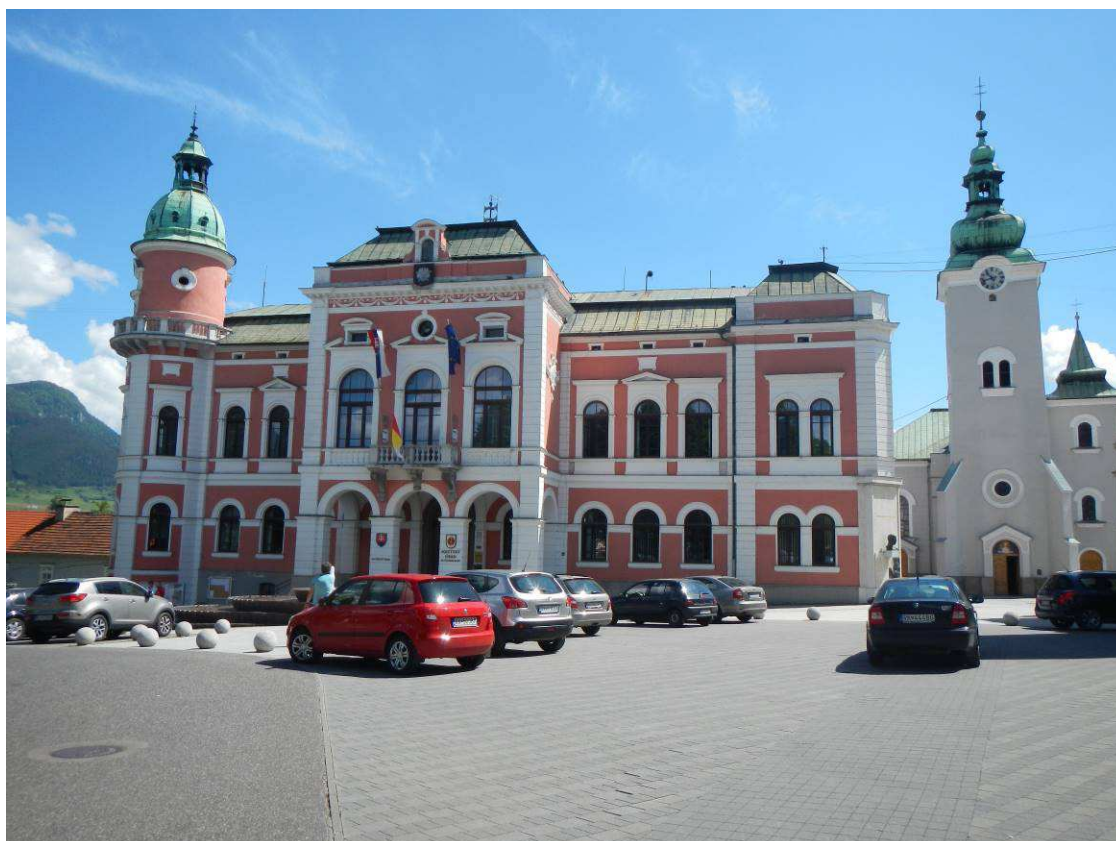


MESTSKÁ PARKOVACIA POLITIKA NA VYMEDZENOM ÚZEMÍ MESTA RUŽOMBEROK



AKCIA:

**Mestská parkovacia politika na vymedzenom
území mesta Ružomberok**

I. Etapa

OBJEDNÁVATEĽ:

Mesto Ružomberok

STUPEŇ:

Studie

MIESTO PROJEKTU:

Ružomberok

DATUM:

08/2016

ZODPOVEDNÝ RIEŠITEĽ:

Ing. Barbora Baladová, City Parking Group s.r.o.

Obsah dokumentácie

Identifikačné údaje projektu

1	Slovo na úvod.....	2
1.1	Úvodné zoznámenie.....	2
1.2	Legislatíva zahrňujúca parkovanie	2
1.3	Vplyv mobility na území mesta.....	2
1.4	Podklady	3
1.5	Zoznam použitých skratiek a termínov	3
1.6	Charakteristika územia.....	4
1.7	Dopravná obslužnosť mesta	4
1.8	Vývoj stupňa automobilizácie	4
1.9	Vymedzenie riešeného priestoru	6
2	Analýza súčasného stavu	8
2.1	Vstupné hodnotenie súčasného stavu.....	8
2.1.1	Zistené typy státí	8
2.1.2	Stav dopravného značenia.....	12
2.2	Analýza obsadenosti – pasportizácia parkovacích kapacít.....	13
2.2.1	Základné východiská.....	13
2.2.2	Celkový prehľad parkovacích miest.....	14
2.3	Vyhodnotenie súčasného stavu.....	15
2.3.1	Celková priemerná denná obsadenosť	16
2.3.2	Celková priemerná nočná obsadenosť	17
2.4	Analýza rešpektovanosti voči zákonu č.8/2009 Z.z.....	18
2.5	Analýza rešpektovanosti systému plateného státia	20
3	Návrh.....	22
3.1	Základné tézy moderného parkovacieho systému	22
3.2	Zásady pre realizáciu Zóny regulovaného státia.....	23
3.2.1	Nevyhnutné kroky pre realizáciu zóny regulovaného státia	24
3.2.2	Návrh prípadných právnych úprav.....	24
3.2.3	Návrh konceptu právnych úprav	25
3.2.4	Dôsledky porušenia povinností	25
3.3	Zásady regulácie a distribúcie parkujúcich	26
3.4	Návrh úprav v organizačne prevádzkovom zabezpečení	26
3.4.1	Variant A – Systém je prevádzkovaný a investovaný mestom	28
3.4.2	Variant B – Systém je prevádzkovaný a investovaný jediným súkromným subjektom	29
3.5	Financovanie Mestského parkovacieho systému	31
3.6	Prevádzka moderného parkovacieho systému	32
3.7	Návrh Zóny regulovaného státia na vymedzenom území	34
3.7.1	Návrh režimov parkovania a užívateľských kategórií ZRS	34
3.7.2	Návrh doby spoplatnenia.....	37
3.7.3	Návrh tarifikácie	37
3.7.4	Návrh rozsahu a jednotlivých úsekov Zóny regulovaného státia	38
3.8	Návrh dopravného značenia	39
3.8.1	Zásady pre dopravné značenie	39
3.8.2	Zvislé dopravné značenie.....	39
3.9	Platobné technológie.....	42
3.10	Ekonomická súvaha	43
3.10.1	Investičné náklady ZRS	43
3.10.2	Odhad ročných prevádzkových nákladov ZRS	43
3.10.3	Odhad ročných výnosov ZRS	43
3.11	Harmonogram prác	44

Identifikačné údaje projektu

Názov projektu: MESTSKÁ PARKOVACIA POLITIKA NA VYMEDZENOM ÚZEMÍ
MESTA RUŽOMBEROK

Miesto realizácie: Ružomberok

Okres: Ružomberok

Kraj: Žilinský

Objednávateľ: **Mesto Ružomberok**
sídlo: Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok
IČO: 00 315 737
zastúpený: MUDr. Igor Čombor, PhD., primátor mesta

Zhotoviteľ: **City Parking Group s.r.o.** organizačná zložka
sídlo: Jókaiho 7/14, Komárno 945 01
IČO: 36718815
IČ DPH: SK2022298773
Obchodný register vedený Okresným súdom Nitra v oddiele Po vložka 10140/N
zastúpený: Ing. Petr Horák, Helena Prošková, jednatelia
spracovateľ: Ing. Barbora Baladová

Stupeň dokumentácie: Studie 2016

1 Slovo na úvod

1.1 Úvodné zoznámenie

Tento dokument bol vypracovaný v súvislosti so zámerom mesta Ružomberok riešiť nepriaznivú situáciu v statickej doprave prevažne v centrálnej časti mesta a v rezidentných lokalitách s vysokou hustotou obývania. Cieľom tejto štúdie je spracovanie podrobnej správy o súčasnom stave plošného parkovania na území mesta Ružomberok. Štúdia je založená na kompletnom prieskume celej riešenej oblasti s podrobným sledovaním dopravného chovania v jednotlivých lokalitách, ktorá je doplnená o ďalšie analytické podklady. Štúdia je spracovaná na základe zmluvy o dielo, uzatvorená medzi mestom Ružomberok a firmou City Parking Group s.r.o.

Problematika statickej dopravy v území je zapríčinená vysokým dopravným zaťažením rôznorodej užívateľskej štruktúry. Súčasný parkovacie plochy sú vyťažené nie len rezidentmi ale i zamestnancami a návštevníkmi miestnych úradov, bánk, pošty, školských a športových zariadení a ďalších služieb.

Dopyt po parkovacích státiach bude pritom stále rásť, preto stojí mesto pred problémom uspokojiť objektívne nutné potreby obsluhy územia. V súčasnej dobe praktikované regulačné, prevádzkové a organizačné opatrenia dlhodobo nebudú postačovať neustále rastúcim nárokom. V záujme udržania mobility mesta je už potrebné dnes riešiť parkovací problém komplexne. Je potrebné si uvedomiť, že preprava je zabezpečovaná rôznymi spôsobmi, dopravnými prostriedkami, napríklad i chôdzou. Podiely jednotlivých dopravných módov v prepravnej práci sú limitované najmä priestorovými podmienkami. Zvyšovanie počtov parkovacích miest v centre mesta a na sídliskách už nie je žiaducim a jediným možným prostriedkom pre riešenie neustále sa zvyšujúceho sa nedostatku parkovacích kapacít, pretože by to muselo byť realizované na úkor verejnej zelene, či plôch vyhradených pre peších.

1.2 Legislatíva zahrňujúca parkovanie

Spracovaná analýza vychádza z aktuálnej legislatívy Slovenskej republiky a platných technických noriem:

- Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách – cestný zákon
- Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- TP 4/2005 Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8020 Dopravné značky na pozemných komunikáciách

1.3 Vplyv mobility na území mesta

Súčasný stav obslužnosti a mobility v slovenských mestách vytvára stále sa zhoršujúcu nie len dopravnú, ale i ekologickú situáciu pre obyvateľov miest, návštevníkov a užívateľov priestoru. Problémom zlyhávania dopravnej obslužnosti mesta je neschopnosť zabezpečiť primerané podmienky pre prepravu osôb, tovaru a služieb.

Nedostatočná dopravná obsluha spôsobuje hospodárske straty, nevôľu užívateľov, ale i zhoršenie stavu životného prostredia v meste. Následky tejto dopravnej situácie spôsobujú výrazné znehodnotenie mesta, jeho mobility a atraktivity.

Následky dopravnej neschopnosti sa prejavujú najmä:

- Zhoršením životných podmienok v meste,
- Zníženie atraktivity a funkčnosti mestských priestorov,
- Neskoršími príchodmi do cieľa ciest (zamestnanie, úradu, atď.),
- Neskorším doručením tovarov a služieb,
- Zvýšenou produkciou emisií, hluku.

1.4 Podklady

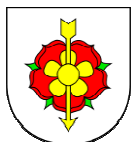
Pre spracovanie štúdie slúžili tieto podklady:

- mapové podklady mesta v digitálnej podobe,
- miestna obhliadka riešeného územia,
- príslušné právne normy a predpisy.

