

# PARKOVACIA POLITIKA MESTA TRENČÍN

Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s.  
09/2015

## OBSAH

<u>1</u>	<u>CIELE, NÁSTROJE A ZÁSADY MESTSKEJ PARKOVACEJ POLITIKY</u>	<u>2</u>
<u>2</u>	<u>SÚČASNÝ STAV PARKOVANIA</u>	<u>3</u>
2.1	PONUKA A DOPYT	3
2.2	PREVÁDZKOVATELIA PARKOVÍSK	4
2.3	ZHODNOTENIE SÚČASNÝCH PRAVIDIEL PARKOVANIA	4
<u>3</u>	<u>NÁVRH REGULÁCIE DOPRAVY</u>	<u>5</u>
3.1	SPÔSOB ZABEZPEČENIA PREVÁDZKY PARKOVACÍCH MIEST	5
3.2	FORMA REGULÁCIE DOPRAVY – ZÓNA S PLATENÝM ALEBO REGULOVANÝM STÁTÍM	5
3.3	PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY	6
3.4	OČAKÁVANÉ PRÍNOSY REGULÁCIE DOPRAVY	7
<u>4</u>	<u>REALIZÁCIA MESTSKEJ PARKOVACEJ POLITIKY</u>	<u>8</u>
4.1	ROZDELENIE MESTA NA PARKOVACIE ZÓNY	8
4.2	HARMONOGRAM REALIZÁCIE PARKOVACÍCH ZÓN	9
4.3	CENOVÁ POLITIKA	9
4.4	KONTROLA ÚHRADY PARKOVNÉHO	10

# 1 CIELE, NÁSTROJE A ZÁSADY MESTSKEJ PARKOVACEJ POLITIKY

---

Mestská parkovacia politika je základným dokumentom mesta o parkovaní. Zameriava sa na reguláciu parkovania s cieľom dosiahnuť optimálne využívanie verejných priestorov so zreteľom na funkčnosť a zlepšovanie kvality týchto priestorov a života v meste.

Parkovanie a odstavovanie vozidiel však nie sú jedinou funkciou priestoru, preto musia byť pri riešení parkovacích potrieb rovnocenne rešpektované nároky všetkých užívateľov priestoru, najmä chodcov, cyklistov, ale i hromadnej dopravy, zásobovania a pod.

Mestská parkovacia politika definuje účel, základné ciele a postupy regulácie parkovania.

**Hlavným cieľom parkovacej politiky je zlepšiť dopravnú obsluhu mesta riešením efektívnejšieho využitia priestoru pre parkovanie.**

Zlepšenie dopravnej obsluhy možno rozdeliť do viacerých **čiasťkových cieľov**:

- zvýšiť obrátkovosť parkovacích miest v centre mesta; strednodobých a dlhodobých návštevníkov centra presunúť z parkovísk v centre na parkoviská blízko centra mesta,
- umožniť obyvateľom zóny s plateným alebo regulovaným státím parkovať v blízkosti ich trvalého bydliska za zvýhodnených podmienok,
- regulovať dopravnú obsluhu územia,
- podporovať prípravu a realizáciu cyklotrás,
- zvýšiť počet parkovacích miest na území celého mesta.

**Nástroje** na dosiahnutie cieľov parkovacej politiky:

- vyššiu obrátkovosť parkovacích miest dosiahnuť buď cenovou politikou - vyššou cenou parkovného alebo regulačnými opatreniami – stanovením maximálnej doby státia na parkovacom mieste,
- zvýhodniť obyvateľov s trvalým pobytom, voči ktorým mesto Trenčín nemá evidované pohľadávky po lehote splatnosti, vydaním rezidentských parkovacích kariet,
- stanoviť pravidlá dopravnej obsluhy prevádzok obchodu a služieb v jednotlivých zónach,
- pri vypracovaní projektu organizácie dopravy pre parkovacie zóny rešpektovať cyklogenerel dopravy,
- vytvárať nové parkovacie miesta tam, kde to umožňujú vlastnícke vzťahy, príslušné technické normy a pravidlá cestnej premávky,
- znížiť počet parkovacích miest vyhradzovaných pre konkrétne evidenčné číslo vozidla, stanoviť kritériá pre vyhradzovanie parkovacích miest držiteľom parkovacieho preukazu,
- efektívne regulovať parkovanie prostredníctvom systematickej kontroly a účinného postihu nedisciplinovanosti vodičov.

