjmy. To je oveľa horšie pre prijatie spoplatnenia verejnosťou ako vyššie poplatky s jasnými cieľmi parkovacieho manažmentu.

Existujú rôzne spôsoby, ako zmierniť opozíciu voči platenému parkovaniu na ulici:

- » Primárnym zámerom stanovenia cien má byť **riadenie parkovísk**.
- » Zavedenie cien má priniesť **viditeľnú nápravu** - zníženie chaosu na ulici, zlepšenie podmienok zainteresovaných strán, ... Ak sa tak nestane, spoplatnenie je považované za neúspešné.
- » Príjmy z parkovania **použite lokálne** a smerujte ich do mobility.
- » Zlepšite prístup k **lacnejším parkovacím variantom** (napr. zníženie ceny na menej využívanom parkovisku) alebo **iným možnostiam mobility**.

Prijateľnosť poplatkov za parkovanie na ulici závisí od toho, či je cieľom cenovej politiky správa parkovísk alebo príjmy. [6]

## 6.2 CENOVÉ MECHANIZMY A PLATOBNÉ METÓDY

Rozvoj technológií v posledných rokoch rozšíril možnosti, ktoré môžeme využiť pri platbe parkovného.

- » **Cenové mechanizmy** – zabezpečujú uskutočnenie platby (osobná obsluha, parkovací automat, stierací kupón, mobilný telefón a iné).
- » **Platobné metódy** – určujú prostriedok použitý pri platbe (mince, bankovky, platobné a palivové karty, predplatené karty s kreditom, platby prostredníctvom mobilného operátora a iné).

Pri výbere cenových mechanizmov a platobných metód je dôležité zohľadniť:

- » **Celkové náklady – čiastočne závisia od úrovne cien (ak je cena za parkovanie nízka, vyžaduje si nízkonákladový mechanizmus):**
  - **kapitálové náklady** – tie sú zvyčajne najvyššie pri infraštruktúre, ktorá sa musí inštalovať v uliciach (napr. automaty, senzory, ...),
  - **prevádzkové náklady** – napr. spracovanie hotovosti, servisné náklady, ...
  - **transakčné náklady** – pozor najmä na paušálne poplatky za transakciu (pri väčšine platobných kariet), obzvlášť v prípade nízkej ceny parkovného.
- » **Pohodlie pre používateľov** – akceptovanie cien verejnosťou je ovplyvnené pohodlnosťou a jednoduchosťou platby:
  - **pohodlný spôsob platby** – napr. blízkosť automatov, jednoduchá štruktúra SMS,...
  - **možnosť pre režim platby** – napr. hotovosť, platobné karty, SMS, mobilná aplikácia,....
  - **možnosť predĺžiť parkovanie** – ideálne bez potreby návratu k vozidlu, napr. SMS
  - **pohodlie pre rôznych používateľov** – napr. motocykle a umiestnenie park. lístka
- » **Cenové úpravy** – možnosť jednoducho nastaviť i zmeniť rôzne poplatky pre rôzne miesta a časy.

- » **Kontrola parkovného** – náklady a efektívnosť kontroly dodržiavania cenového systému môžu byť výrazne ovplyvnené cenových mechanizmami. Ak cenové mechanizmy vyžadujú uvedenie EČV pri každej platbe, umožňujú efektívnu kontrolu parkovného overením EČV v databáze úhrad (nie je potrebné kontrolovať parkovací lístok).
- » **Zber údajov** – moderné digitálne cenové mechanizmy umožňujú jednoduchý a cenovo výhodný zber údajov, napr. o obsadenosti, dĺžke parkovania, platbách a pod.
- » **Dôveryhodnosť** – mechanizmy nesmú poskytovať priestor pre prípadný únik vybratého parkovného.
- » **Robustnosť/spoľahlivosť** – zvolený mechanizmus musí spoľahlivo pracovať i v náročných podmienkach (počasie, vandalizmus, výpadky napájania, ...). [6]

Pri parkovaní na ulici zväčša používame kombináciu viacerých cenových mechanizmov. V tabuľke č. 3 uvádzame tradičné cenové mechanizmy, ktoré sa používajú i v našich mestách. V tabuľke č. 4 uvádzame cenové mechanizmy využívajúce nové technológie.



Cenový mechanizmus	Popis	Silné stránky	Slabé stránky
Parkovacia karta – napr. zalaminovaná	Oprávnení vodiči si zakúpia parkovaciu kartu, umiestnia ju za čelným sklom. Karta umožňuje zväčša neobmedzené parkovanie v danej lokalite.	Nízke náklady.	Náchylné na falšovanie.
Žetón/stieracia karta	Zakúpenie u predajcov na ulici. Treba vyznačiť začiatok parkovania a umiestniť ho za čelné sklo.	Nízke kapitálové náklady.	Náchylné k podvodom. Vodič musí odhadnúť dĺžku parkovania.
Parkovací automat	Platba mincami. Povinnosť umiestniť lístok za čelné sklo.	Mierne kapitálové a prevádzkové náklady.	Opätovné predĺženie parkovania iba v automate. Akceptuje iba mince.

**Tabuľka 3: Tradičné cenové mechanizmy, ich silné a slabé stránky**

Nižšie uvedené mechanizmy elektronicky zaznamenávajú transakčné a parkovacie údaje. Mnohé používajú iba elektronický doklad o zaplatení (napr. formou SMS, emailu). Všetky umožňujú režimy elektronických platieb kreditné/debetné karty alebo mobilné platby.

Pri nižšie uvedených spôsoboch je obvykle obojsmerná výmena dát v reálnom čase s riadiacim centrom. Vodič môže byť upozornený cez SMS pred uplynutím času. Pozor však na platobné režimy s výraznými fixnými nákladmi na transakciu.

Cenový mechanizmus	Popis	Silné stránky	Slabé stránky
Parkovacia karta	Oprávnení vodiči si zakúpia parkovaciu kartu. Tá môže byť fyzicky vyhotovená (s identifikačným prvkom napr. RFID) alebo môže mať iba formu elektronického záznamu EČV v databáze parkovacích kariet.	Efektívna kontrola. Služi úzkej skupine užívateľov.	Vyššie prevádzkové náklady (softvér)
Automaty so zadávaním čísla parkovacieho miesta	Automat je prepojený na centrálny systém. Pri kúpe lístka sa uvedie číslo parkovacieho miesta. Umožňuje predlžovanie parkovného cez iný mechanizmus. Je vhodné ho použiť v kombinácii so snímačmi obsadenosti.	Efektívna kontrola (spojenie obsadenosti miesta s platbou).	Vyžaduje očíslovanie parkovacích miest.
Automaty so zadávaním EČV	Automat je prepojený na centrálny systém. Možnosť pridelenia výhod pre dané EČV. Nie je potrebné vrátiť sa k vozidlu s parkovacím lístkom.	Jednoduchá kontrola. Zadávanie EČV umožňuje poskytovanie zliav pre konkrétne vozidlo.	Vodič si musí zapamätať svoje EČV.
SMS	Text SMS obsahuje zónu, EČV príp. dĺžku parkovania.	Pohodlnú platbu je možné uskutočniť prostredníctvom mobilného telefónu.	Významné fixné náklady na transakciu. Nepoužiteľné pre zahraničných turistov, vyžaduje sa slovenský mobilný operátor.
Platba cez smartfón <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ cez aplikáciu</li> <li>▪ cez webstránku</li> </ul>	Vyžaduje si stiahnutie aplikácie, príp. vyplnenie údajov na webstránke.	Veľmi nízke prevádzkové náklady. Môžu však vyskytnúť vyššie transakčné náklady.	Zatiaľ nižšia miera používania smartfónov.