1.5 Zoznam použitých skratiek a termínov

Skratka	Vysvetlivka
ZDZ	Zvislé dopravné značenie
VDZ	Vodorovné dopravné značenie
ZPS	Zóna plateného státia
ZRS	Zóna regulovaného státia
DvK	Doprava v pokoji (statická doprava, parkovanie)
PA	Parkovací automat
PM	Parkovacie miesto
Rezident	Osoba s trvalým bydliskom v lokalite
Abonent	Osoba podnikajúca v lokalite
MP	Mestská polícia
8/2009	Zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
RZ	Štátna poznávací značka resp. registračná značka motorového vozidla
MsÚ	Mestský úrad Ružomberok
TPZOV	Technický prostriedok k zabráneniu odjazdu vozidla – „papuča“
ZŤP	Označenie vozidla prepravujúce osobu ťažko postihnutú alebo osobu ťažko pohybovo postihnutú
ZAS	Vozidlo zásobovania
OA	Osobný automobil
MPP	Mestská parkovacia politika
MPS	Mestský parkovací systém
DTZ	Dopravne technické zariadenie

1.6 Charakteristika územia



Ružomberok je univerzitné mesto na severe Slovenska, ležiace v Žilinskom kraji, na sútoku Váhu a Revúcej v západnej časti Liptovskej kotliny.

Základné údaje:	Katastrálna výmera:	127 km ²
	Počet obyvateľov:	30 000
	Ekonomicky aktívne obyvateľstvo:	15 600 (52 %)
	Priemerný vek obyvateľstva:	46

1.7 Dopravná obslužnosť mesta

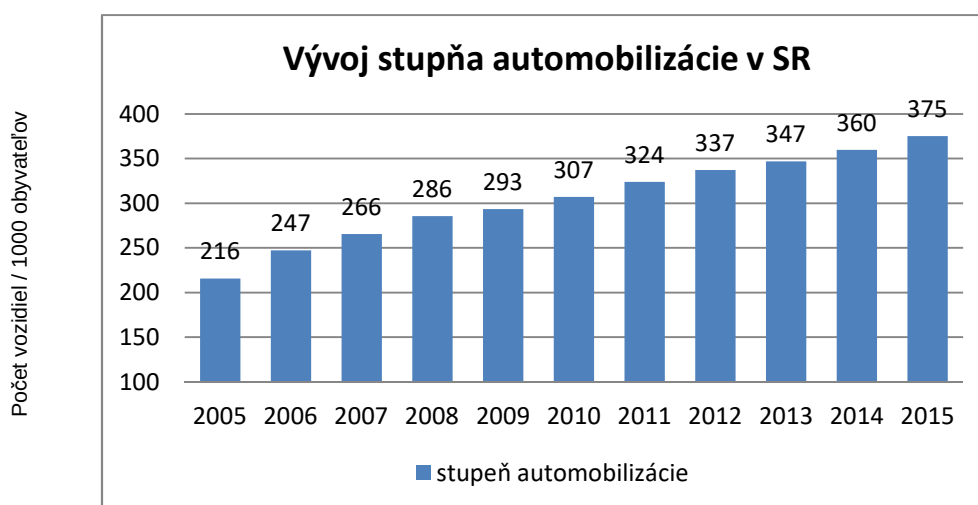
Dopravný systém mesta je daný jeho polohou. V rámci Slovenska ho môžeme považovať za nadpriemerný. Ružomberok leží v priesečníku 2 významných urbanizačných a dopravných osí severojužnej a západovýchodnej. Tieto osi sú predstavované štátnymi cestami medzinárodného významu a rýchlikovou železničnou traťou. V smere ZV je to štátna cesta I/18 ako cestný ťah E50 (Žilina – Ružomberok – Poprad – Košice – Užhorod) a v smere SJ štátna cesta I/59 ako cestný ťah E77 (Krakow – Trstená – Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica – Budapešť).

V Ružomberku premáva 5 liniek mestskej autobusovej dopravy a linka City Bus Vlkolínec. Cez Ružomberok prechádza hlavný železničný ťah č. 180 Žilina – Košice.

1.8 Vývoj stupňa automobilizácie

Pre stanovenie výhľadového dopravného zaťaženia je rozhodujúcim faktorom vývoj stupňa motorizácie. Stupeň motorizácie je počet obyvateľov určitého územného celku pripadajúci na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizácie reprezentuje počet obyvateľov určitého územného celku pripadajúci na jeden osobný automobil. Hodnoty je možné pre lepšie pochopenie uvádzať i obrátene, tzn. ako počet vozidiel na 1000 obyvateľov daného územia.

Nasledujúci graf znázorňuje vývoj počtu registrovaných osobných vozidiel na území Slovenskej republiky:



V súčasnej dobe mesto čelí stále sa zvyšujúcemu nedostatku v počte parkovacích miest v dôsledku historického vývoja automobilizmu za posledných 20 rokov. To, v akej ťažkej dobe sa nachádzame, dokumentuje nie len tabuľka uvádzajúca hodnoty stupňa automobilizácie pre Slovenskú republiku, ale i vlastné výskumy spoločnosti City Parking Group. V okrese Ružomberok žije k dátumu 31.12.2015 57 145 obyvateľov. K rovnakému dátumu bolo v meste zaregistrovaných 17 863 osobných automobilov, čo činí stupeň automobilizácie 3,2 a 22 210 motorových vozidiel, čo činí stupeň motorizácie 2,6. Ukazovateľ počtu osobných vozidiel na tisíc obyvateľov dosiahol hodnoty 313, čo je hodnota nižšia v porovnaní s hodnotou pre celú Slovenskú republiku (375).

Tabuľka údajov z Ministerstva vnútra SR k 31.12.2015:

	Okres Ružomberok	Slovenská Republika
Počet obyvateľov	57 145	5 421 349
Počet AO	17 863	2 034 574
Počet MV	22 210	2 570 878
Stupeň automobilizácie	3,2	2,7
Stupeň motorizácie	2,6	2,1
Počet AO / 1000 obyv.	313	375
Počet MV / 1000 obyv.	389	474

So zvyšujúcim sa počtom automobilov rastie i dopyt po službách spojených s ich využívaním, rastú intenzity dopravy na pozemných komunikáciách a i počty vozidiel na parkoviskách. Prekročením kapacity parkovacích plôch následne dochádza k porušovaniu pravidiel cestnej premávky.

Problematika dopravy v pokoji a parkovanie je záležitosťou, ktorá môže zásadne pomôcť v rozvoji mesta, a ktorá to môže na druhú stranu veľmi pribrzdiť. Možnosti ďalšieho rozvoja miest sú značne obmedzené kapacitou cestnej siete a množstvom parkovacích miest v samotnom centre mesta. Obdobie, v ktorom sa teraz nachádzame, začiatok 21. storočia, možno charakterizovať ako súboj medzi negatívnou záťažou minulosti a snahou o nové efektívne riešenie adekvátne potrebám terajších i budúcich.

Táto práca mapuje aktuálnu podobu súčasného stavu parkovacieho systému na danom území, na základe ktorého sú predložené rámcové mantinely návrhu opatrení dopravy v pokoji tak, aby bola zachovaná mobilita a obslužnosť mesta.

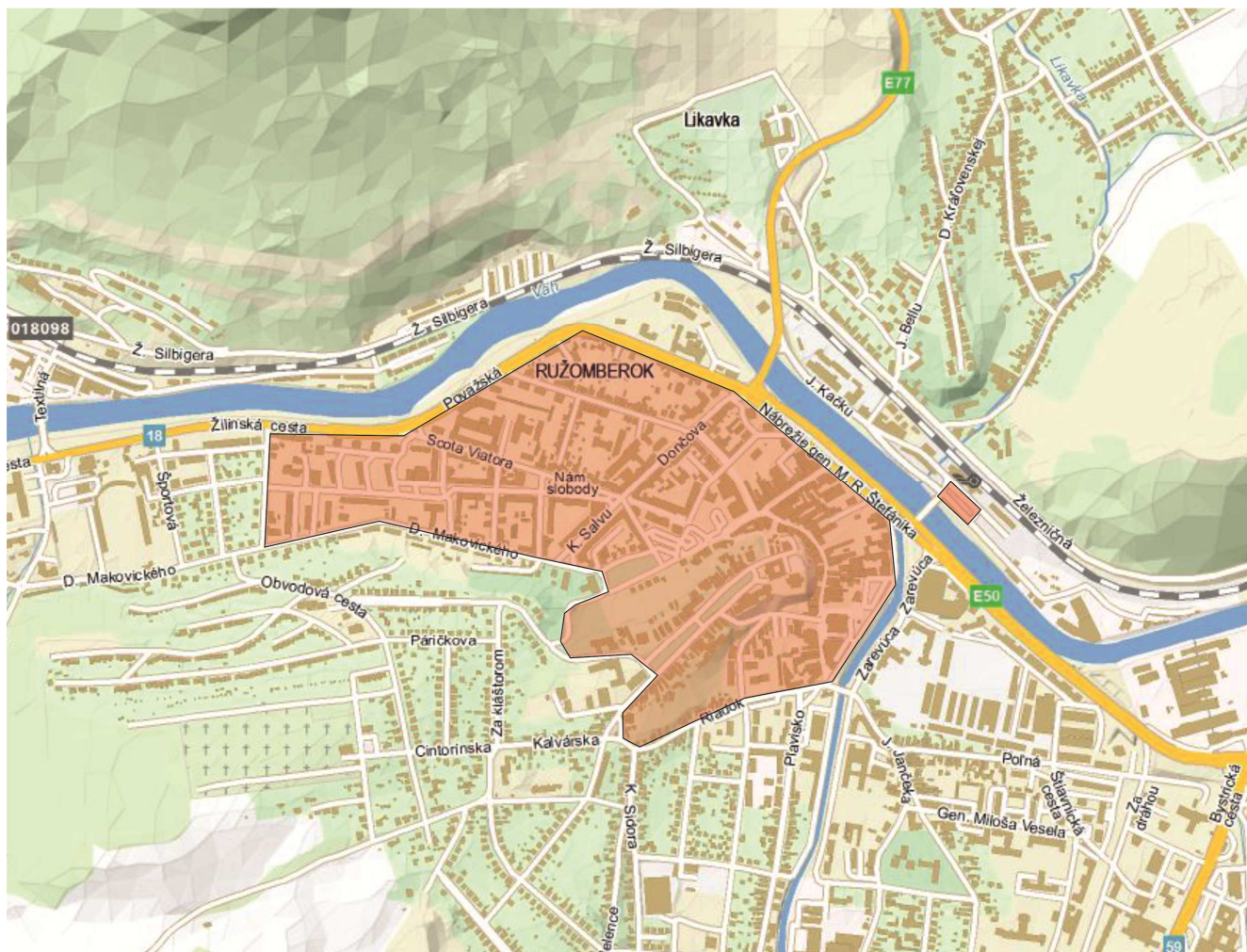
1.9 Vymedzenie riešeného priestoru

Predkladaná štúdia parkovacej politiky je zameraná na širšie centrum mesta, ktoré predstavuje územie so zmiešanou historickou, kultúrnou, turistickou a obytnou funkciou. V tejto časti je v prvom rade nevyhnutné začať so zavedením regulácie a spoplatnením parkovania.

Vymedzené územie je možno charakterizovať ako zmiešané územie s prevahou občianskeho vybavenia. Nachádza sa tu pamiatková zóna s hlavnými dominantami mesta, ktorá je obsluhovaná novovybudovanou pešou zónou, mestské úrady, kostoly, Liptovské múzeum, gymnázium, hotely, obchodné a komerčné objekty. V letných a zimných mesiacoch Ružomberok predstavuje centrum cestovného ruchu s vysokým výskytom turistov, hojne navštevujúcich centrum mesta.

Oblasť navrhnutá pre reguláciu parkovania je zo severu ohraničená dopravnou tepnou, ktorá prechádza mestom, cestou I/18, resp. Nábřežím gen. M.R.Štefánika, ulicou Považskou a Žilinskou cestou. Na západnej strane ulicou Veľký Polík, z južnej strany ulicou D. Makovického, J. Sladkého a ulicou Riadok. Východnú stranu ohraničuje rieka Revúca až sútok s Váhom.