Vytvorenie zodpovedajúcich podmienok statickej doprave povedie k skvalitneniu podmienok dynamickej dopravy a tým k zlepšeniu dopravnej obsluhy celého územia.

**Zásady** parkovacej politiky:

- územie mesta rozdeliť do viacerých zón a podmienky užívania parkovacích miest nastaviť s rešpektovaním primárnej funkcie jednotlivých zón,
- realizáciu parkovacej stratégie rozdeliť do viacerých etáp,
- cenovou politikou preniesť zodpovednosť za parkovanie druhého a ďalšieho vozidla z mesta na obyvateľa,
- získať nové parkovacie miesta s minimálnymi nákladmi, napr. zjednosmernením niektorých miestnych komunikácií,
- budovať nové parkovacie miesta v súlade s územným plánom mesta,
- vytvoriť integrovaný parkovací systém – zjednotenie platieb, aktuálne informácie o dopravnej situácii v meste, kontrola a monitoring políciou.

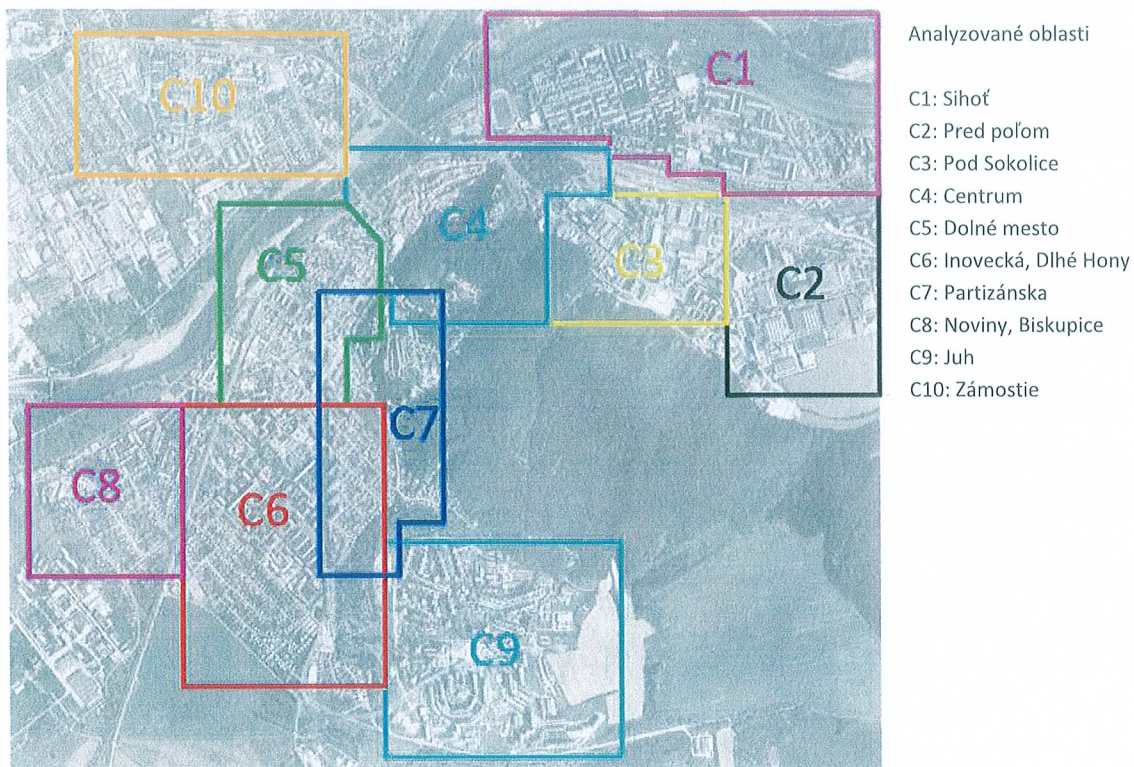


## 2 SÚČASNÝ STAV PARKOVANIA

### 2.1 PONUKA A DOPYT

Parkovanie na území mesta bolo zisťované a analyzované v roku 2012. Výsledkom je Pasport statickej dopravy, ktorý predstavuje základný dokument pre vypracovanie Mestskej parkovacej politiky.