Tabuľka 4: Moderné technológie pre platbu parkovného, ich silné a slabé stránky

## 6.2 AKO NASTAVIŤ CENU PARKOVANIA

Správna cena za parkovanie na ulici je taká najnižšia cena, ktorá udržiava niekoľko voľných miest. Ak nie sú k dispozícii žiadne miesta, zníženie ceny nemôže prilákať viac zákazníkov. Nízke ceny vedú k plným parkoviskám a jazdám za účelom nájdenia voľného miesta.

Cena má zabezpečiť, aby vodiči mohli nájsť miesta na parkovanie. Na prázdne (voľné) parkovacie miesta sa môžeme pozerať ako na zásoby v obchode. Zákazníci sa vyhýbajú obchodom, ktoré nikdy nemajú na sklade to, čo práve požadujú. Samospráva by mala znížiť cenu, ak je príliš veľa voľných miest (zásoby sú nadmerné). Ak ich je príliš málo (regále sú takmer prázdne), cenu treba zvýšiť. [16]

Keď je k dispozícii niekoľko voľných priestorov, ceny sú správne. Keď sa ceny upravujú tak, aby sa v každom bloku uvoľnili jedno alebo dve voľné miesta (približne 85% obsadenosť), každý uvidí, že parkovanie na ulici je ľahko dostupné.

Ceny, ktoré produkujú približne 85 % obsadenosť, možno nazvať „výkonnostné“ z troch dôvodov:

- » parkovanie na ulici bude fungovať efektívne, priestor bude dobre využívaný, ale ľahko dostupný,
- » doprava bude fungovať efektívne, nebude dochádzať k „parkovacím“ jazdám kvôli nájdeniu voľného miesta,
- » ekonomika bude fungovať efektívne, cena parkovania bude vyššia, keď bude vyšší dopyt; táto vyššia cena podporí parkovací obrat (kratšie parkovanie). [17]

V San Franciscu považujú za optimálne nastavenú cenu, ak je obsadenosť v rozsahu 60 – 80 %. Ak je mimo tohto rozsahu, pristupujú k úprave cien. [18]



Obrázok 9: Ľavý panel znázorňuje typický komerčný blok vo Westwoode, kde je parkovanie podhodnotené a všetky miesta sú obsadené. Blok má osem miest na každej strane, priemerný cestovný čas na nájdenie miesta je 3,3 minúty a dve autá krúžia okolo bloku. Pravý panel ukazuje, čo sa stane, ak mesto stanoví najnižšiu cenu, ktorá bude produkovať niekoľko voľných miest. Vodiči nemajú žiadny dôvod na „krúženie“ a hľadanie miesta, pretože môžu vždy nájsť voľné miesto v blízkosti svojho cieľa, čas vyhľadávania je nula. [19]

## 6.4 CENOVÉ SCHÉMY

Cena ako nástroj na správu parkovania vyžaduje, aby sa poplatky vyberali podľa dĺžky trvania parkovania (za jednotku času). **Cena za parkovanie má byť jednoduchá.**

» Väčšina cenových schém na ulici zahŕňa jednoduchú cenu za hodinu (alebo inú časovú jednotku). To je takmer vždy najlepšia voľba.

» Niektoré mestá však prijímajú zložité systémy (ponúkajú lacné parkovanie pre krátkodobých návštevníkov a zároveň odstraňujú dlhodobé parkovanie), ako napríklad:

- meniace sa ceny za parkovanie v závislosti od dĺžky pobytu (napr. vyšší poplatok od 3. hodiny parkovania);

- poskytovanie počiatočného obdobia zdarma, napríklad 30 minút alebo hodinu.

Tieto zložité schémy sú dobre myslené, ale vo všeobecnosti by sme sa im mali vyhnúť:

» Pri komunikácii ceny je dôležitá jednoduchosť. Zložité schémy zvyšujú potenciálny zmätok a frustráciu.

» V kombinácii s inými formami cenovej diferenciácie sa stávajú mätúcimi.

## 6.5 ČASOVÉ LIMITY

Časový limit určuje maximálny čas, ktorý môžu vozidlá využiť pre bezplatné parkovanie v danom priestore. Mnohé samosprávy považujú časové limity za politicky príťažlivé.

Účelom časových limitov je obvykle obrátkovosť parkovacieho miesta. Používajú sa napr. na miestach určených pre nakládku/vykládku tovaru, nástup/výstup osôb alebo na uliciach s obchodmi (limit niekoľkých hodín odrádza od celodenného parkovania zamestnancov).

Ak je dopyt po parkovaní vysoký, časové limity sú často neefektívne.





## VERDIKT O ČASOVÝCH OBMEDZENIACH:

- » Časové limity vyhovujú veľmi krátkodobému parkovaniu v zónach nakládky/vykládky tovaru alebo nástupu/výstupu osôb.
- » Časové limity môžu dosiahnuť primeranú zmenu tam, kde je dopyt relatívne nízky (ak hlavným cieľom je presun dlhodobého parkovania mimo hlavného parkovania a postačuje to predchádzaniu nasýteného parkovania).
- » Sú politicky jednoduchšie ako cenotvorba, čo ich robí lákavými pre samosprávy.
- » Ich kontrola je nákladná a nepopulárna, dodržiavanie vodičmi je zvyčajne slabé.
- » Ak je dopyt po parkovaní vysoký, časové limity nemôžu zabrániť nasýteniu a všetkým jeho vedľajším účinkom.
- » Časovým limitom chýba väčšina ostatných výhod tvorby cien, ako je tmenie dopytu a zasielanie užitočných trhových signálov iným účastníkom trhu.

### Ak je parkovanie na ulici spoplatnené je užitočné mať aj časové limity?

Existujú dôvody povedať nie:

- » Časové limity neprinášajú žiadny dodatočný účel, ak samotná tvorba cien zabraňuje saturácii.
- » Kombinácia vytvára zložitý a mätúci súbor nariadení. Skúsenosti ukazujú, že mnohí motoristi si myslia, že môžu zaplatiť za predĺženie parkovania

**Lepšie je stanoviť správne ceny a zabudnúť na časové limity.**

## 6.6 PARKOVACIE KARTY

Parkovacia karta umožňuje parkovanie vozidla na určených parkovacích miestach. Nahrádza jednorazovú úhradu parkovného podľa hodinovej sadzby. Má zväčša ročnú platnosť a zvýhodnenú cenu. Môže byť neprenosná (viazaná na EČV) alebo prenosná (môže byť použitá pre viac vozidiel).

**Rezidentské** parkovacie karty – určené pre osoby s trvalým pobytom príp. vlastníkov nehnuteľností v danej lokalite.

**Abonentské** parkovacie karty – určené napr. pre podnikateľské subjekty so sídlom alebo prevádzkou v danej lokalite, príp. osoby, ktoré nespĺňajú požiadavku trvalého pobytu v danej lokalite.

Definíciu rezidenta, abonenta a podmienky pre vydanie parkovacej karty si upravuje každá samospráva vo VZN o parkovaní.

Skupiny, ktorým sa zvyčajne poskytuje preferenčné zaobchádzanie na ulici, sú najmä: **držitelia parkovacích preukazov, miestni obyvatelia, návštevníci rezidentov, vlastníci miestnych podnikov.**

- » **Obmedzený prístup** znamená - **len zvýhodnená skupina**. Príkladom je zóna len pre rezidentov, kde môžu parkovať iba vozidlá vodičov s trvalým pobytom v tejto zóne.
- » **Preferenčný prístup** zahŕňa **špeciálne zaobchádzanie** so zvýhodnenou skupinou. To môže zahŕňať výnimky z cenových alebo časových limitov alebo iných predpisov, ktoré platia pre širokú verejnosť.