Prehľadná mapa vymedzeného územia mesta Ružomberok



Analytická časť

1. Vstupné hodnotenie súčasného stavu
2. Analýza obsadenosti – pasportizácia parkovacích kapacít
3. Vyhodnotenie súčasného stavu
4. Analýza rešpektovanosti voči zákonu č.8/2009 Z.z
5. Analýza rešpektovanosti systému plateného státia

2 Analýza súčasného stavu

2.1 Vstupné hodnotenie súčasného stavu

2.1.1 Zistené typy státí

Na vymedzenom území mesta Ružomberok sa vyskytujú tieto typy parkovania:

1. Státie obecné prístupné, uličné parkovanie na miestnych komunikáciách

Antona Bernoláka (Považská – Dončova)



Námestie Andreja Hlinku



2. Platené státie s PA na miestnych komunikáciách

Antona Bernoláka (Dončova – Š.Nahálku)



Hurbanova



3. Platené súkromné parkovisko

Štefana Nahálku (0,50€/ 1.hod)



Mostová (1,0€/ 1.hod)



4. Státie na vyhradených miestach pre účely úradov štátnej a verejnej správy

ul. Štúrova - pre vozidlá daň. úradu



Antona Bernoláka - pre klientov okresného úradu



5. Státie na vyhradených miestach pre obyvateľov bytových domov

Maroša Madačova



Mostová



6. Státie na vyhradených miestach pre vozidlá s parkovacou kartou, TAXI

Antona Bernoláka



Hlavná stanica



7. Parkovacie státie vyhradené pre osoby so zdravotným postihnutím

Štefana Nahálku



Hviezdoslavova



8. Státie na vyhradených miestach pre súkromné firemné účely

ul. Dončova – pre advokátske kancelárie



9. Státie v zákazu vjazdu okrem dopravnej obsluhy

Štefana Nahálku



Námestie A. Hlinku - za Políciou SR



10. Státie v zákazu zastavenia okrem ...

Dončova



Námestie slobody



11. Státie na súkromnom pozemku

Štefana Nahálku



2.1.2 Stav dopravného značenia

Zvislé a vodorovné značenie je neoddeliteľnou súčasťou bezpečnej prevádzky na pozemných komunikáciách. Ak je zrozumiteľné a jednoznačné, je toto vnímané ako základ pre poriadok a bezpečnú prevádzku. Jednoznačnosť DZ je tiež nevyhnutnou podmienkou pre výkon kontrolnej činnosti zo strany mestskej polície. V prípade mesta Ružomberok sme narazili na nie veľa imperfektív v dopravnom značení, prevažne na rôzne prevedenia ZDZ nezodpovedajúce dnešným normám.

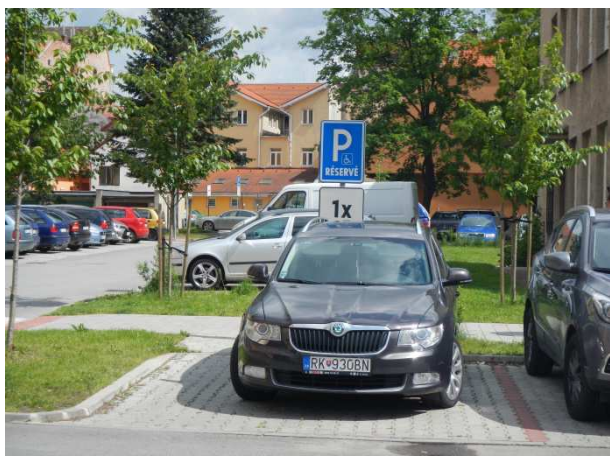
Zastaralé a nevyhovujúce ZDZ



Stĺpik ukotvený nakrivo



Dodatková tabuľa je upevnená na stĺpiku nižšie, než je povolené.



IP17a bez dodatkovej tabule o prevádzkovej dobe



Často chýbajúci symbol vozíčkara u VDZ č. V10d



VDZ č. V10d (park. miesta s vyhradeným státím) bez ZDZ IP16.



2.2 Analýza obsadenosti – pasportizácia parkovacích kapacít

2.2.1 Základné východiská

Spracovateľ vykonal vlastnú pasportizáciu parkovacích aktivít na vymedzenom území mesta Ružomberok, ktorá bola sústredená najmä na oblasť miestnych komunikácií. V prípade účelových komunikácií, či privátnych parkovísk sa nedá očakávať úplne optimálna korelácia s mestským parkovacím systémom. Pre stanovenie kapacity parkoviska boli určujúce základné ustanovenia zákona č.8/2009 Z.z o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a najmä:

§ 23

(1) 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. Pri stáťí vodič vozidla nesmie obmedziť pohyb chodcov ani cyklistov.

§ 25

(1) Vodič nesmie zastaviť a stáť

- a) v neprehľadnej zákrute a v jej tesnej blízkosti,
- b) pred neprehľadným vrcholom stúpania cesty, na ňom a za ním,
- c) na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov a vo vzdialenosti kratšej ako 5m pred nimi,
- d) na križovatke a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred hranicou križovatky a 5m za ňou; tento zákaz neplatí v obci na križovatke tvaru „T“ na náprotivnej strane vyúsťujúcej cesty,
- e) na pripájacom alebo na odbočovanom pruhu,
- f) na zastávke vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb v úseku, ktorý sa začína dopravnou značkou pre zastávku a končí sa 5 m za označnikom zastávky, a tam, kde taká dopravná značka nie je, vo vzdialenosti kratšej ako 30 m pred označnikom zastávky a 5 m za ním; ak je priestor zastávky vyznačený príslušnou vodorovnou dopravnou značkou, platí tento zákaz len pre nástupište a vyznačený priestor,
- g) na železničnom priecestí, v podjazde a v tuneli a vo vzdialenosti kratšej ako 15 m pred nimi a 15 m za nimi,
- h) na mieste, kde by vozidlo zakrývalo zvislú dopravnú značku, vodorovnú dopravnú značku vyznačujúcu spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovatku alebo vyjadrujúcu doplňujúci údaj nápisom alebo svetelné signály,
- i) na vnútornom jazdnom pruhu,
- j) na vyhradenom jazdnom pruhu okrem vozidla, pre ktoré je vyhradený jazdný pruh určený, a ak nejde o vnútorný jazdný pruh,
- k) na cestičke pre cyklistov,
- l) vo vzdialenosti kratšej ako 5 m od začiatku a 5 m od konca pozdĺžnej súvislej čiary alebo nástupného ostrovčeka tam, kde by medzi touto čiarou alebo nástupným ostrovčekom a vozidlom nezostal voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m,
- m) na moste,
- n) pred vjazdom na cestu z miesta mimo cesty alebo na vyhradenom parkovisku, ak nejde o vozidlo, pre ktoré je parkovisko vyhradené,
- o) na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie,
- p) na električkovom koľajovom páse,
- q) na chodníku okrem prípadu podľa § 52 ods. 2,
- r) na kruhovom objazde,
- s) na cestnej zeleni a inej verejne prístupnej zeleni, na ostrovčekoch a deliacich pásoch, ak to nie je dovolené dopravnou značkou,
- t) na mieste, kde by medzi vozidlom a najbližšou električkovou koľajnicou nezostal voľný jazdný pruh široký najmenej 3,5 m,
- u) na iných miestach, kde zastavenie alebo státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel; osobitne na miestach vjazdov alebo výjazdov z pozemkov, vjazdov a výjazdov z objektov určených na zásobovanie alebo parkovacích miest.

(2) Na cestách I. triedy a za zníženej viditeľnosti aj na ostatných cestách s výnimkou účelových komunikácií je mimo obce zakázané zastavenie a státie na inom mieste než na mieste označenom ako parkovisko s výnimkou núdzového státi.

Týmto prístupom je zaistené definovanie riešeného územia ako bezpečného priestoru voči všetkým zložkám dopravy. Na druhej strane je takto dosiahnutá nižšia hodnota disponibilných parkovacích kapacít. My si na tomto mieste nemôžeme dovoliť vyhlásiť za legálne také parkovacie miesta, kde na distribučných komunikáciách

nezostane prejazdný jazdný pruh 3,0 m pre každý smer jazdy. Žalostný stav bude trvať do tej doby, kým zúženie tranzitného profilu zamedzí prístupu zložiek integrovaného záchranného systému alebo ho oneskorí.

2.2.2 Celkový prehľad parkovacích miest

V súčasnej dobe je vo vymedzenom území Ružomberka k dispozícii **1613 parkovacích miest** na miestnych komunikáciách či parkovacích plochách. Z tohto počtu je približne 83 % parkovacích miest obecne (voľne) prístupných, celé 3 % miest spoplatnených podľa Všeobecného záväzného nariadenia mesta Ružomberok č. 5/2015 a **takmer 5 % navyše** tvoria miesta, ktoré sú **v rozpore so zákonom**, kde je státie motorových vozidiel tolerované.

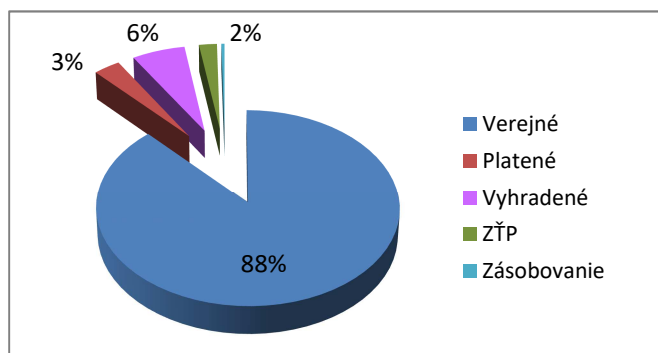
Okrem vymedzeného územia je venovaná pozornosť i parkovacej ploche u hlavnej železničnej stanici na druhom brehu rieky Váh (54 obecne prístupných miest) a nespevnenej neupravenej parkovacej ploche u nemocnice na druhej strane rieky Revúca (cca 50 PM), ktorá by mohla po stavebných úpravách ponúknuť až 100 odstavných parkovacích miest pre zamestnancov a dlhodobých návštevníkov mesta.

Vo vymedzenom území sa tiež nachádzajú parkovacie plochy na súkromných pozemkoch (+ 25 %). Zaznamenali sme cca 400 týchto státí (orientačný počet), z čoho je asi 80 PM spoplatnených súkromným prevádzkovateľom.

Prehľadná tabuľka súhrnu súčasných parkovacích miest vo vymedzenom území mesta Ružomberok:

Typ státia	Počet miest	Podiel
Verejné	1421	88,1%
Obecné - voľne prístupné	1340	83,1%
Zákaz- len pre dopravnú obsluhu	81	5,0%
Platené	51	3,2%
Vyhradené	101	6,3%
Vyhradené pre úrady a orgány štátnej správy	37	2,3%
Vyhradené pre rezidentov a bytové domy	29	1,8%
Vyhradené pre súkromné subjekty	35	2,2%
ZŤP	34	2,1%
Zásobovanie	6	0,4%
Σ	1613	100,0%
Súkromné	400	24,8%
MIMO	75	4,6%

Grafické znázornenie rozloženia parkovacích kapacít vo vymedzenom území mesta Ružomberok



Prehľadnú tabuľku jednotlivých úsekov súčasných parkovacích miest a ich obsadenosti nájdete v prílohe **A. Tabuľka súčasných parkovacích kapacít.**

Grafický prehľad súčasných parkovacích kapacít nájdete v prílohe **B. Situácia súčasného stavu parkovacích kapacít vo vymedzenom území mesta Ružomberok.**

2.3 Vyhodnotenie súčasného stavu

Celková priemerná denná obsadenosť na celom vymedzenom území mesta Ružomberok nameraná na prelome mesiaca máj a jún činila 71%. Vyššie hodnoty boli namerané v predpoludných hodinách v porovnaní s popoludním. Celková priemerná nočná obsadenosť činila necelých 48%. Najvyššie hodnoty nočnej obsadenosti boli zistené v prípade viacposchodovej bytovej zástavby, na sídlisku Š. Nahálku, u vnútro blokov Karola Salvu a Hviezdoslavova a na sídlisku Veľký Polík (viac ako 100%).