Zber údajov sa uskutočnil v mesiacoch apríl – máj 2012 v dvoch časových obdobiach: denné v čase 10.00 – 14.00 h a nočné po 23.00 h. Analyzovaný bol počet parkovacích miest, osobných vozidiel stojacich na vyznačených parkoviskách a vozidiel stojacich mimo vyznačených miest (mimo cesty, na ceste, v zeleni a pod.) Pasport statickej dopravy poskytuje prehľad o prebytku a nedostatku parkovacích miest v jednotlivých lokalitách. Zároveň predkladá možnosti riešenia zistených nedostatkov.



Pasportizáciou bolo zistených cca 7200 riadnych parkovacích miest, z toho cca 5200 miest na pozemkoch vo vlastníctve Mesta Trenčín a cca 2000 miest na súkromných pozemkoch.

Sčítaním vozidiel parkujúcich mimo riadnych parkovacích miest bola zistená požiadavka na vybudovanie nových parkovacích miest. Pre nočné parkovanie chýba cca 3800 miest, pre denné je to cca 3000 miest.

Nedostatok parkovacích miest počas dňa je v oblastiach Centrum a Dolné mesto. V noci chýbajú parkovacie miesta najmä na sídliskách Juh a Sihoň. Chýbajúce miesta v dennom a súčasne nočnom časovom období boli zaznamenané v lokalitách Pred poľom, Pod Sokolice, Inovecká, Dlhé Hony, Partizánska a Zámstie.

## 2.2 PREVÁDZKOVATELIA PARKOVÍSK

Statická doprava na území mesta nie je zatiaľ jednotne regulovaná. Parkoviská na verejných priestranstvách sú zväčša bezplatné a bez časového obmedzenia ich využívania.

Najväčším prevádzkovateľom platených parkovacích miest na území mesta je Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s. (ďalej len TPS, a. s.), hoci prevádzkuje iba cca 5 % z celkového počtu riadnych parkovacích miest. Ide o 373 parkovacích miest, z toho 246 na pozemkoch vo vlastníctve Mesta Trenčín a 127 miest na súkromných pozemkoch.

Okrem TPS, a. s. poskytujú platené miesta aj 2 parkovacie domy a niekoľko súkromných parkovísk v lokalite Centrum a Dolné mesto.

## 2.3 ZHODNOTENIE SÚČASNÝCH PRAVIDIEL PARKOVANIA

- možnosť zaparkovať aj na neplatenom parkovacom mieste nevytvára tlak na zmenu delby dopravnej práce,
- vodiči sa vyhýbajú plateným parkovacím miestam a parkujú na miestach, kde to nie je povolené, resp. kde je to menej vhodné (napr. obmedzujú potreby rezidentov, poškodzujú verejnú zeleň, znižujú prejazdnosť komunikácií a pod.), čím sa zhoršuje dopravná obsluha územia,
- nedostatočná systematická kontrola úhrady parkovného,
- absencia zónového spoplatnenia neumožňuje využiť výhody zóny regulovaného státia – preferenciu jednotlivých užívateľov priestoru,
- neregulované parkovanie zvyšuje podiel individuálnej automobilovej dopravy a zhoršuje životné prostredie.

Z uvedených dôvodov je potrebné s reguláciou prejsť od lokálnych riešení k celoplošným a taktiež rozšíriť pôsobnosť do širšieho centra mesta a na sídliská.



### 3 NÁVRH REGULÁCIE DOPRAVY

---

#### 3.1 SPÔSOB ZABEZPEČENIA PREVÁDZKY PARKOVACÍCH MIEST

V súlade s čl. 3 Všeobecne záväzného nariadenia č. 18/2014 o dočasnom parkovaní na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území mesta Trenčín zabezpečuje prevádzku parkovacích miest na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií vo vlastníctve mesta Trenčín právnická osoba – Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s., IČO: 44 510 152. Jej 100 %-ným vlastníkom je Mesto Trenčín.