Každý môže byť aplikovaný na plný alebo čiastočný úväzok. Bežným hybridom je napr. obmedzenie prístupu v nočných hodinách (parkovacie miesta môžu užívať iba vozidlá s rezidentskou parkovacou kartou) a počas dňa majú preferenčný prístup (miesta sú verejné, platené, avšak rezidenti nemusia platiť hodinové parkovné). Pri určovaní podmienok zvýhodnenia treba byť opatrní.

- » Tento prístup má tendenciu riešiť problém z pohľadu zvýhodnenej skupiny a zároveň znevýhodňuje osoby mimo tejto skupiny.
- » Vyžaduje si to široký konsenzus, že zvýhodnená skupina má skutočne silnejší nárok na predmetné parkovanie ako ktokoľvek iný.
- » Uprednostňovanie určitých skupín môže byť zložité a administratívne problematické.
- » Obmedzenie prístupu k parkovaniu na ulici znižuje podiel parkovania, ktoré je otvorené pre širokú verejnosť. To narúša efektívnosť a flexibilitu.

Vyhňte sa „rozdávaniu“ bezplatných rezidentských kariet. Namiesto toho ich vnímajte ako „výhodu pre stálych zákazníkov“, ktorá im umožňuje platiť na ročnom základe. [6]

#### Rezidentské zóny sú lákavé, ale problematické:

- » Obmedzenie prístupu je lákavé, pretože sľubuje silnú ochranu pred parkovaním „cudzích“.
- » Znižujú však verejné parkovanie. Parkovanie na ulici, ktoré je otvorené pre verejnosť, je oveľa efektívnejšie a pravdepodobne sa bude dobre používať po celý deň a týždeň.
- » Takéto zóny vytvárajú problémy pre legitímnych návštevníkov tejto oblasti, vrátane návštevníkov obyvateľov.
- » Zvážte zavedenie obmedzenia počtu povolení na domácnosť (napríklad jedna na domácnosť).

## 7 KONTROLA PARKOVANIA – ÚČINNÁ, EFEKTÍVNA A SPRAVODLIVÁ

Pre dobré riadenie parkovania je nevyhnutná kontrola dodržiavania pravidiel. Má byť konzistentná, trvalá, spravodlivá a bez korupcie.

### 7.1 CIELE KONTROLY

**Ciele kontroly by mali byť zosúladené s cieľmi riadenia parkovania.** Najviac úsilia treba smerovať na miesta a časy, ktoré najviac prispievajú k riadeniu parkovacích cieľov.

Rozlišujeme dva druhy porušenia „predpisov“:

- 1) parkovanie na mieste alebo v čase, keď **nie je povolené** parkovanie; a
- 2) parkovanie v správnom priestore, ale **nedodržanie príslušných pravidiel**, ako je časový limit alebo úhrada parkovného.

Kontrola sa musí zamerať na dosiahnutie „dosť dobrého“ súladu. Dokonalá zhoda je však skôr utópiou. [6]



## 7.2 PRIJATEĽNÁ KONTROLA



Kontrola nie je nikdy populárna, ale ako to zmierniť? **Laxné vymáhanie nie je odpoveďou.** Vedie k nekontrolovateľnému nelegálnemu parkovaniu na ulici. Občasné kontroly sú kontraproduktívne. **Zamerajte sa viac na podporu dobrého správania, menej na sankcie.** V ideálnom prípade môžu byť pokuty a varovania sprevádzané tipmi, ako sa vyhnúť

rovnakej chybe.

**Zamerajte sa na zvyčajných porušovateľov a buďte tolerantní k prvým porušeniam.** Väčšina motoristov vo všeobecnosti chce dodržiavať pravidlá. Mnohé z porušení sú pravdepodobne chyby, ktoré vyplývajú z nepozornosti alebo nepochopenia pravidiel. [6]

## 7.3 DETEKCIA PORUŠENÍ

Základom dobrého presadzovania je dôsledné odhaľovanie porušovania pravidiel.

Najjednoduchšie, ale najviac náročné na pracovnú silu, je **vizuálne sledovanie** parkovacích miest a platby (napr. kontrola parkovacieho lístka za čelným sklom vozidla).

Ďalšou možnosťou je **kontrola podľa EČV**; kontrola zosníma mobilným telefónom EČV a overí platbu parkovného v databáze úhrad.

High-tech riešenie ponúka **monitorovacie vozidlo** s kamerami na čítanie EČV, pri prejazde ulicou sníma EČ okolitých vozidiel a porovnaním s databázou úhrad vyhodnocuje, či vozidlo má alebo nemá zaplatené parkovné.

Čím väčší počet miest samospráva riadi, tým viac sa žiada použiť moderné technológie, ktoré dokážu skontrolovať väčší počet vozidiel a lepšie zefektívniť tak presadzovanie práva. [6]

## 8 ZBER ÚDAJOV A ICH POUŽITIE

Je vhodné, ak samospráva zhromažďuje údaje o parkovaní a tieto používa k sledovaniu vývoja. Ak máme technológie, ktoré umožňujú zber dát, využime ich. Ak nie - spočítať vozidlá sa dá aj s papierom a ceruzkou v ruke.

### 8.1 TYPY PARKOVACÍCH ÚDAJOV

Odborníci na parkovanie sa sústreďujú najmä na tieto tri **druhy parkovacích údajov**:

1. údaje o parkovacích miestach;
2. údaje o obsadenosti a nelegálnom parkovaní;
3. údaje o parkovacom správaní jednotlivých vozidiel.

Okrem toho môžeme zbierať údaje napr. o názoroch zainteresovaných strán, o možnostiach prístupu do oblasti (zákazníkov, zamestnancov) a pod. [6]

### 8.2 ÚDAJE O PARKOVACÍCH MIESTACH

V roku 2005 v Montreali museli kvôli výstavbe cyklotrasy v centre zrušiť 300 miest na ulici. Išlo o jeden z dvoch parkovacích pruhov. Zameranie sa iba na miesta na ulici mohlo provokovať k titulkom „polovica miest“ bola odstránená. Namiesto toho mesto spočítalo všetky miesta (aj mimo ulicu) vo vzdialenosti do 200 metrov od projektu. Bolo ich 11.000. Zmena jedného parkovacieho pruhu na cyklotrasu si teda vyžiadala menej ako 3 % týchto miest. Opozícia voči projektu takmer zanikla. [6]

Aké je uplatnenie **Zoznamu** s parkovacími miestami?

- » Obsahuje údaje o miestach na jednotlivých uliciach i mimo ulíc (v ideálnom prípade aj o súkromných miestach). To nám umožňuje posudzovať úbytok parkovacích miest vo vzťahu ku všetkým relevantným miestam v blízkom okolí, nielen ku miestam na riešenej časti ulice.
- » Umožní spoľahlivé **zistovanie obsadenosti** (pozri časť nižšie).
- » Poskytuje základný prehľad o dostupných možnostiach parkovania.

Zber údajov v teréne, najmä v prípade väčších miest, si vyžaduje starostlivú prípravu: podrobnú katastrálnu mapu s kódmi pre jednotlivé časti ulice, formuláre pre zadávanie informácií a fotoaparáty/mobilné telefóny pre vizuálnu dokumentáciu. Pre evidenciu zistených údajov je vhodné použiť geografické informačné systémy (GIS), príp. jednoduchšie nástroje.

Každé parkovacie miesto slúži malej miestnej oblasti a výsledky sčítania sa majú analyzovať podľa oblastí.

## 8.3 ÚDAJE O OBSADENOSTI

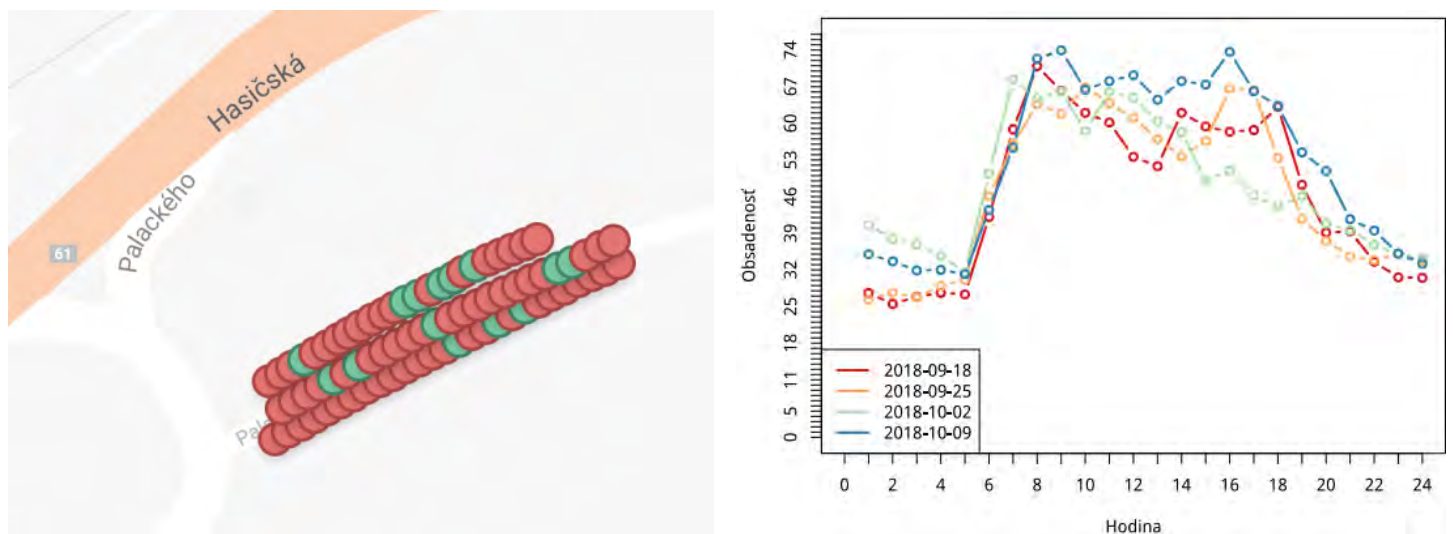
Zaparkované vozidlá / legálne parkovacie miesta = obsadenosť

Nасыtené parkovanie znamená, že obsadenosť je veľmi vysoká. Miesta s vážnymi problémami s nelegálnym parkovaním môžu mať obsadenosť aj 150 %.

Aké uplatnenie majú údaje o obsadenosti?

- » Pre riadenie parkovania je odporúčaná cieľová obsadenosť v rozpätí cca 70 – 80 %, údaje o obsadenosti pomáhajú sledovať jeho dosahovanie. Problémy spôsobuje vysoká obsadenosť. Približne od obsadenosti viac ako 85 % sa zvyšujú negatívne dôsledky nasýteného parkovania.
- » Poskytujú prehľad o zmenách obsadenosti na jednotlivých uliciach v čase.

Pre zber údajov môžu byť využité napr. snímače obsadenosti umiestnené vo vozovke. Obrázok 10 zobrazuje aktuálnu obsadenosť a jej vývoj v čase.



Obrázok 10: Vľavo – aktuálne voľné (zelené) alebo osadené (červené) parkovacie miesto – výstup zo senzorov obsadenosti. Vpravo – vývoj obsadenosti v priebehu 24 hodín, vo vybraných dňoch.



Obrázok 11: Mapa obsadenosti - výsledky prieskumu obsadenosti parkovísk na ulici v Seattli počas pracovného dňa v roku 2013 [19]

## 8.4 ÚDAJE O PARKOVACOM SPRÁVANÍ

Prieskumy podľa EČV sú nákladnejšie a časovo náročnejšie, ako predchádzajúce uvedené. Poskytujú však podrobnejšie informácie o parkovaní. Vykonávajú sa najmä kvôli zisteniu dĺžky parkovania, príp. na skúmanie parkovacieho správania rôznych skupín (obyvatelia, zamestnanci).

## 9 ODPORÚČANIA

### 9.1 ODKAZY NA WEBSTRÁNKY O MOBILITE A RIADENÍ PARKOVANIA

[www.spa-parking.sk](http://www.spa-parking.sk) – Slovenská parkovacia asociácia

[www.parkovaciasociace.cz](http://www.parkovaciasociace.cz) – Česká parkovacia asociácia

[www.citychangers.cz](http://www.citychangers.cz)

[www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz)

V anglickom jazyku:

<https://www.citylab.com>

<https://www.planetizen.com>

<https://civitas.eu>

<https://www.reinventingparking.org>

<https://www.urb-i.com>

<http://www.accessmagazine.org>

<https://healthystreets.com/home/about>

### 9.2 NA PRIPOMENUTIE

1. Urobiť poriadok na ulici je úlohou obce.
2. Spoplatnenie parkovania nie je vo všeobecnosti jediným riešením. Ak je menší dopyt po parkovaní, stačí pravidlá na ulici riešiť dopravným značením. Pokiaľ vzniká nedostatok miest (miesta sú často plne obsadené), je na čase uvažovať o spoplatnení.
3. Dôležitá je nielen príprava riadenia parkovania „na papieri“, ale hlavne sledovanie a reagovanie na zmeny v priebehu riadenia parkovania.
4. Všeobecne platné a overené riešenia je potrebné primerane aplikovať na lokálne podmienky.
5. Riadenie parkovania môže fungovať aj v prípade slabo rozvinutej verejnej dopravy.
6. Verejnosť najťažšie prijíma prvé spoplatnenie, ďalšie úpravy sú prijímané s menším odporom.
7. Verejnosť ľahšie prijíma, keď parkovanie prevádzkuje mesto priamo, vo vlastnom mene a príjmy sú adresne použité na zlepšenie života v meste.
8. Nastavenie systému regulácie umožní budovať mestá pre ľudí a nie pre autá.
9. Dôležité je vhodné komunikovanie mobility a riadenia parkovania pre verejnosť.
10. Regulácia parkovania nikdy nebude politicky obľúbená téma. Ale o to viac je pre naše mestá potrebná. Iba odvážne osobnosti vo vedení obce/mesta s jasným cieľom dokážu ustáť prvotný odpor verejnosti.

## 9.3 SLOVO NA ZÁVER

Začínali sme príkladom z Osla a teraz sa tam vrátíme slovami viceprimátorky Osla pre plánovanie a rozvoj mesta Hanne Marcussen:

„Zmeniť svoje návyky, to bude vždy náročný proces. Niekoľko desaťročí boli naše mestá budované pre automobilovú dopravu, auto sme vnímali ako symbol postavenia človeka a niekto ho tak vníma dodnes. Potrebujeme lepšie plánovať naše mestá. Automobilová doprava by už nikdy nemala vytvárať premisu pre to, ako budú mestá vyzerať.