Výhody prevádzkovania parkovania prostredníctvom „mestskej“ spoločnosti:

- prvoradým cieľom mestskej parkovacej politiky nemá byť zisk, ale regulácia a optimálne prerozdelenie spravovaných parkovacích miest,
- cenová politika sa môže priblížiť k občanmi akceptovateľnej výške parkovného,
- priamy dosah na cenotvorbu,
- rozhodovanie o použití zisku,
- voľba vedenia spoločnosti a tým aj vplyv na smerovanie a činnosť spoločnosti,
- transparentnosť,
- úroveň dopravnej obsluhy vplýva na kvalitu života v meste – správnou voľbou spôsobu realizácie mestskej parkovacej politiky možno priamo prispieť k pozitívnemu vnímaniu mesta občanmi i jeho návštevníkmi.

#### 3.2 FORMA REGULÁCIE DOPRAVY – ZÓNA S PLATENÝM ALEBO REGULOVANÝM STÁTÍM

V záujme regulácie a optimálneho využitia verejného priestoru, musíme prejsť od súčasného stavu - niekoľkých spoplatnených parkovacích miest - k celoplošnému riešeniu, tzv. zóne s plateným alebo regulovaným státím.

**Zóna s plateným alebo regulovaným státím** znamená, že povinnosť úhrady parkovného platí na celom území, ktoré sa nachádza medzi značkami „začiatok zóny“ a „koniec zóny“. To je rozdiel oproti bežným dopravným značkám, ktorých platnosť zvyčajne končí pri najbližšej križovatke.

Na vstupe do zóny bude použitá značka IP 27a „Zóna s plateným alebo regulovaným státím“, ktorá vyznačuje oblasť, kde je státie vozidiel dovolené **len na vyznačených parkovacích miestach** a za dodržania podmienok vyplývajúcich z použitého symbolu príslušnej značky a spresňujúcich údajov, napríklad času platenia, spôsobu platenia a pod. Inak je vodičom vozidiel na takto označenom území státie zakázané. Na výstupe zo zóny bude použitá značka IP 27b „Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím“.

Parkovacie miesta v zóne budú miesto bielych čiar vyznačené **modrými vodorovnými čiarami**. Podľa §6 ods. 3 Vyhl. 9/2009 Z. z. v platnom znení sa modrá farba používa na označenie parkovacích miest s plateným alebo regulovaným státím alebo na oddelenie parkovacieho pruhu s plateným alebo regulovaným státím od jazdného pruhu.



IP 27a  
Zóna s plateným alebo  
regulovaným státím



IP 27b  
Koniec zóny s plateným  
alebo regulovaným státím

Na zónových značkách IP 27a, IP 27b budeme používať najmä symbol značky IP 17a, nakoľko riešime zónu s povinne platenými parkovacími miestami, príp. ak to situácia vyžiada, symbol značky IP 17b. Tá sa používa pri časovo regulovaných parkoviskách (napr. maximálne 2 hod).

Okrem označenia „Zóna s plateným státím“ je potrebné vodičovi poskytnúť aj ďalšie spresňujúce údaje: informáciu o pásme/lokalite, výške parkovného, čase a spôsobe platenia. Návrh takejto dopravnej značky bude súčasťou projektu organizácie dopravy pre zónové parkovanie.



**IP 17a**  
Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím



**IP 17b**  
Parkovisko – parkovacie miesta s regulovaným státím

Pre názornosť uvádzame vpravo príklad použitia dodatkového značky z mesta Prievidza.

Povinnosť úhrady parkovného ako aj možnosti úhrady budú jednoznačne stanovené dopravným značením. Význam dopravných značiek je legislatívne zadefinovaný a mali by ho poznať všetci vodiči motorových vozidiel, na rozdiel od Všeobecne záväzných nariadení mesta, Prevádzkového poriadku parkovísk a pod.

Zóna s plateným alebo regulovaným státím bude rešpektovať jestvujúce pešie zóny a nebude do nich zasahovať.