Som si absolútne istá, že v budúcnosti budú autá v mestách zaberať oveľa menej priestoru. A dúfam, že naše centrum (Osla) bez áut bude inšpiráciou

i pre ďalších. Domnievam sa, že táto otázka bude čím ďalej dôležitejšia, pretože už dnes vidíme, aké je neefektívne nechať osobným autám veľkú časť veľmi obmedzeného priestoru v mestách. A súčasne máme stále viac informácií o tom, aké škodlivé je znečistenie pre všetkých, ktorí v mestách žijú, predovšetkým pre deti.

Pred pár desiatkami rokov bolo úplne normálne zapáliť si cigaretu vnútri akejkoľvek budovy, dnes to urobí len málokto. Podľa mňa je to s autami v meste rovnaké, jedného dňa sa ohliadneme a sami seba sa budeme pýtať, ako to, že sme si mohli myslieť, že toto je v poriadku.“ [5]

## 10 ODKAZY, SÚVISIACE ZÁKONY, VYHLÁŠKY, PREDPISY A LITERATÚRA

[1] Gehl, J. záznam: <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1093836883-na-plovarne/211522160100017-na-plovarne-s-janem-gehlem/>.

[2] Skýva, M. 2018. Potreba spoločnej stratégie riešenia parkovania na Slovensku. 14. Konferencia SPA s medzinárodnou účasťou.

[3] Eurostat. 2016. Energy, transport and environment indicators. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7731525/KS-DK-16-001-EN-N.pdf/cc2b4de7-146c-4254-9521-dcbd6e6fafa6>

[4] Shoup, D. 2005. Pay as you park. Dostupné na: <http://shoup.bol.ucla.edu/PayAsYouPark.htm>

[5] Peters, A. 2019. What happened when Oslo decided to make its downtown basically car-free? Dostupné na: <https://www.fastcompany.com/90294948/what-happened-when-oslo-decided-to-make-its-downtown-basically-car-free>

[6] Barter, P. 2016. On-Street Parking Management. Sustainable Urban Transport Technical Document #14. Deutsche Gesellschaft für

Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Dostupné na: [https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/B\\_Technical-Documents/GIZ\\_SUTP\\_TD14\\_On\\_Street\\_Parking\\_Management\\_en.pdf](https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/B_Technical-Documents/GIZ_SUTP_TD14_On_Street_Parking_Management_en.pdf)

[7] <https://www.urb-i.com/italy>

[8] Barter, P. 2013. Is 30% of traffic actually searching for parking? Dostupné na: <http://www.reinventingparking.org/2013/10/is-30-of-traffic-actually-searching-for.html>.



- [9] ULI-Louisiana. 2012. Study on Parking Benefit Districts and Opportunities for New Orleans Dostupné na: <http://www.ccdcboise.com/wp-content/uploads/2016/02/Document-H4-ULI-LA-Study-on-Parking-Benefits-District-for-New-Orleans.pdf>
- [10] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
- [11] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- [12] Vyhláška č. 9/2009 Z. z. Vyhláška MV SR, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [13] Shoup, D. 2015. Informal Parking: TURNING PROBLEMS INTO SOLUTIONS. Dostupné na: <http://www.accessmagazine.org/spring-2015/informal-parking-turning-problems-into-solutions/>
- [14] Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, CEDS, Žilina. 2019. Rozborová úloha (RÚ). Odstavené a parkovacie plochy cestných vozidiel (STN 73 6056). Dostupné na: [https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/pripomienkovanie/ru\\_revizia\\_stn\\_736056\\_ii\\_navrh.pdf](https://www.ssc.sk/files/documents/technicke-predpisy/pripomienkovanie/ru_revizia_stn_736056_ii_navrh.pdf). Dostupné do 27.5.2019.
- [15] TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. MDVRR. 2014.
- [16] Koloysvari, D., Shoup D. Turning Small Change Into Big Changes. Dostupné na: <http://www.accessmagazine.org/fall-2003/turning-small-change-big-changes/>
- [17] Shoup, D. 2009. Parking Today. The Price of Parking on a Great Street. Dostupné na: <http://shoup.bol.ucla.edu/GreatStreet.pdf>
- [18] Millard-Ball, A., Weinberger, R., Hampshire, R. C. 2016. Cruising for Parking LESSONS FROM SAN FRANCISCO. Dostupné na: <http://www.accessmagazine.org/fall-2016/cruising-for-parking-lessons-from-san-francisco/>
- [19] Shoup, D. 2007. Cruising for Parking. Dostupné na: <http://www.accessmagazine.org/wp-content/uploads/sites/7/2016/02/Access-30-04-Crusing-for-Parking.pdf>
- [20] Obrázok z: <https://www.sightline.org/2013/09/27/theres-a-place-for-us/>





Obec/Mesto ....., na základe samostatnej pôsobnosti podľa článku 68 Ústavy Slovenskej republiky a podľa § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších zmien a doplnkov a podľa § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších zmien a doplnkov

vydáva

**Všeobecne záväzné nariadenie č. .... o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území obce/mesta .....**

**Článok 1  
Úvodné ustanovenia**

1. Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „VZN“) upravuje:
  - a) podmienky dočasného parkovania motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území obce/mesta .....,
  - b) spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest,
  - c) podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest *(použiť iba v prípade, ak prevádzku parkovacích miest nebude zabezpečovať obec sama alebo prostredníctvom právnickej osoby, ktorú založila alebo zriadila za účelom správy miestnych komunikácií)*
  - d) spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby za prevádzku parkovacích miest *(použiť iba v prípade, ak prevádzku parkovacích miest nebude zabezpečovať obec sama alebo prostredníctvom právnickej osoby, ktorú založila alebo zriadila za účelom správy miestnych komunikácií)*
  - e) výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu<sup>1</sup>
  - f) spôsob platenia úhrady a spôsob preukázania jej zaplatenia,
  - g) oslobodenie od povinnosti platiť úhradu za dočasné parkovanie motorových vozidiel.
  
2. Na účely tohto VZN sa rozumie:
  - a) **miestnymi komunikáciami** - všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obce/ mesta ..... a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií<sup>2</sup>,
  - b) **vymedzenými úsekmi** – úseky miestnych komunikácií, označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami, určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej aj ako „parkoviská“ alebo „parkovacie miesta“),
  - c) **pásmom plateného parkovania** – zoskupenie vymedzených úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí (ďalej aj ako „pásmo“),
  - d) **motorovým vozidlom** – vozidlo kategórie<sup>3</sup> L, M1, M2, M3 a N1s dĺžkou do 5,5 m,
  - e) **dočasným parkovaním** – dočasné parkovanie motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií,
  - f) **rezidentom** fyzická osoba prihlásená na trvalý pobyt v obci/meste ..... podľa § 3 alebo § 4 zákona č. 253/1998 Z. z. o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon č. 253/1998 Z. z.) *(Pojem rezident je potrebné vymedziť v prípade, ak tieto osoby budú mať napr. nárok na zakúpenie rezidentskej parkovacej karty. Definíciu pojmu je možné upraviť podľa potrieb obce/mesta, napr. môže zahŕňať aj osoby s trvalým pobytom len obec/mesto, pre cudzincov s trvalým/dlhodobým pobytom, prípade určením konkrétnych ulíc, v ktorých musí byť trvalý pobyt evidovaný, a pod.)*
  - g) **parkovacím systémom** - technické a elektronické prostriedky slúžiace na úhradu parkovného, napríklad parkovací automat, závorový parkovací systém, systém na úhradu

<sup>1</sup> Zákon č.18/1996 Z.z. o cenách v platnom znení

<sup>2</sup> § 4b ods. 1 Zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení

<sup>3</sup> § 4 ods. 2, 3 a 4 zákona č. 106/2018 Z.z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých

- parkovného prostredníctvom SMS, informačný systém združujúci informácie o úhradách parkovného a umožňujúci kontrolu úhrady parkovného a pod.,
- h) **doba spoplatnenia** - časový úsek, počas ktorého je dočasné parkovanie motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií prípustné len za úhradu, ak VZN alebo osobitný predpis neustanovuje inak,

## Článok 2

### Vymedzené úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie na území **obce/mesta**

.....