V zóne s plateným alebo regulovaným státím nebudú vyhradzované parkovacie miesta pre konkrétnych užívateľov zóny (napr. iba pre rezidentov), pokiaľ si dopravná situácia nevyžiada iné riešenie. Osobitnú pozornosť treba venovať stanovištiam taxi. Túto problematiku je potrebné riešiť v spolupráci so samosprávou.



### 3.3 PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY

Podkladom pre vypracovanie projektu trvalého značenia bude Pasport statickej dopravy z r. 2012. Pasport obsahuje návrhy na zvýšenie počtu parkovacích miest a zlepšenie dopravnej obsluhy územia. Projekt dopravného značenia podlieha schváleniu Okresným dopravným inšpektorátom v Trenčíne a určeniu použitia dopravných značiek Mestom Trenčín, príp. ďalším dotknutým cestným správnym orgánom.

Výstupy projektu dopravného značenia:

- zakreslenie súčasných trvalých dopravných značiek,
- návrh nového dopravného značenia:
  - vyznačenie zóny plateného alebo regulovaného státia zvislým a vodorovným značením,
  - zmena organizácie dopravy – napr. zjednosmernenie niektorých miestnych komunikácií a vytvorenie nových parkovacích miest na komunikáciách,
  - vyriešenie problematických miest – napr. zväčšenie dopravných tieňov v križovatkách za účelom zlepšenia rozhľadu pri výjazde z vedľajších ciest,
  - tam, kde to šírkové pomery a iné technické parametre umožňujú, zakreslenie cyklotrás v súlade s cyklogenerelom,
  - výkaz výmer – vyčíslenie dopravného značenia určeného na montáž, demontáž, výmery vodorovného značenia – podklad pre získanie cenovej ponuky na realizáciu dopravného značenia,
  - vyznačenie častí miestnych komunikácií a iných priestranstiev, ku ktorým musí prevádzkovateľ získať majetko-právny vzťah pred začatím prevádzkovania parkovania,
  - návrh etapizácie – napr. zjednosmernenie a vyriešenie kolíznych/problematických miest sa dá realizovať cca 2 – 3 mesiace pred spoplatnením; iné, napr. vybudovanie nových parkovísk si vyžaduje dlhší čas na prípravu a realizáciu, v projekte dopravného značenia však bude toto spomenuté ako námet na ďalšie posúdenie a riešenie.

### 3.4 OČAKÁVANÉ PRÍNOSY REGULÁCIE DOPRAVY

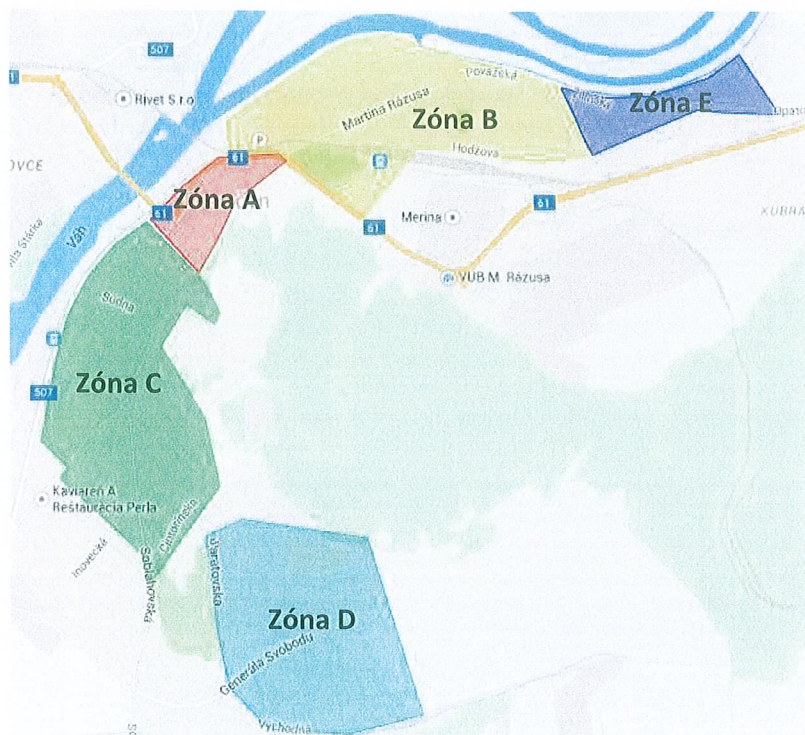
Prínosy navrhnutých opatrení sú hodnotené z pohľadu samosprávy a občanov mesta:

- zvýšenie počtu oficiálnych parkovacích miest,
- úspory samosprávy na bežnej a zimnej údržbe, bežných stavebných opravách, obnove a údržbe dopravného značenia – na prenajatých plochách bude tieto činnosti zabezpečovať prevádzkovateľ,
- obmedzenie celodenného státia vozidiel na parkoviskách v centre mesta, prerozdelenie týchto parkovísk na krátkodobé státie – zvýšenie obrátkovosti parkovacích miest, získanie voľných parkovacích miest v centre,
- zvýšenie návštevnosti centra mesta,
- prenos adekvátnej časti zodpovednosti týkajúcej sa zabezpečenia potrieb statickej dopravy zo samosprávy na prevádzkovateľov, zamestnávateľov a vlastníkov vozidiel,
- využitie dosiaľ nevyužívaných súkromných priestorov pre parkovanie (vo dvoroch a pod.),
- zvýšenie podielu iných druhov dopravy (MHD, cyklistická) na úkor individuálnej automobilovej dopravy,
- vyriešenie niektorých dlhotrvajúcich problémov statickej i dynamickej dopravy.



## 4 REALIZÁCIA MESTSKEJ PARKOVACEJ POLITIKY

### 4.1 ROZDELENIE MESTA NA PARKOVACIE ZÓNY



- Zóna A – centrum: Hasičská – Rozmarínova – Hviezdoslavova - Palackého
- Zóna B – stará Sihot': Hodžova – Považská – Nábrežná – Študentská - Mládežnícka a okolie železničnej stanice
- Zóna C – Dolné mesto: Braneckého – Električná – Nemocničná – Legionárska - Dlhé Hony – Soblahovská – Inovecká – Partizánska - Námestie sv. Anny
- Zóna D – sídlisko Juh: Východná – Halalovka - Gen. Svobodu - Liptovská, Saratovská
- Zóna E – nová Sihot': Opatovská – Armádna - Žilinská
- Zóna F – ostatné sídliská: Kvetná, Pod Sokolice, Pred poľom a Noviny (táto zóna nie je vyobrazená)

Uvádzané rozdelenie mesta na zóny je iba približné a nezáväzná. Môže byť upravené na základe dopravných a iných súvislostí zistených v priebehu spracovania projektu organizácie dopravy parkovacích zón.

#### Zóna A – centrum mesta

- prioritou je zvýšenie obrátkovosti parkovacích miest, preferovanie krátkodobého státia (do 3 h) a minimalizovanie strednodobého státia (do 10 h), samozrejmosťou je zabezpečenie požiadaviek rezidentov (nočné parkovanie) a rešpektovanie zásobovania prevádzok v zóne.

### Zóna B a C – širšie centrum mesta (stará Sihoť a Dolné mesto)

- prioritou je strednodobé parkovanie (do 10 h), ide najmä o zamestnancov centra a širšieho centra mesta, v menšej miere ide o krátkodobé státie, taktiež zostáva samozrejmosťou rezidentské parkovanie a zásobovanie. Podiel rezidentského parkovania v zónach B a C na počet parkovacích miest je podstatne vyšší ako v zóne A. Preto je potrebné po zavedení parkovacieho systému sledovať vývoj dopravnej situácie a v prípade zistenia znevýhodňovania rezidentov v niektorých lokalitách vyhradiť pre nich parkovacie miesta.

### Zóny D – F – sídliská

- prioritou je dlhodobé parkovanie rezidentov (nad 10 h). Spôsob regulácie v prevažne obytnom území sa výrazne odlišuje od regulácie v centrálnych priestoroch. V obytnom území je rozhodujúcou funkciou bývanie, ktoré potrebuje priestory najmä na „nočné“ parkovanie a garážovanie áut jeho obyvateľov.