1. Miestne komunikácie určené na dočasné parkovanie sú podľa ich situovania zaradené do dvoch (*upraviť podľa aktuálneho počtu pásiem v obci/mesta*) pásiem plateného parkovania:
  - a) Pásmo A: (*doplniť ulice na ktorých bude zavedené platené parkovanie*),
  - b) Pásmo B: (*doplniť ulice na ktorých bude zavedené platené parkovanie*).
2. Grafické určenie parkovísk na miestnych komunikáciách podľa ods. 2 tohto článku VZN tvorí prílohu č. 1 tohto VZN.
3. Vymedzené úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie musia byť riadne vyznačené schváleným a určeným vodorovným a zvislým dopravným značením.

## Článok 3

### Podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest

1. Prevádzku parkovacích miest na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií podľa čl. 2 tohto VZN zabezpečuje **obec/mesto ....., sídlo ....., spoločnosť ....., sídlo....., IČO: ....., registrácia: .....** (ďalej len „Prevádzkovateľ“)
2. **Výnos z úhrad za dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovné“) v súlade s týmto VZN je príjmom Prevádzkovateľa, ktorý parkovné vyberá vo vlastnom mene a na vlastný účet.<sup>4</sup>**  
  
**Výnos z úhrad za dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovné“) v súlade s týmto VZN je príjmom obce/mesta.<sup>4</sup> (použije sa v prípade, ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje právnická osoba založená/zriadená obcou/mestom za účelom správy miestnych komunikácií)**
3. Prevádzkovateľ je povinný na vlastné náklady zabezpečovať prevádzku parkovacích miest v nasledujúcom rozsahu a pri dodržaní nasledujúcich podmienok:
  - a) udržiavať parkovacie miesta v stave spôsobilom na prevádzku – za týmto účelom je povinný zabezpečovať ich letnú a zimnú údržbu a odstraňovať závady v ich zjazdnosti,
  - b) vyberať parkovné v súlade s týmto VZN,
  - c) zabezpečovať funkčnosť parkovacieho systému, vrátane starostlivosti o technológie a zariadenia nevyhnutné na prevádzku parkovacieho systému,
  - d) vydávať parkovacie karty, (*Ak sa uplatňujú karty - v tomto príklade VZN sa uvažuje s vydávaním parkovacích kariet*)
  - e) vydávať Prevádzkový poriadok pri dodržaní podmienok a rozsahu úpravy dočasného parkovania uvedených v tomto VZN.

---

<sup>4</sup> § 6a ods. 3 Zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení

4. Prevádzkový poriadok spracovaný v súlade s týmto VZN musí obsahovať najmä:
  - a) názov Prevádzkovateľa vymedzených úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie,
  - b) zoznam úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie,
  - c) dobu spoplatnenia,
  - d) výšku úhrady za dočasné parkovanie,
  - e) spôsob platenia úhrady a kontrola zaplatenia úhrady,
  - f) druhy parkovacích kariet,
  - g) grafickú situáciu vymedzených úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie,
  - h) podmienky pre vydanie jednotlivých druhov parkovacích kariet,
  - i) povinnosti a práva držiteľa parkovacej karty,
  - j) povinnosti a práva Prevádzkovateľa parkovísk,
  - k) zodpovednosť za vzniknuté škody.
  
5. Prevádzkový poriadok a jeho zmeny vydáva Prevádzkovateľ. *(Možnosť doplniť podmienku prípadného predchádzajúceho súhlasu napr. komisie obecného/mestského zastupiteľstva alebo starostu/primátora v prípade, ak prevádzkovateľom nie je priamo obec/mesto)*

#### **Článok 4** **Doba spoplatnenia**

1. Doba spoplatnenia je stanovená nasledovne:
  - a) v pásme A: *napr. v pracovných dňoch od 08:00 hod. do 18:00 hod.,*
  - b) v pásme B: *napr. v pracovných dňoch od 08:00 hod. do 18:00 hod..*

#### **Článok 5** **Úhrada za dočasné parkovanie**

1. Dočasné parkovanie motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií v čase doby spoplatnenia je prípustné len za úhradu podľa platného cenníka, ktorý tvorí Prílohu č. 2 tohto VZN, ak nariadenie alebo osobitný predpis neustanovuje inak.
2. Podľa tohto VZN nie sú spoplatnené:
  - a) časti miestnych komunikácií po dobu vyhradenia parkovacích miest v zmysle dopravného značenia,
  - b) časti miestnych komunikácií priamo dotknuté rozhodnutím cestného správneho orgánu o zvláštnom užívaní pozemných komunikácií podľa osobitného predpisu<sup>5</sup> po dobu platnosti tohto rozhodnutia, v prípade, ak sú riadne vyznačené v zmysle príslušného rozhodnutia.
3. V čase mimo doby spoplatnenia je parkovanie bezplatné.
4. Úhrada za dočasné parkovanie na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií musí byť zaplatená vopred, na celý čas dočasného parkovania motorového vozidla počas doby spoplatnenia.

---

<sup>5</sup> § 8 Zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení

5. Parkovné je možné uhradiť nasledujúcimi spôsobmi:
- a) zakúpením parkovacieho lístka v parkovacom automate,
  - b) zakúpením SMS parkovacieho lístka,
  - c) zakúpením parkovacej karty.

*(uvedené možnosti úhrady sú len príkladmi, je možné ich primerane meniť a dopĺňať podľa podmienok obce/mesta)*

#### **Parkovací lístok**

6. Parkovací lístok umožňuje dočasné parkovanie motorových vozidiel na parkovacích miestach po dobu platnosti vyznačenú na tomto lístku.
7. Pri úhrade parkovného zakúpením parkovacieho lístka v parkovacom automate je vodič povinný, bezodkladne po zaparkovaní motorového vozidla, zakúpiť si parkovací lístok platný pre plánovanú dobu parkovania a umiestniť ho viditeľne za čelné sklo vozidla tak, aby bola možná vizuálna kontrola všetkých údajov na parkovacom lístku. Pokiaľ vodič nemôže umiestniť doklad o úhrade parkovného - za čelné sklo vozidla (napr. pri motocykloch, štvorkolkách a pod.), je povinný zakúpený parkovací lístok u seba riadne uschovať a na vyzvanie ho predložiť orgánu dozoru kontrolujúceho plnenie povinností podľa tohto VZN.
8. Minimálna výška parkovného pri úhrade parkovného prostredníctvom parkovacieho automatu, potrebná pre vydanie parkovacieho lístka je 0,20 EUR. Parkovné je vždy uhradené len na dobu určenú pomerne podľa výšky skutočne uhradeného parkovného a určenej sadzby za 1 hodinu parkovania podľa cenníka, ktorý tvorí prílohu č. 2 tohto VZN.
9. Parkovací lístok môže byť zakúpený len na parkovisku, na ktorom je zaparkované vozidlo, pre ktoré je lístok určený. Parkovací lístok zakúpený v automate na inom parkovisku sa neakceptuje a motorové vozidlo je považované za vozidlo bez úhrady parkovného.
10. V prípade nefunkčnosti parkovacieho automatu je vodič povinný zakúpiť si lístok v inom parkovacom automate, ak sa takýto na parkovisku nachádza. Ak sú nefunkčné všetky automaty na parkovisku, vodič nie je povinný uhradiť parkovné, a to ani prostredníctvom mobilného operátora.