## 4.2 HARMONOGRAM REALIZÁCIE PARKOVACÍCH ZÓN

Predbežný termín realizácie jednotlivých zón:

Zóny A, B, C: prvý polrok 2016

Zóny D, E: druhý polrok 2016

Zóna F: podľa vývoja, príp. r. 2017

## 4.3 CENOVÁ POLITIKA

Pri stanovovaní parkovného musíme mať na zreteli najmä to, že navrhnuté regulačné opatrenia sú realizované a prevádzkované v prvom rade v záujme funkčnosti mesta, kvality prostredia, dopravnej obsluhy a mobility mesta, aspekt zisku nemôže byť preto prvoradým.

Cenník parkovného, vrátane cien parkovacích kariet, bude schvaľovaný Mestským zastupiteľstvom v Trenčíne ako súčasť Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území mesta.

### 4.3.1 Možnosti úhrady parkovného

- **SMS platba** – má tvoriť nosný systém úhrady parkovného, rozšíreniu tejto možnosti úhrady treba napomôcť dostatočnou informovanosťou občanov a rozšírením mobilnej aplikácie pre SMS-parking,
- **parkovacia karta** – má tvoriť ďalšiu dôležitú súčasť systému úhrady parkovného, je plánovaná len v elektronickej podobe vo forme evidencie v databáze parkovacích kariet. Predaj parkovacích kariet je plánovaný rovnako ako v súčasnosti – prostredníctvom Útvaru kultúrno-informačných služieb Mesta Trenčín,
- **jednorazová parkovacia karta** – bude len doplnkovou formou úhrady parkovného, určená je vodičom, ktorí z rôznych dôvodov nemôžu uhradiť parkovné ponúkanými variantmi, predaj kariet bude zabezpečovaný cez novinové stánky, táto forma úhrady môže byť nahradená aj inou alternatívou,
- **parkovací lístok z automatu** – bude len doplnkovou formou úhrady parkovného. Parkovacie automaty (cca 10 ks) budú rozmiestnené najmä v centre mesta, kde je predpoklad najväčšej koncentrácie zahraničných návštevníkov, ktorí nemajú možnosť úhrady SMS platbou cez slovenských mobilných operátorov. V súčasnosti neuvažujeme s navýšením počtu parkovacích automatov vzhľadom k značným obstarávacím i prevádzkovým nákladom.

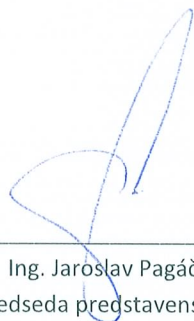
Ku všetkým možnostiam úhrady parkovného uvádzame, že ide o nevyhradené parkovanie, tzn. úhrada parkovného oprávňuje vodiča parkovať v zóne, avšak ani vlastníctvo napr. rezidentskej karty negarantuje nájdenie voľného parkovacieho miesta v zóne.

#### 4.4 KONTROLA ÚHRADY PARKOVNÉHO

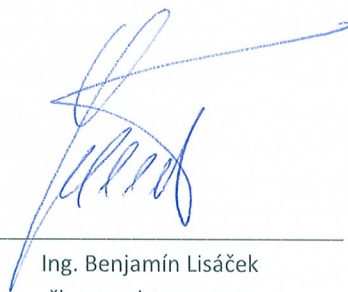
Dosiahnutie cieľov regulačných opatrení stanovených parkovacou politikou je podmienené nielen efektívnosťou prevádzkovania zóny, ale najmä účinnou kontrolou, jednoznačnou legislatívou a vymožitelnosťou práva.

Kontrolnú činnosť budú vykonávať zamestnanci Trenčianskej parkovacej spoločnosti, a. s. a Mestskej polície v Trenčíne.

Parkovacia politiku Mesta Trenčín vypracovalo predstavenstvo Trenčianskej parkovacej spoločnosti, a. s. v 09/2015 v zložení:



Ing. Jaroslav Pagáč  
predseda predstavenstva  
Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s.



Ing. Benjamín Lisáček  
člen predstavenstva  
Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s.



Ing. Iveta Marčeková  
člen predstavenstva  
Trenčianska parkovacia spoločnosť, a. s.