#### **SMS parkovací lístok**

11. SMS parkovací lístok umožňuje dočasné parkovanie motorových vozidiel na parkovacích miestach po dobu platnosti uvedenú v potvrdzujúcej SMS. Úhrada prostredníctvom SMS parkovacieho lístka je možná pre zákazníkov mobilných operátorov určených v Prevádzkovom poriadku.
12. Vodič môže parkovné uhradiť zaslaním SMS v súlade s pokynmi uvedenými v Prevádzkovom poriadku, v ktorom Prevádzkovateľ určí tel. číslo na zaslanie SMS, text SMS správy a dĺžku takto predplatenej doby parkovania.
13. Parkovné prostredníctvom SMS je uhradené doručením potvrdzujúcej SMS. Pokiaľ potvrdzujúcu správu vodič neobdrží v časovom limite do 30 sekúnd od odoslania SMS na úhradu parkovného alebo obdrží správu o neúspešnom uhradení parkovného, nemá uhradené parkovné a je povinný uhradiť parkovné iným spôsobom v súlade s týmto VZN. Parkovné prostredníctvom SMS taktiež nie je uhradené v prípade, ak evidenčné číslo zaparkovaného vozidla sa nezhoduje s evidenčným číslom uvedeným v potvrdzujúcej SMS o uhradení parkovného.

### Parkovacia karta

14. Parkovacia karta umožňuje dočasné parkovanie motorových vozidiel na parkovacích miestach po dobu platnosti karty v pásme, pre ktoré je vydaná.
15. Na úhradu parkovného je možné môže zakúpiť nasledujúce parkovacie karty (ďalej len „PK“):
  - a) rezidentská PK,
  - b) abonentská PK.
16. PK je možné, v súlade s cenníkom, ktorý tvorí Prílohu č. 2 tohto VZN, vydať len na dobu určitú, a to na 1 rok.
17. Rezidentská PK je určená pre fyzickú osobu alebo fyzickú osobu - podnikateľa, ktorá má ako fyzická osoba  **evidovaný trvalý pobyt v obci/meste .....** /na niektorej z týchto ulíc v ..... (orient. č./súpisné č.):  **Nová č. 1/1 – 30/30, .....** a súčasne je ako vlastník vozidla alebo oprávnený držiteľ vozidla zapísaná v osvedčení o evidencii vozidla (pri fyzickej osobe – podnikateľovi sa neprihliada na miesto podnikania).
18. Rezidentská PK sa vydáva ako neprenosná a je viazaná na konkrétne EČV a platí pre parkovanie vozidla v pásme uvedenom na PK, a to:
  - a) v pásme A alebo
  - b) v pásme B alebo
  - c) v pásme A a B.
19. Každý fyzickej osobe alebo fyzickej osobe - podnikateľovi, ktorá spĺňa podmienky pre vydanie rezidentskej PK môže byť v jednom časovom období vydaná maximálne jedna karta. Týmto nie je dotknuté právo fyzickej osoby alebo fyzickej osoby - podnikateľa požiadať o vydanie iného typu PK (tzn. abonentskej PK ).
20. K žiadosti o rezidentskú PK je žiadateľ povinný predložiť nasledujúce doklady (originál k nahliadnutiu a kópiu pre archiváciu):
  - a) preukaz totožnosti - iba k nahliadnutiu, kópia sa nevyžaduje<sup>6</sup>,
  - b) technický preukaz vozidla alebo osvedčenie o evidencii vozidla časť II., na ktoré má byť PK vydaná.

*(pozn.: potrebné upraviť podľa podmienok pre vydanie rezidentskej PK, ktoré si obec určí)*
21. Abonentská PK je určená pre fyzické osoby, fyzické osoby – podnikateľov, ktoré nemajú nárok na vydanie rezidentskej PK a právnické osoby. Abonentská PK sa vydáva na konkrétne EČV motorového vozidla a platí pre parkovacie miesta v pásme .....
22. K žiadosti o abonentskú PK je žiadateľ povinný predložiť nasledujúce doklady (originál k nahliadnutiu a kópiu pre archiváciu):
  - a) preukaz totožnosti - iba k nahliadnutiu, kópia sa nevyžaduje<sup>6</sup>, pri abonentovi FO podnikateľovi alebo PO výpis zo Živnostenského registra, Obchodného registra alebo iného registra, v ktorom je žiadateľ evidovaný,
  - b) technický preukaz vozidla alebo osvedčenie o evidencii vozidla časť II., na ktoré má byť PK vydaná.

---

<sup>6</sup> Napríklad § 2 ods. 1 zákona č. 224/2006 Z. z. o občianskych preukazoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení,

23. PK je potrebné umiestniť za čelné sklo vozidla tak, aby bola možná vizuálna kontrola všetkých údajov na líčnej strane karty. PK musí byť takto umiestnená počas celej doby parkovania vozidla na parkovisku v čase doby spoplatnenia.
24. Parkovné prostredníctvom PK je uhradené, ak
  - a) je PK platná (použitá pred uplynutím vyznačenej doby platnosti alebo najneskôr v posledný deň platnosti PK),
  - b) EČV parkujúceho vozidla sa zhoduje s EČV uvedeným v PK,
  - c) vozidlo je zaparkované na parkovisku v pásme, pre ktoré bola PK vydaná,
  - d) PK je umiestnená za čelným sklom motorového vozidla alebo predložená vodičom, ktorý nemá možnosť umiestniť PK za čelné sklo vozidla (napr. motocykle, štvorkolky) na vyzvanie orgánu dozoru podľa tohto VZN.
25. Uhradením parkovného prostredníctvom PK nie je garantované, že držiteľ PK bude mať k dispozícii nepretržite voľné parkovacie miesto na každom z parkovísk v pásme, pre ktoré bola PK vydaná.
26. Držiteľ PK je oprávnený túto PK zrušiť pred uplynutím doby platnosti podľa ods. 16 tohto článku. V prípade zrušenia PK pred uplynutím doby platnosti je držiteľ PK povinný uhradiť storno poplatok vo výške určenej v cenníku, ktorý tvorí prílohu k tomuto VZN. Na základe žiadosti podľa tohto ustanovenia sa Prevádzkovateľ vráti držiteľovi PK alikvotnú časť ceny pôvodnej PK zníženú o storno poplatok po odovzdaní originálu PK, ktorá má byť zrušená.
27. Pri zmene cien PK (znížení/zvýšení) nie je nárok na vrátenie/doplatok ceny PK uhradenej pred touto zmenou.
28. Ak dôjde k ukončeniu Prevádzkovania parkovacích miest Prevádzkovateľom a následkom toho dôjde k predčasnému skončení platnosti PK, držiteľ PK má nárok na vrátenie alikvotnej časti ceny PK.

## **Článok 6**

### **Preukazovanie úhrady parkovného**

1. Zaplatenie úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel vodič motorového vozidla preukazuje jedným z nasledovných spôsobov:
  - a) pri použití parkovacieho automatu – platným parkovacím lístkom viditeľne umiestneným za čelným sklom motorového vozidla počas celej doby parkovania vozidla na parkovisku v čase doby spoplatnenia tak, aby boli z vonkajšej strany vozidla jasne čitateľné údaje o dobe platnosti parkovacieho lístka,
  - b) pri použití parkovacieho automatu v prípade, ak nie je možné umiestniť parkovací lístok za čelné sklo vozidla (napr. motocykle, štvorkolky) – predložením platného parkovacieho lístka, ktorý je vodič povinný mať po celú dobu parkovania vozidla uschovaný u seba, na vyzvanie orgánu dozoru podľa tohto VZN,
  - c) pri úhrade prostredníctvom SMS – pokiaľ úhrada parkovného nie je preukázaná z údajov elektronického systému pre platby parkovného, preukázaním doručenia potvrdzujúcej SMS o zaplatení parkovného,
  - d) pri použití parkovacej karty – platnou PK viditeľne umiestnenou za čelným sklom motorového vozidla počas celej doby parkovania vozidla na parkovisku v čase prevádzkovej doby parkoviska tak, aby boli z vonkajšej strany vozidla jasne čitateľné údaje o dobe platnosti PK, pásme pre ktoré je vydaná a EČV pre ktoré je vydaná, uvedené na prednej strane karty,

- e) pri použití parkovacej karty v prípade, ak nie je možné umiestniť parkovaciu karu za čelné sklo vozidla (napr. motocykle, štvorkolky) – predložením platnej parkovacej karty so všetkými náležitosťami, ktorú je vodič povinný mať po celú dobu parkovania vozidla uschovanú u seba, na vyzvanie orgánu dozoru podľa tohto VZN,
2. Ak z parkovacieho lístka alebo z PK nie je jasne viditeľná doba platnosti alebo iný údaj potrebný ku kontrole dodržiavania tohto VZN v súlade s bodom 1 tohto článku VZN alebo vodič na výzvu nepredloží parkovací lístok alebo PK podľa ods. 1 písm. b) a e) tohto článku VZN, považuje sa to za nezaplatenie úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla.
  3. Ak vodič nepredloží k nahliadnutiu na vyzvanie potvrdzujúcu SMS alebo ak evidenčné číslo zaparkovaného vozidla sa nezhoduje s evidenčným číslom uvedeným v potvrdzujúcej SMS, považuje sa to za nezaplatenie úhrady za dočasné parkovanie vozidla.

## **Článok 7**

### **Oslobodenie od úhrady parkovného**

1. Od úhrady parkovného sú oslobodené:
  - a) služobné vozidlá orgánov Policajného zboru SR, Zboru väzenskej a justičnej stráže SR, ozbrojených síl a zborov SR a **obecnej/mestskej** polície pri služobnom výkone,
  - b) služobné vozidlá rýchlej zdravotnej pomoci a Hasičského a záchranného zboru pri služobnom výkone a vozidlá poskytujúce prepravnú službu v zmysle zákona č. 448/2008 Z. z. o sociálnych službách pri služobnom výkone,
  - c) motorové vozidlá, v ktorých je prepravovaná osoba s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je zároveň držiteľom parkovacieho preukazu osoby s ťažkým zdravotným postihnutím,
  - d) motocykle, ak stoja na parkovacích miestach pre ne určených.

*(uvedené možnosti sú iba príkladmi, je na obci/meste ako nastaví vo VZN oslobodenie od parkovného)*
2. Oslobodenie od úhrady sa preukazuje najmä spôsobom označenia služobného motorového vozidla alebo služobným preukazom vodiča motorového vozidla alebo iným preukazom dokladujúcim oslobodenie od úhrady parkovného, alebo parkovacím preukazom osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. Preukazy podľa predchádzajúcej vety musia byť umiestnené v motorovom vozidle na viditeľnom mieste tak, aby všetky potrebné údaje boli čitateľné z vonkajšej strany motorového vozidla.
3. Oslobodenie od úhrady parkovného podľa ods. 1 písm. c) tohto článku VZN sa uplatňuje len za splnenia podmienky, že v čase parkovania na vymedzenom úseku miestnej komunikácie sa motorové vozidlo používa v súvislosti s prepravou osoby, ktorá je držiteľom parkovacieho preukazu osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. V čase, kedy sa motorové vozidlo nepoužíva v súvislosti s prepravou držiteľa parkovacieho preukazu osoby s ťažkým zdravotným postihnutím, je vodič motorového vozidla povinný odstrániť parkovací preukaz z viditeľného miesta motorového vozidla a riadne uhradiť parkovné podľa tohto VZN.
4. Motorové vozidlá, ktoré sú od úhrady za dočasné parkovanie oslobodené, nepreukazujú spôsob zaplatenia parkovného podľa čl. 6 tohto článku.

## **Článok 8**

### **Orgány dozoru a sankcie**

1. Dozor nad dodržiavaním tohto VZN vykonávajú:
  - a) poverení zamestnanci **obce/mesta** .....
  - b) **obecná/mestská** polícia (ďalej len „orgán dozoru“).
2. Porušenie ustanovení tohto VZN je postihnutelné podľa osobitných predpisov<sup>7</sup>.

## **Článok 9**

### **Prechodné a záverečné ustanovenia**

1. Všeobecne záväzné nariadenie č. .... o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území **obce/mesta** ..... bolo schválené MsZ v ..... dňa ..... a nadobúda účinnosť .....

---

<sup>7</sup> Najmä: Zákon 8/2009 Z. z. Zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení, zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení, zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v platnom znení, zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v platnom znení



Príloha č. 1

k Všeobecne záväznému nariadeniu č. .... o dočasnom parkovaní motorových vozidiel  
na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území **Obce/Mesta** .....

**Grafické vyobrazenie pásiem plateného parkovania s vyznačením jednotlivých úsekov  
miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie**

Príloha č. 2

k Všeobecne záväznému nariadeniu č. .... o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území **Obce/Mesta** .....

**Cenník parkovného v zóne s plateným státím v **Obci/Meste** .... PRÍKLAD**

Uvedené ceny sú konečné. .... je/nie je platcom DPH

Ceny v parkovacích automatoch, SMS parkovania,		
Pásmo	Základná sadzba parkovného za 1 hodinu	Maximálna denná sadzba*
A	1,00 €	10,00 €
B	0,50 €	5,00 €

Parkovacie karty (PK) s platnosťou na 1 rok		
Typ karty	Územná platnosť karty	Cena karty
REZIDENTSKÁ	Pásmo A	50,- €
	Pásmo A a B	100,- €
Abonentská	Pásmo B	150,- €

Ostatné poplatky	
Poplatok za zrušenie PK s ročnou platnosťou	10 % z ceny PK

Parkovacie karty sú neprenosné, vydané na EČV

\* Cena, za ktorú je uhradené parkovné na celú dobu spoplatnenia v rámci kalendárneho dňa

---

Newsletter je súčasťou projektovej aktivity "Včasná intervencia" v rámci Národného projektu Modernizácia miestnej územnej samosprávy realizovaného Združením miest a obcí Slovenska.

Odborný gestor projektu: PhDr. Michal Kaliňák, PhD.

Garant projektovej aktivity: JUDr. Katarína Mrázová

Expert projektovej aktivity: Mgr. Lucia Začková

Mgr. Iveta Marčeková

<https://npmodmus.zmos.sk>

---

Projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu v rámci Operačného programu Efektívna verejná správa.



Operačný program  
**Efektívna  
verejná správa**



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond