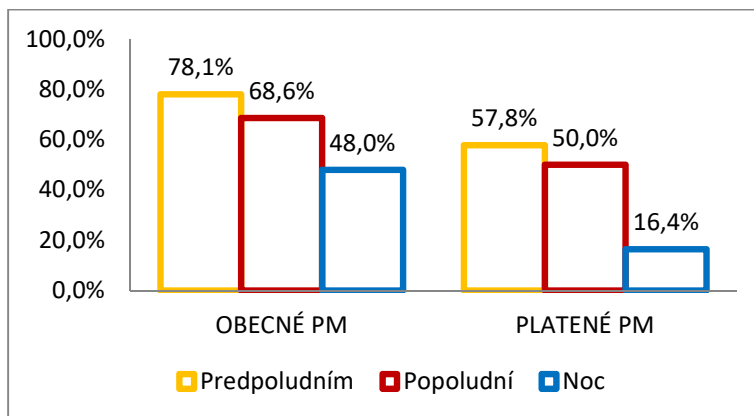
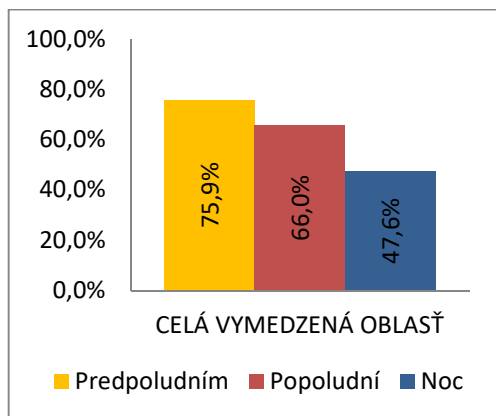
Z prieskumu vyplýva, že priemerná hodnota obsadenosti počas dňa (71%) je o cca 25% vyššia ako priemerná hodnota obsadenosti počas noci (48%), čo nám potvrdzuje, že sa nachádzame v samotnom centre mesta. Znamená to, že viac ako 25% z tých, čo tu parkujú počas dňa, sú zamestnanci alebo návštevníci.

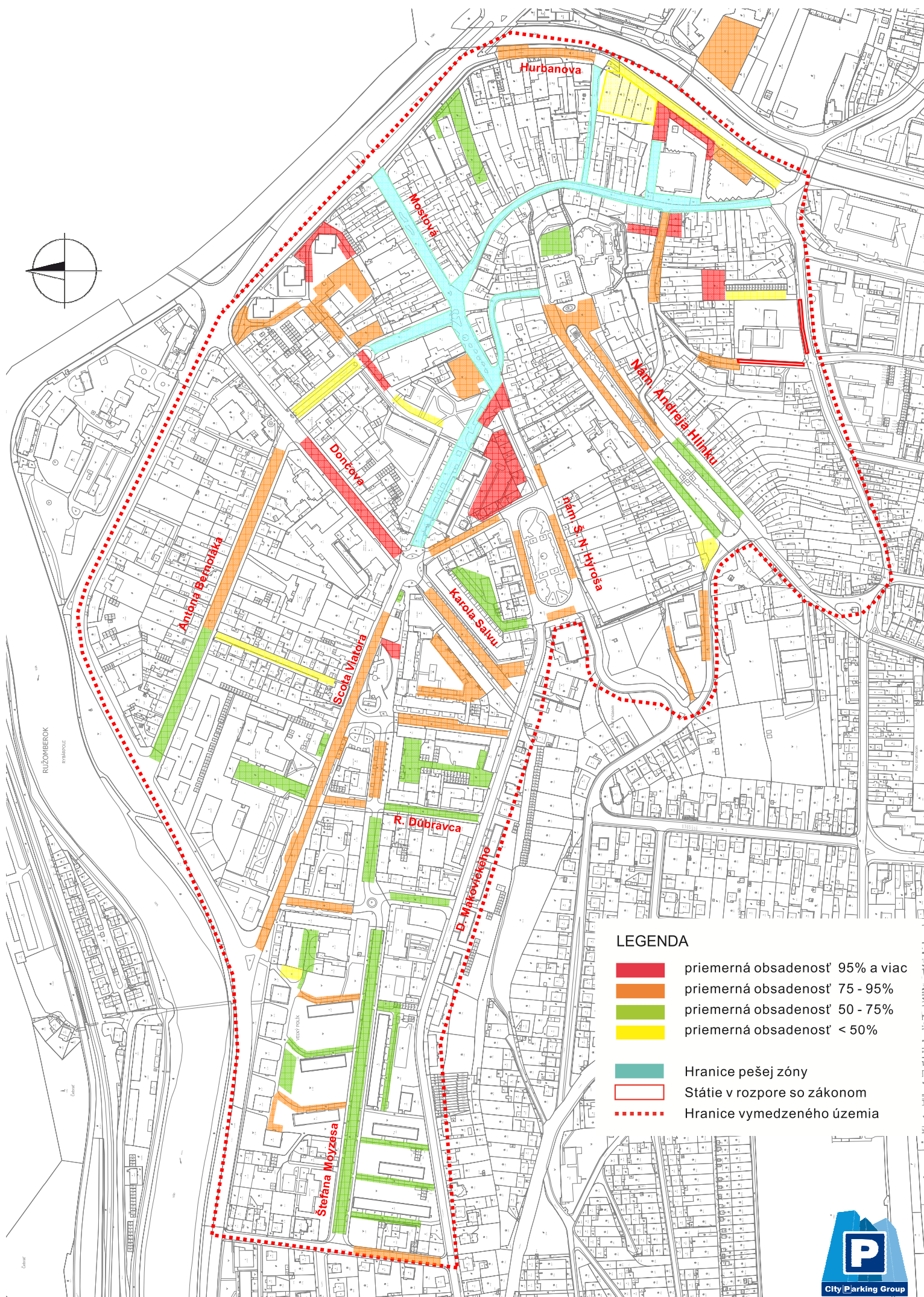
Medzi najviac problematické lokality patrí neregulované státie v blízkosti pešej zóny, tzn. ul. Štefana Nahálku, ul. Dončova, ulica a parkovisko K.A.Medveckého, nám. Š.N.Hýroša, ul. Scota Viatora, ul. Karola Salvu a parkoviská v okolí ul. Hurbanova. Tieto lokality sa stretávajú s negatívnym súbehom krátkodobého, strednodobého i dlhodobého parkovania. Behom dňa dosahujú priemerné hodnoty obsadenosti 87 %. Spoplatnené parkoviská dosahovali obsadenosti len 55%.

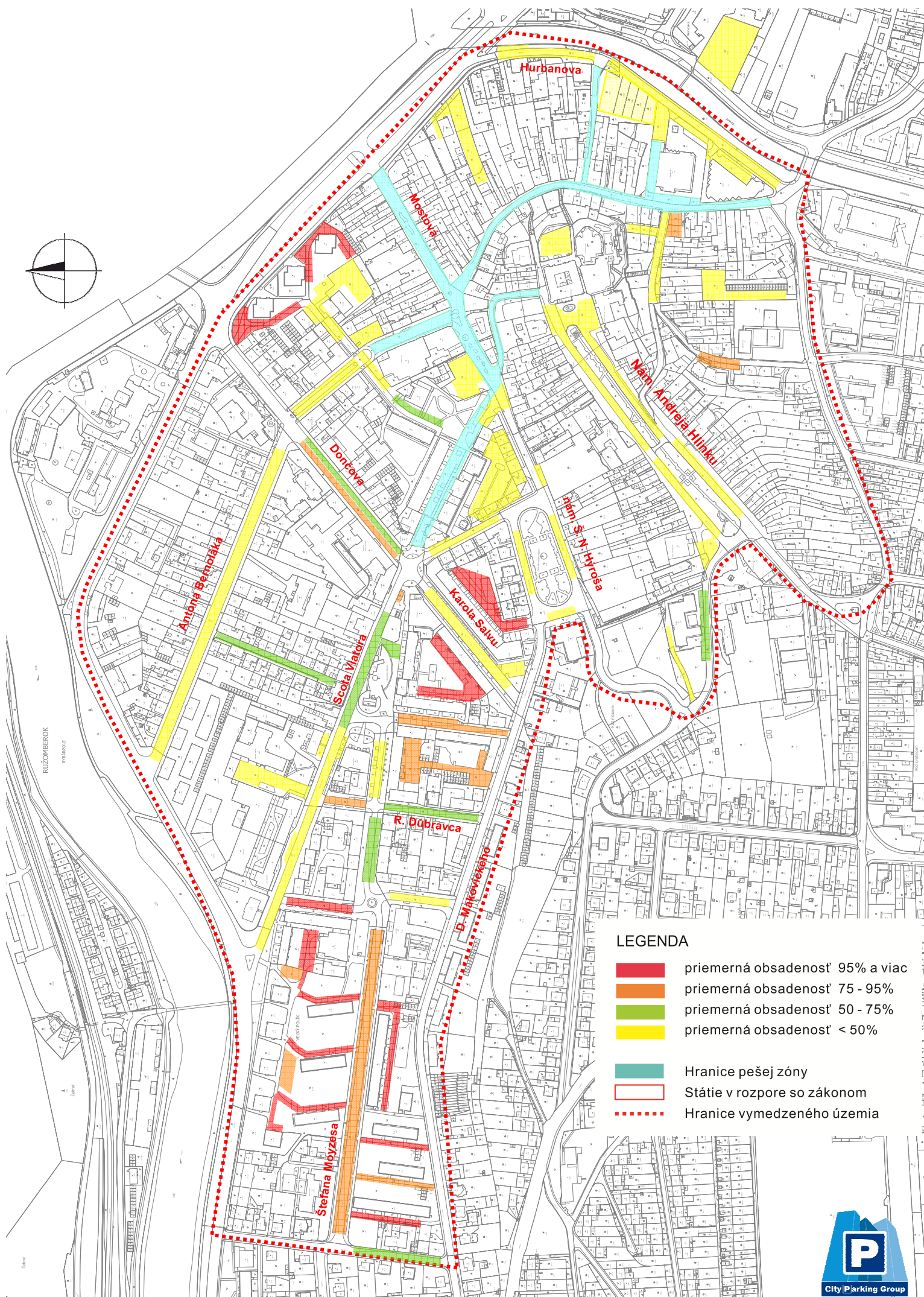
Prehľadná tabuľka relatívnych obsadeností vo vymedzenom území mesta Ružomberok:

	Obsadenosť relatívna		
	Predpoludním	Popoludní	Noc
OBEČNÉ PM	78,1%	68,6%	48,0%
PLATENÉ PM	57,8%	50,0%	16,4%
CELÁ VYMEDZENÁ OBLASŤ	75,9%	66,0%	47,6%

Grafické znázornenie miery obsadenosti parkovacích kapacít:







2.4 Analýza rešpektovanosti voči zákonu č.8/2009 Z.z

Obecná úprava stanovuje, kde nejde zastaviť či stáť. Sú to napríklad:

- povinnosť zachovania minimálneho prejazdneho profilu 3,0 m pre každý smer jazdy v prípade státia vozidla,
- státie pred prechodom, či v priestore autobusovej zastávky,
- státie v križovatke,
- cestná vegetácia,
- ...

Prehľad priestupkov vo všeobecnej úprave cestnej premávky:

Státie na mieste, kde nezostane voľný pruh široký 3,0 m pre každý smer jazdy.

ul. Majere



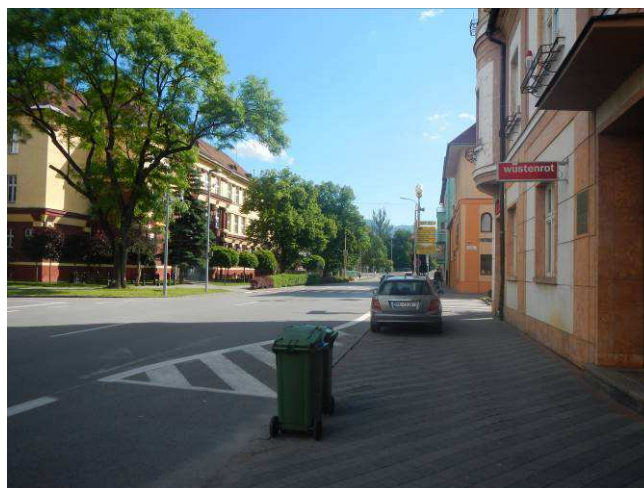
Státie na zeleni.

ul. Zarevúca - parkovisko u nemocnice



Státie na chodníkovej ploche

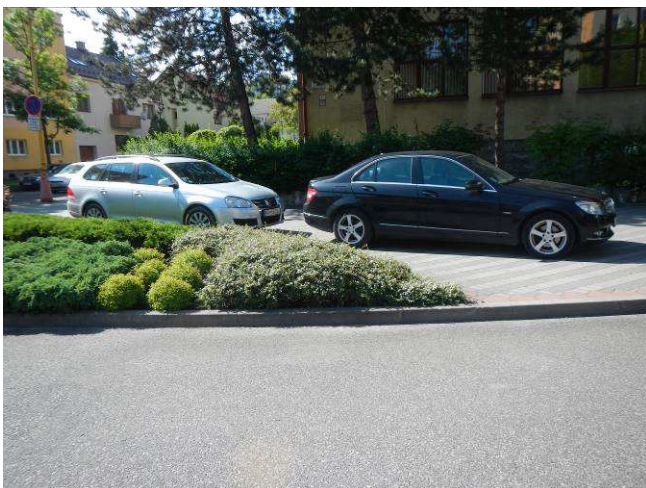
ul. Dončova



ul. Mostová



kríženie ulíc Š. Moyzesa a V. Šrobára



Výsledky dopravného prieskumu v Ružomberku potvrdili **podlimitný** súbeh priestupkov voči obecnej a miestnej úprave. V priebehu sledovania sme odhalili **cca 75 vozidiel**, ktoré stáli v rozpore s pravidlami, čo činí necelých 5 % počtu oprávnených parkovacích státí na miestnych komunikáciách. Za problematické považujeme i odstavovanie vozidiel na súkromných neudržovaných parkovacích plochách v dochádzkovej vzdialenosti k pešej zóne, predovšetkým plochu v ul. Hurbanova za Hopilandem.



2.5 Analýza rešpektovanosti systému plateného státia

V meste bolo v dobe dopravného prieskumu časovo a cenovo regulované parkovanie podľa *Všeobecného záväzného nariadenia mesta Ružomberok č. 5/2015 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Ružomberok*.

Zóna č.1: Parkovisko, nachádzajúce sa na miestnej komunikácii na ulici Antona Bernoláka, so šikmým státím medzi jazdnými pruhmi, v úseku od križovatky s ulicou Dončova po križovatku s ulicou Štefana Nahálku.

Zóna č. 2: Parkovisko, nachádzajúce sa na miestnej komunikácii na ulici Hurbanova, s pozdĺžnym státím vedľa vozovky, v úseku od križovatky a ulica Plavisko po križovatku s ulicou Panská.

Doba spoplatnenia:	Po – Pia	07:00 – 19:00
	So	07:00 – 12:00

Tarif:	Zóna č. 1 – 0,50 € za každú aj začatú polhodinu
	Zóna č. 2 – 0,50 € za každú aj začatú hodinu

V priebehu dopravného prieskumu bolo v lokalite spoplatneného státia zaznamenávané chovanie konkrétnych vozidiel voči pravidlám plateného státia. Ku každému záznamu bol pridaný i charakter: platný lístok / neplatný lístok / bez dokladu / ZŤP.

<u>Miera rešpektovanosti:</u>	Zóna č.1 – 60%
	Zóna č. 2 – 70%
	Celkom 65%

Miera rešpektovanosti spoplatnených zón **dosiahla celkovo 65 %**, čo sa dá považovať za mierne pozitívny výsledok. Je ale nutné upozorniť, že sa jednalo o jedno rázový prieskum, ktorý nemusí byť celkom smerodajný a že sa tiež jedná o lokality s nižšou mierou obsadenosti (v priemere necelých 35 %), práve z dôvodu spoplatneného režimu parkovania.

Návrhová časť

1. Základné tézy moderného parkovacieho systému
2. Zásady pre realizáciu Zóny regulovaného státia
3. Zásady regulácie a distribúcie parkujúcich
4. Návrh úprav v organizačne prevádzkovom zabezpečení
5. Financovanie Mestského parkovacieho systému
6. Prevádzka moderného parkovacieho systému
7. Návrh Zóny regulovaného státia na vymedzenom území
8. Návrh dopravného značenia
9. Platobné technológie
10. Ekonomická súvaha
11. Harmonogram prác

3 Návrh

3.1 Základné tézy moderného parkovacieho systému

3.1.1 Zásada číslo 1 – správna dopravná funkcia

- Vymedzený priestor musí podliehať **jednotnému** režimu pre parkovanie a odstavovanie vozidiel, pričom je žiaduce, aby tento režim bol čo najjednoduchší a vyvážený.
- Je vhodné pokúsiť sa o zrovnomenenie prístupu návštevníckej klientely do čo najväčšieho priestoru. Toto nie je o ich preferenciách – to je o zachovanie pohodlného prístupu k hlavným aktivitám, aby návštevníci neutekali preč z centra mesta.
- Minimalizovať počet metód regulácie tzn. v praxi zachovať nasledujúce:
 - Zachovať a rozšíriť možnosti pre **návštevnícke** parkovanie.
 - Zriadiť reguláciu parkovania pomocou vyhradených úsekov miestnych komunikácií pre **rezidentov a abonentov**, prípadne ju vybalansovať podľa aktuálnych miestnych potrieb.
- Naopak zásadne zmeniť nasledujúce dopravné prvky:
 - Zamedziť a postupne rušiť zriaďovanie **trvale vyhradených** miest pre konkrétne vozidlá či firmy. Tento prvok nevhodne ovplyvňuje chovanie celých lokalít. Doporučujeme teda cenovú úpravu a vyhradené miesta realizovať jedine vo verejnom záujme a s čo najväčšou citlivosťou.
- Stavebne technické opatrenia by mali dopĺňať vyššie uvedené dopravné tézy. Je nesporné, že kvalitne vyznačený a upravený priestor pôsobí pozitívne i v zmysle jeho rešpektovania. Preto je žiaduce:
 - rozširovať chodníky pre chodcov a cyklistov na úkor parkovacích miest a vozovky,
 - opticky zväčšovať rozmery parkovacích miest použitím normy pre skupinu O2 – plošne s dôrazom najmä pre prejazdne a distribučné vnútromestské lokality.

3.1.2 Zásada číslo 2 – parkovanie je mestskou aktivitou verejného záujmu

Mesto by malo prijať **záväznú koncepciu riešenia a rozvoja dopravy** v pokoji, ktorá stanoví základné tézy pre ďalší rozvoj parkovacieho systému. V týchto tézach by sa mesto malo prihlásiť k nasledujúcim záväzkom:

- mesto sa bude snažiť maximálny počet parkovacích aktivít udržať pod svojou kontrolnou štruktúrou,
- mesto stanoví **jedinú právnickú osobu** ako prevádzkovateľa a investora celomestského parkovacieho systému,
- mesto bude presadzovať a realizovať nevyhnutné **dopravne technické opatrenia**,
- mesto využije svojich možností k **vynúteniu poriadku** v parkovacom systéme,
- mesto využije výnosov z parkovacieho systému plynúcich opätovne na jeho **ďalší rozvoj**, a to po dobu minimálne 20 rokov,
- mesto vytvorí také podmienky pre návštevy, aby sa opäť radi vracali do Ružomberka.

3.1.3 Zásada číslo 3 – vyvážená funkcia regulačná a ekonomická

Kvalitný parkovací systém plní dva základné ciele:

- **Regulačný** – riadi a zaisťuje distribúciu parkujúcich podľa aktuálnych potrieb
- **Ekonomický** – každý funkčný systém prináša ekonomické výnosy

Pokiaľ mesto prijme koncepciu riešenia a rozvoja dopravy v pokoji, bude na najlepšej ceste k vybudovaniu vyváženého parkovacieho systému. Takto postavený systém umožní z jeho výnosov **financovať rozvojové aktivity** v oblasti dopravy v pokoji:

- redukciu pouličného parkovania a naopak výstavbu parkovacích objektov, ktoré budú „odsávať“ vozidlá z miestnych komunikácií,

- implementáciu moderných informačných technológií – bezhotovostné platby – navigačné a informačné systémy,
- distribúciu do rozvojových projektov sídliskového parkovania.

3.1.4 Zásada číslo 4 – našim cieľom je „Car Free City“

“CAR FREE CITY” – voľne preložené “mesto bez áut” - je súhrn najnovších trendov prístupu k riešeniu parkovania, ako jedného z najväčších problémov dneška. Prvé projekty CFC sa začali objavovať v Európe v prvej polovici deväťdesiatych rokov, pričom je na mieste konštatovať, že Európa sa vo veľkej väčšine prípadov snažila riešiť parkovaciu problematiku systematicky v priebehu posledných štyroch desaťročí.

Základné motívy „CAR FREE CITY“ sú:

- **Upokojenie** individuálnej automobilovej dopravy v centrách miest v prospech chodcov, cyklistickej a hromadnej dopravy.
- Silná **redukcia** povrchového parkovania, a to v zmysle nie len regulatívnej, ale taktiež fyzickej redukcie počtu povrchových parkovacích miest.
- Vytváranie prstenca hromadných podzemných a nadzemných garáží, kam je smerovaná najmä strednodobá a dlhodobá návštevnícka klientela a dominantná väčšina abonentných a rezidentných užívateľov.
- Vybudovanie každého nového parkovacieho domu je sprevádzané rušením povrchového parkovania v najbližšom okolí.
- Povrchové parkovanie je finančnými nástrojmi regulované, pričom v praxi sa v týchto projektoch ponecháva na uliciach miesto jedine pre krátkodobé parkovanie s maximálnou dobou státia do 2 hod.
- Do komunikačnej siete centier miest je potom nevýhodné vchádzať na strednú a dlhšiu dobu, lebo časovo zrovnateľný pobyt v garážach je ekonomicky násobne výhodnejší.
- Pre mestá – samosprávne subjekty, je silne žiaduce preferovať poriadok v meste a rozvíjať jeho atraktivitu, nie len v zmysle obchodne administratívnom, ale hlavne turistickom, návštevníckom a oddychovom.

3.2 Zásady pre realizáciu Zóny regulovaného státia

Pre dosiahnutie základných cieľov v doprave v pokoji je nutné vytvoriť Zónu regulovaného státia. Táto zóna by mala vytvoriť podmienky pre hladké uspokojenie potrieb všetkých hlavných parkujúcich skupín, a to vo všetkých denných časových pásmach. Pre zabezpečenie obidvoch základných cieľov ZRS (regulačného a ekonomického) je nutné dodržať nasledujúce pravidlá:

- vytvoriť homogénnu ucelenú zónu s exaktnými pravidlami,
- pri návrhu zóny rešpektovať miestnu skladbu parkujúcich a aktivít,
- vytvoriť kvalitný tarifný systém umožňujúci distribúciu parkujúcich,
- rešpektovať prirodzené potreby rezidentných kategórií,
- minimalizovať počet použitých metód regulácie.

V praxi je možné všetky základné východiská splniť použitím spôsobov definovaných § 6a zákona č.135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

3.2.1 Nevyhnutné kroky pre realizáciu zóny regulovaného státia

1. Vypracovať návrh mestskej parkovacej politiky. Stanoviť **mantinely budúceho riešenia** – najmä hranice a rozsah zóny. Tu sa regulačný princíp musí prejavovať v tzv. ochrannej funkcii pre bezkonfliktné parkovanie bývajúcich osôb tak, aby neboli obťažované zamestnaneckou alebo návštevníckou klientelou.
2. Spracovať **Projekt zóny regulovaného státia**, ktorý bude už obsahovať konkrétne princípy dopravných obmedzení a dislokáciu jednotlivých typov parkovania.
3. Realizovať **informačnú kampaň** v smere k občanom z Ružomberka a okolia, ktorá vysvetlí a ozrejní zábery spojené s novým systémom.
4. Realizovať potrebné zmeny mestských právnych predpisov (nariadení o platenom státí a vyhlášky o miestnych poplatkoch).
5. Spracovať **realizačnú projektovú dokumentáciu**, ktorá bude transformovať pravidlá definované Projektom zóny regulovaného státia do podoby podkladu nevyhnutného pre stanovenie dopravného značenia.
6. Zaisťovať kapacitu **mestskej polície** tak, aby bol optimálny počet činných hliadok v dennom režime na kontrolu rešpektovanosti.
7. Mestskej polícii môže pomôcť **operátor – správca – koncesionár** parkovacieho systému a to, ako technicky, tak i personálne.

3.2.2 Návrh prípadných právnych úprav

Pre navrhnutý systém sa predpokladá plnohodnotná aplikácia § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

§ 6a

(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"), ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, 2r) 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.2s) 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.

3.2.3 Návrh konceptu právnych úprav

Konkrétny návrh nariadenia o platenom státí môže vzniknúť v okamžiku definície mestskej parkovacej politiky na vymedzenom území mesta. Návrh nariadenia môže byť realizovaný priamo z mestského úradu, alebo v spolupráci s odbornou firmou, ktorá dokáže precizovať text nariadenia tak, aby bol účinný a nenapadnuteľný. Nariadenie o platenom státí musí mj. riešiť otázky:

1. Vymedzenie miestnych komunikácií alebo ich úsekov, ktoré možno v súlade s ustanovením § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) použiť k státiu cestného motorového vozidla jedine za cenu zjednanú v súlade s cenovými predpismi, najviac však na dobu 24 hodín.
2. Podmienky platenia ceny a spôsob preukazovanie zaplatenia ceny.
3. Podmienky, za ktorých môžu osoby s trvalým pobytom, sídlom alebo prevádzkarňou v oblastiach vymedzených v zmysle ods. 3) stát' cestnými motorovými vozidlami na miestnych komunikáciách
4. Podmienky pre vydávanie parkovacích kariet – definovanie okruhov oprávnených užívateľov a spôsob preukázania ich oprávnení.
5. Prípadné limitujúce podmienky pre vydávanie parkovacích kariet pre prípad naplnenia lokalít.
6. Podmienky pre preukazovanie zaplatenia ceny - užívanie parkovacích kariet.
7. Prípadné zmocnenie pre operátora alebo koncesionára parkovacieho systému pre predaj parkovacích kariet.
8. Stanovenie orgánu kompetentného stanovovať ceny za státie vozidla – spravidla cenový výmer Rady mesta.
9. Účinnosť a zrušovacie ustanovenie.
10. Príloha 1 - zoznam miestnych komunikácií alebo ich úsekov, ktoré možno užiť za cenu zjednanú podľa cenových predpisov k státiu cestného motorového vozidla na dobu časovo obmedzenú.
11. Príloha 2 - zoznam miestnych komunikácií s plateným státím vyhradené osobám s trvalým pobytom, sídlom alebo prevádzkarňou vo vymedzenej oblasti.
12. Príloha 3 - vymedzenie oblastí, v ktorej musia mať osoby žiadajúce o vydanie karty trvalý pobyt, sídlo podnikania či prevádzkareň.

3.2.4 Dôsledky porušenia povinností

Vydaním nariadení podľa predchádzajúceho bodu a stanovením príslušného dopravného značenia (predovšetkým zn. IP 17a a IP 16) daná vodičom povinnosť, zaplatiť pri státí cestného motorového vozidla na vymedzených komunikáciách cenu zjednanú podľa cenových predpisov. Bez zaplatenia tejto ceny je státie cestného motorového vozidla **z a k á z a n é**. Nedodržaním tejto povinnosti sa vodič dopúšťa porušenia miestnej úpravy prevádzky na pozemných komunikáciách.

Priestupku podľa § 46 zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch, v znení neskorších predpisov sa dopustí platiteľ úhrady, ktorý pri dočasnom parkovaní motorovým vozidlom neumiestní platný doklad o zaplatení úhrady podľa § 4 ods.7, za predné sklo vozidla na viditeľné miesto tak, aby údaje na doklade boli čitateľné z vonkajšej strany vozidla. Príslušníci Mestskej polície mesta Ružomberok a poverení zamestnanci Mestského úradu v Ružomberku sú oprávnení za priestupky podľa čl. 7 ods. 1 uložiť pokutu v blokovom konaní v zmysle zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. Pri zistení závažného alebo opakovaného porušenia tohto VZN, môže Mesto Ružomberok uložiť právnickej alebo fyzickej osobe oprávnenej na podnikanie pokutu podľa § 13 ods. 9 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.

3.3 Zásady regulácie a distribúcie parkujúcich

Základným stavebným prvkom celoplošného systému regulácie by malo byť vytvorenie homogénneho systému, kde dôjde k distribúcii parkujúcich na potrebné miesta. Súčasťou tohto riešenia bude i zavedenie plošnej regulácie výskytu vozidiel na miestnych komunikáciách, ktoré sú až na poslednom mieste v prioritách uspokojovania potrieb.

Funkčná rovina parkovania je členená na:

- rezidentné parkovanie (spravidla dlhodobé),
- abonentné parkovanie (spravidla stredné alebo dlhodobé),
- zamestnanecké parkovanie (spravidla stredné alebo dlhodobé),
- návštevnícke parkovanie, ktoré ďalej členíme do podskupín:
- komerčné parkovanie občanov - spravidla spojené s komerčnými aktivitami (krátkodobé),
- komerčné parkovanie podnikateľov - rôzne obchodné jednanie podnikajúcich osôb (krátke či strednodobé),
- administratívne parkovanie - vybavovanie administratívnych aktivít na úradoch štátnej či obecnej správy (spravidla krátkodobé),
- turistické parkovanie – parkovanie a odstavovanie vozidiel turistov (spravidla strednodobé).

Navrhnuté priority uspokojovania potrieb jednotlivých skupín:

1. rezidenti
2. krátkodobý návštevníci – komerčný
3. návštevníci – administratíva
4. strednodobý návštevníci
5. turistická doprava
6. abonentí a zamestnanci

3.4 Návrh úprav v organizačne prevádzkovom zabezpečení

Postupné zvyšovanie náročnosti na zabezpečenie prevádzky a investície spojené so systémami regulovanej dopravy v pokoji, viedli k zmenám v oblasti finančného a prevádzkového zabezpečenia. Počiatočná tendencia nakupovať parkovacie technológie z rozpočtu mesta a prevádzkovať ich cez mestský úrad je spravidla už prekonaná. Na mestských úradoch a mestách je ponechaná tzv. koncepcná a kontrolná činnosť, tzn. vytváranie návrhov a aplikácie zmien v doprave v pokoji a v kontrole osoby zabezpečujúcej prevádzku.

Investičné a prevádzkové zabezpečenie je prenášané spravidla na právnické osoby, ktoré sú buď mestom zriadené firmy, alebo na mestách absolútne nezávislé subjekty. Výhradne privátna sféra zabezpečuje investície a prevádzku napr. v Bratislave, Komárne, Banskej Bystrici, Košiciach, Zvolene, ...

Systém prevodu zodpovedností za vybudovanie a prevádzku ZRS je z miest prenášaný na iné subjekty formou mandátnej zmluvy alebo v koncesnom režime, ktorá zabezpečuje operátorovi dostatočné právomoci a mestu maximálnu kontrolu. Tento spôsob je i v súlade so zákonmi SR, lebo inkaso parkovného je vnímané ako verejnoprávny vzťah.

Všetky dopravné technické zmeny nebudú účinné bez zásadnej zmeny v systéme prevádzkového a investičného zabezpečenia parkovacieho systému. I keď je možné niektoré čiastkové časti realizovať svojpomocne a partikulárne, ďaleko účinnejšia bude komplexná zmena, kedy si mesto vyberie kvalifikovaného partnera, ktorý sa stane riešiteľom systému dopravy v pokoji. Vybraný partner bude na základe mandátnej alebo koncesnej zmluvy na vlastné náklady zabezpečovať:

- Konsolidáciu súčasného systému dopravy v pokoji:
 - spracovať projekt riešenia dopravy v pokoji,
 - spracovať vykonávaciu projektovú dokumentáciu,
 - realizovať nový systém zvislého a vodorovného značenia,
 - vybaviť parkovací systém dostatočnými technológiami,
 - vybudovať prevádzkareň – kontaktné miesto pre predaj parkovacích kariet,
 - pripraviť nový systém kontrolnej činnosti,
 - spustiť silne modernizovaný systém,
 - ...
- Prevádzku moderného parkovacieho systému:
 - priebežná údržba a obnova zvislého a vodorovného dopravného značenia,
 - priebežná údržba parkovacích technológií,
 - výber hotovosti z parkovacích technológií a ukladanie na mestský účet,
 - predaj parkovacích kariet rezidentom a abonentom na účet mesta,
 - pravidelné sledovanie a vyhodnocovanie funkčnosti so zameraním na udržanie prijateľných pomerov medzi kapacitou a množstvom parkujúcich vozidiel,
 - spracovanie návrhov na zmeny a modernizáciu systému a ich prejednanie s mestom,
 - účinne kooperovať s mestskou políciou pri dozore v systéme,
 - spracovávať dopravné inžinierske projekty a návrhy, jednať s mestom o ich realizácii.
- Prípravu a realizáciu objektov hromadného parkovania:
 - spracovanie lokalizačných štúdií, ktoré vytipujú vhodné lokality pre výstavbu parkovacích objektov a ich prejednanie,
 - spracovanie projektov pre územné riadenie a ich prejednanie,
 - spracovanie projektov pre stavebné povolenie a ich prejednanie,
 - realizovať výstavbu parkovacích objektov,
 - pripraviť objekty na prevádzku, vrátane úprav dopravného systému v ich okolí,
 - prevádzkovať parkovacie objekty s cieľom ich naplnenia a uvoľnenia parkovacích plôch na komunikáciách, ...

Základné pojmy:

Prevádzkovateľ: osoba prevádzkujúca ZRS v zmysle vonkajšej zodpovednosti za občiansko-právne vzťahy vzniknuté v súvislosti s prevádzkou ZRS. Inými slovami povedané, je to osoba na ktorej účet je ukladaná hotovosť získaná z prevádzky ZRS. Pre podmienky mandátneho režimu je prevádzkovateľom mesto, pre podmienky koncesného režimu je prevádzkovateľom koncesionár.

Operátor – Koncesionár: Subjekt zaisťujúci technickú prevádzku ZRS, vrátane inkasa hotovosti za predaj parkovacích kariet a vybraných finančných prostriedkov z parkovacích automatov, SMS Parkingu, poprípade z virtuálnych platieb. Operátor operuje so svojím majetkom.

3.4.1 Variant A – Systém je prevádzkovaný a investovaný mestom

Metóda, kedy si mesto zabezpečuje všetky činnosti späť s prípravou, realizáciou a prevádzkovaním MPS. Model, ktorý sa uplatňuje skôr v menších projektoch s minimálnym investičným zaťažením. Mesto si musí veľa činností zabezpečovať dodávateľsky a najmä realizovať Project management.

MESTO

Práva	Povinnosti
Právo stanovovať úseky miestnych komunikácií pre spoplatnenie podľa § 6a zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách	Udržať základnú koncepciu dopravy v pokoji
Právo stanovovať ceny	Usmerňovať činnosť podriadených zložiek – MP a odbory MÚ
Právo stavebného úradu	Vyvíjať aktívnu rozvojovú politiku mesta
Právo prideľovať dotácie z rozpočtu mesta	Zabezpečiť investičné prostriedky
Právo udeliť koncesný vzťah	Zaistiť Project management
Inkasovať parkovné	Zaistiť prípravu a realizáciu ZRS
Uzatvárať nájomné zmluvy na parkovacie objekty tretích strán, za podmienok výhodných pre mestský parkovací systém	Použiť inkasované parkovné a poplatky pre ďalší rozvoj
	Realizovať materiálnu časť kontrolnej činnosti
	Realizovať schválené parkovacie objekty
	Prevádzkovať parkovacie objekty v súlade s celkovou koncepciou DvK

DODÁVATELIA MATERIÁLU A SLUŽIEB

Inkasovať cenu za poskytnuté práce, materiál a služby	Realizovať kvalitne dodávky prác, materiálov a služieb
---	--

MESTSKÁ POLÍCIA

Podieľať sa na prejednávaní návrhov a zmien v DvK	Zabezpečiť potrebné personálne vybavenie pre bezproblémovú prevádzku kontrolnej činnosti
Činiť podnetné kroky v smeru optimalizácie výkonu kontrolnej činnosti	Informovať mesto o všetkých aspektoch výkonu kontroly v DvK
	Zabezpečiť kontrolnú činnosť

3.4.2 Variant B – Systém je prevádzkovaný a investovaný jediným privátnym subjektom

Najmodernejší a najefektívnejší spôsob realizácie mestských parkovacích systémov je postavený na koncesnej zmluve na báze PPP, v ktorej mesto odovzdá koncesionárovi na starosť mestský parkovací systém. Predstavené poňatie vzájomných väzieb vychádzajú z aktuálnych moderných poznatkov o riadení veľkých parkovacích systémov. Takto je i koncipovaný Ružomerský parkovací systém vo svojej dopravnej a technickej časti. Prevádzkovo organizačná časť je však úplne nevyhnutnou súčasťou bezkolíznej budúcej funkcie celého systému.

MESTO

Práva	Povinnosti
Právo stanovovať úseky miestnych komunikácií pre spoplatnenie podľa § 6a zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách	Udržať základnú koncepciu dopravy v pokoji
Právo kontrolovať činnosť partnera	Usmerňovať činnosť podriadených zložiek – MP a odbory MÚ
Právo veta pri stanovení cien	Vyvíjať aktívnu rozvojovú politiku mesta
Právo stavebného úradu	Podporiť koncesionára symbolickým nájomným z pozemkov na výstavbu parkovacích objektov
Právo prideľovať dotácie z rozpočtu mesta	
Právo udeliť koncesný vzťah	

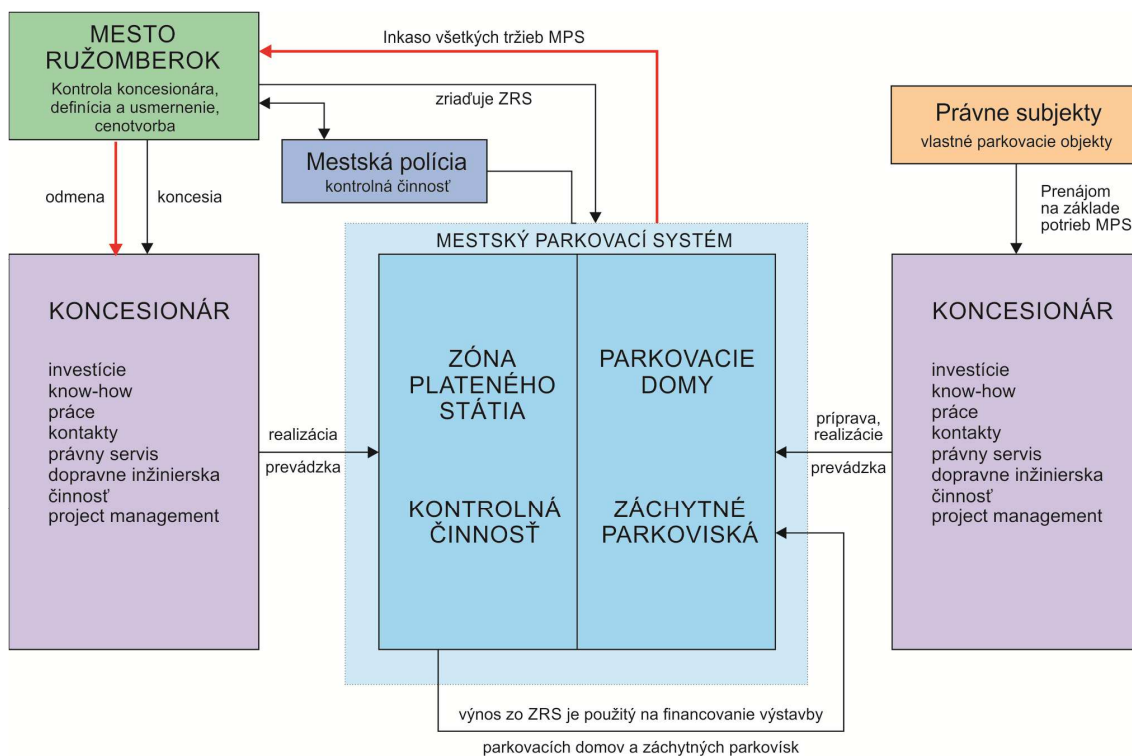
PARTNER

Inkasovať parkovné v koncesnom režime	Realizovať kvalitatívne dodávky prác, materiálov a služieb
Inkasovať manipulačné poplatky za TPZOV a odťahy	Realizovať materiálnu a personálnu časť spoločných hliadok – TPZOV a odťahy
Navrhovať ceny parkovného	Realizovať schválené parkovacie objekty
Navrhovať zmeny dopravy v pokoji	Realizovať koncepciu dopravy v pokoji
Uzatvárať nájomnú zmluvu na parkovacie objekty tretích strán, za podmienok výhodných pre mestský parkovací systém	Aktívne spolupracovať s mestom pri návrhoch zmien
Použiť inkasované parkovné a poplatky pre ďalší rozvoj	Nepoužiť voľné finančné zdroje na iné aktivity bez schválenia mesta
Aktívne pôsobiť v procese návrhov a zmien DvK	Zabezpečiť potrebné finančné zdroje na realizáciu nových parkovacích aktivít
	Vložiť do mestského parkovacieho systému všetky svoje skúsenosti a know-how potrebné pre systematický rozvoj parkovacieho systému
	Vložiť do MPS všetky dostupné kontakty a väzby slúžiace ku zvýšeniu prestíže MPS
	Poskytnúť všetky potrebné právne služby v oblasti DvK

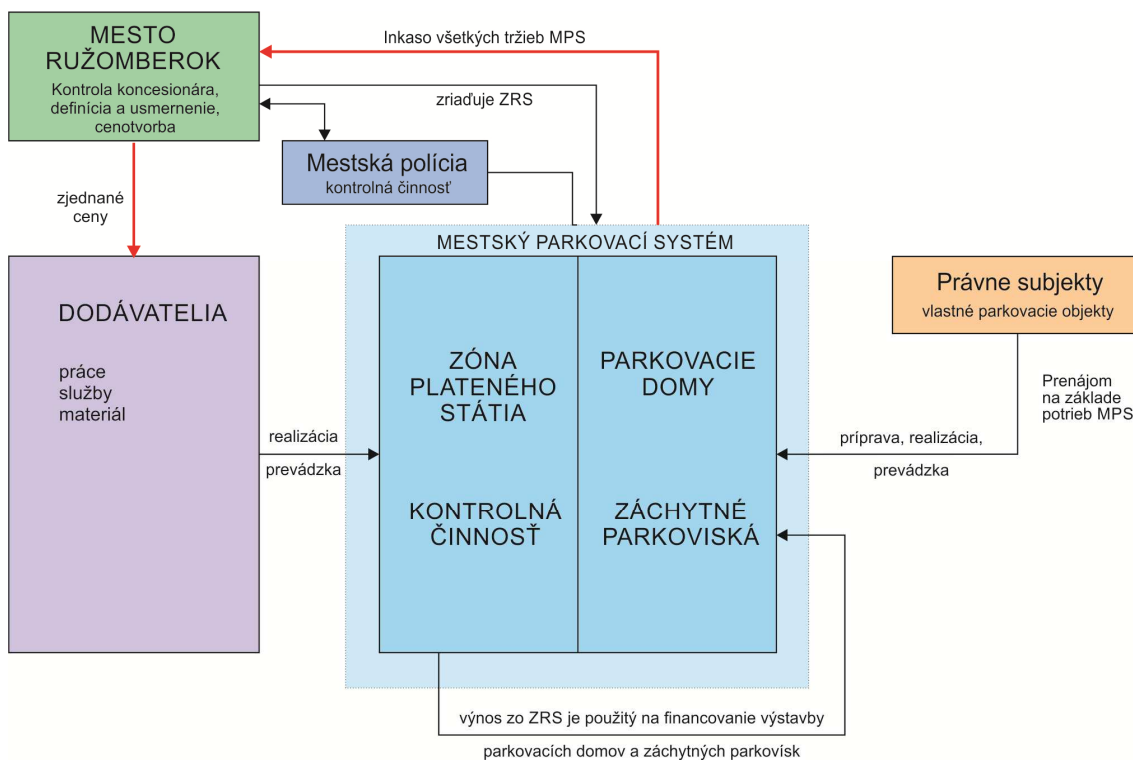
MESTSKÁ POLÍCIA

Podieľať sa na prejednávaní návrhov a zmien v DvK	Zabezpečiť potrebné personálne vybavenie pre bezproblémovú prevádzku kontrolnej činnosti
Činiť podnetné kroky v smere optimalizácie výkonu kontrolnej činnosti	Informovať mesto o všetkých aspektoch výkonu kontroly v DvK
	Zabezpečiť kontrolnú činnosť

Variant A – Systém je prevádzkovaný a investovaný mestom

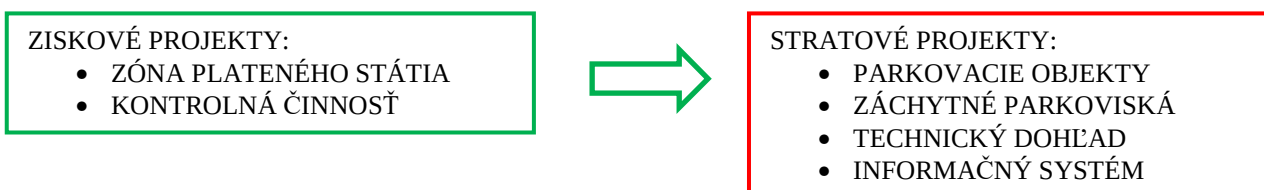


Variant B – Systém je prevádzkovaný a investovaný jediným privátnym subjektom



3.5 Financovanie Mestského parkovacieho systému

Jedným zo základných princípov mestského parkovacieho systému je využitie ziskového potenciálu pouličného parkovania pre sanáciu stratového objektového parkovania.



Štruktúra príjmovej časti MPS

Typ platby	Popis	Príjemca	Vzťah k DPH
Platba do parkovacích automatov, virtuálne platby	Verejnoprávny vzťah – platenie parkovného na základe § 6a zákona 135/1961 Zb.	Jediným relevantným príjemcom je MESTO	Oslobodený od DPH
Platba za parkovacie karty pouličného parkovania	Verejnoprávny vzťah – platenie parkovného na základe § 6a zákona 135/1961 Zb.	Jediným relevantným príjemcom je MESTO	Oslobodený od DPH
Platba za vyhradené parkovanie	Proces zvláštneho užívania miestnych komunikácií, do budúcnosti minimalizovaný	Príjemcom je príslušný úrad, ktorý miestny poplatok vymeral	Oslobodený od DPH
Platba na záchytných parkovacích plochách	Občiansko právny vzťah (v niektorých prípadoch sa dá použiť i § 6a)	Príjemcom je správca - prevádzkovateľ	Základná sadzba DPH
Platba v parkovacích objektoch	Občiansko právny vzťah	Príjemcom je správca - prevádzkovateľ	Základná sadzba DPH
Platby za donucovacie prostriedky	„Manipulačné poplatky“ za nasadenie TPZOV alebo nútené odťahy	Príjemcom je správca - prevádzkovateľ	Základná sadzba DPH
Pokuty	Pokuty udelené mestskou políciou priestupkom	Jediným relevantným príjemcom je MESTO	Oslobodený od DPH

Funkčné systémy pracujú na systéme samofinancovania, kedy výnosy zo ziskových častí projektov sú použité na sanáciu strát verejne prospešných projektov.

V optimálnom prípade sa kompletná ekonomika odohráva v rámci jedinej právnickej osoby – koncesionára – správcu. Najväčší podiel na budúcich výnosoch budú mať platby za parkovné v režime § 6a zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách. Tieto platby sú a budú súčasťou mestského rozpočtu. Z rozpočtu mesta potom budú vynakladané finančné objemy späť voči subjektu, ktorý mal s dosiahnutím príjmov vynaložené efektívne náklady.

3.6 Prevádzka moderného parkovacieho systému

Spustením moderného distribučného systému je pomyslene ukončená prvá etapa. Seba lepšie postavený systém sa však môže veľmi rýchlo „zrútiť“ ako domček z kariet, pokiaľ nie je pravidelne odborne udržiavaný a rozvíjaný.

Základný obsah:

- priebežná údržba a obnova SDZ a VDZ
- priebežná údržba parkovacích technológií
- výber z PA a ukladanie na mestský účet
- predaj PK rezidentom a abonentom na účet mesta
- pravidelné sledovanie a vyhodnocovanie funkčnosti
- spracovanie návrhov na zmeny a modernizáciu systému a ich prejednanie s mestom
- účinná kooperácia s mestskou políciou pri dozore v systéme
- spracovanie dopravné inžinierskych projektov a návrhov, jednaní s mestom o ich realizácii

Priebežná údržba a obnova SDZ a VDZ

Operátor by mal na vlastné náklady zaisťovať kontrolu a údržbu dopravného značenia so vzťahom k ZRS. Drobné opravy (chyby v čitateľnosti, chybné údaje na dodatkových tabuľkách) odstráni na mieste, chyby na dopravnom značení väčšieho rozsahu okamžite oznámi na dispečing, ktorý zaistí bezodkladnú opravu. Tento princíp kontroly by mal byť zavedený z titulu potreby včasnej reakcie na poškodenie či chyby v čitateľnosti.

Opravy a údržba VDZ prebiehajú jednak podľa aktuálnych potrieb (opravy komunikácií, sietí), kedy je VDZ porušené, jednak podľa „Plánu údržby VDZ“. Tento predpokladá obnovu podľa aktuálnej potreby, minimálne však u žltých čiar v ročnom intervale, u bielych čiar 1x za dva roky. Tieto intervaly potvrdzuje skúsenosť z podobných prevádzok. Kontrola stavu prebieha denne formou informácií od technikov a kontrolórov, hĺbková kontrola pracovníkom správcu mesačne. Vodorovné dopravné značenie musí byť realizované v prevedení podľa platných noriem a technických podmienok.

Priebežná údržba parkovacích technológií

V rámci MPS musí operátor v rámci starostlivosti o parkovacie technológie zaisťovať prevádzkovú schopnosť týchto technológií. Prevádzkovú schopnosť zariadení pre výber poplatkov za parkovanie má značný vplyv na fungovanie celého systému plateného parkovania, predovšetkým na parameter rešpektovanosti. Reakčná doba na poruchy by mala byť pod 6 hodín. Základom je funkcia technikov pred začatím prevádzkovej doby ZRS, kedy zaistia prevádzkovú schopnosť všetkých parkovacích technológií pochôdzkou. Následne technik vyráža rovnako v prípade poruchy parkovacích automatov v rámci prevádzkovej doby bezodkladne. Na stanicu mestskej polície súčasne odovzdáva informácie o poruche PA preto, aby sa zamedzilo prípadným kolíznym stavom pri riešení priestupkov spáchaných v dobe, kedy bol parkovací automat pre poruchu mimo prevádzku. Technik parkovacích technológií musí vykonávať i pravidelnú profylaktickú údržbu parkovacích technológií a ich čistenie.

Pravidelné sledovanie a vyhodnocovanie funkčnosti

Základným obrazom o funkčnosti ZRS je pravidelné skúmanie pomerov medzi kapacitou príslušných lokalít a počtom parkujúcich, ktorý sú ďalej triedený do jednotlivých skupín vo vzťahu k rešpektovaniu pravidiel ZRS. Mali by byť definované pravidelné mesačné a ročné prieskumy, zbery a vyhodnotenia funkčnosti a rešpektovanosti ZRS.

Obdobne musia byť sledované i ďalšie základné parametre ZRS, tzn. sledovanie parametrov ďalších ukazovateľov (vývoj počtov platných parkovacích kariet, počtov transakcií, v kombinácii s ekonomickými ukazovateľmi a počty realizovaných reštriktívnych opatrení).

Spracovanie návrhov na zmeny a modernizáciu systému a ich prejednanie s mestom

Nutnosťou pre správnu funkciu ZRS je zachovanie a udržanie všetkých informačných tokov medzi všetkými zainteresovanými stranami. Rozvojové a prevádzkové informácie je však nutné odovzdávať i medzi mestom a operátorom. Považujeme za nutné vyvolávať pravidelné stretnutia so zástupcami správcu, prevádzkovateľa a reštriktívne zložky, kde budú riešené problémy spojené so ZRS. Do tejto skupiny musia byť pevne delegovaný zástupcovia strán, aby došlo k prenosu informácií z týchto operatívnych jednaní. Početnosť sa musí pohybovať v dobe zavádzania ZRS minimálne v štrnásťdenných intervaloch, počas chodu bez zmien v mesačných intervaloch a v prípade rozširovania, či zmien v ZRS podľa potreby.

Preto by mala byť aktivovaná pracovná skupina pre dopravu v pokoji, ktorej doporučené zloženie je nasledujúce:

- zástupca politickej reprezentácie mesta – najlepšie odborne príslušný miesto starosta
- zástupca odboru rozvoja
- zástupca odboru dopravy
- riaditeľ mestskej polície
- zástupca operátora ZRS
- dopravný inžinier republikovej polície
- a ostatné dotknuté osoby a subjekty podľa konkrétne prejednávaných tém

Predpokladaná náplň činnosti skupiny:

- prejednávanie návrhu zmien dopravného riešenia
- prejednávanie súčinnosti jednotlivých zúčastnených zložiek
- určenie ďalšieho dopravného rozvoja ZRS, vrátane väzieb na iné skupiny dopravy (pešie zóny, cyklotrasy, ...)

Zabezpečenie kontrolnej činnosti

Pre správnu funkciu systému je dôležitá dôsledná kontrolná činnosť zo strany mestskej polície. Tá je vybavená zo zákona určitými právomocami, ktoré jej dávajú k dispozícii dostatočné mechanizmy k zaisteniu kontrolnej – represívnej činnosti. Dá sa povedať, že väčšinu svojich úloh dokáže zaistiť MP bez potreby užších väzieb na operátora. Jedine v niektorých prípadoch je vhodné, keď spolu obidve zložky komunikujú a spolupracujú.

Spravidla sa jedná o prípady, kedy pracovníci operátora pri svojich pochôdkach zistia, že niektorá časť systému je kontrolou opomenutá a teda nefunguje tak, ako by mala. Druhou možnosťou je prípadný pokles kontrolnej aktivity ako celku, majúci za dôsledok výrazné zníženie kázne parkujúcich a zhoršenie funkcie systému. Pokiaľ v tomto prípade nepomôže komunikácia medzi operátorom a MP je nutné, aby sa operátor obrátil na majiteľa ZPS - mesto a prostredníctvom vrchného veliteľa sa pokúsil zaistiť nápravu v chovaní MP.

Je nanajvýš žiaduce, aby väčšina priestupkov bola zaistená, ich OA zablokovaná a priestupok bol vyriešený blokovou pokutou na mieste. Jen tak možné dosiahnuť rešpektovanosti ZRS a tým i splnenie jej základného cieľa - regulácie dopravy v centre mesta.

3.7 Návrh Zóny regulovaného státia na vymedzenom území

Vymedzená plocha územia mesta bude tvoriť ako celok jednu zónu regulovaného státia. Pri vstupe do zóny bude umiestnené zvislé dopravné značenie č. IP 27a Zóna s plateným alebo regulovaným státím, pri výjazde č. IP 27b Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím. Značka IP 27ab vyznačuje oblasť, kde státie vozidiel je povolené len na vyznačených parkovacích miestach a za dodržania podmienok vyplývajúcich z použitého symbolu príslušnej značky. Inak je vodičom vozidiel na takto označenom území stát' zakázané.



3.7.1 Návrh režimov parkovania a užívateľských kategórií ZRS

Návštevnícke státie krátkodobé

Farebné označenie: ORANŽOVÁ

Tieto miesta sú určené ku krátkodobému parkovaniu a k rýchlemu vybaveniu nevyhnutných záležitostí, kde sa dá očakávať vysokú obrátkovosť vozidiel. Tomu odpovedá progresívna a najvyššia tarifa.

Návštevníci tu môžu parkovať po dobu maximálne 2 hodín. V rámci prevádzkovej doby tu budú môcť parkovať jedine po zaplatení ceny parkovného pomocou parkovacieho automatu, SMS Parkingu, poprípade virtuálnych platieb. Mimo vymedzenú prevádzkovú dobu bude parkovanie bez regulácie.

Návštevnícke státie strednodobé

Farebné označenie: ZELENÁ

Tieto miesta sú určené ku strednodobému parkovaniu. Platí obdobný režim ako u návštevníckeho státia krátkodobého s tým rozdielom, že tu nie je obmedzená doba státia.

V rámci prevádzkovej doby tu budú môcť vodiči parkovať jedine po zaplatení ceny parkovného pomocou parkovacieho automatu, SMS Parkingu, poprípade virtuálnych platieb. Mimo vymedzenú prevádzkovú dobu bude parkovanie bez regulácie.

Návštevnícke státie dlhodobé

Farebné označenie: ŽLTÁ

Státie určené pre zamestnanecké a dlhodobé parkovanie s ponukou najnižšieho a celodenného tarifu.

Návštevnícke státie zmiešané

Farebné označenie: RUŽOVÁ

Tieto miesta sú určené na parkovanie ako pre rezidentov, abonentov, majiteľov nehnuteľností, tak tiež pre návštevníkov.

Režim státia: rezidenti a abonenti s platnou parkovacou kartou bez obmedzení; ostatní motoristi na základe platby parkovného pomocou parkovacieho automatu, SMS Parkingu, poprípade virtuálnych platieb v prevádzkovej dobe.

Mimo vymedzenú prevádzkovú dobu bude parkovanie v zmiešaných zónach bez regulácie.

Rezidentné státie

Farebné označenie: MODRÁ

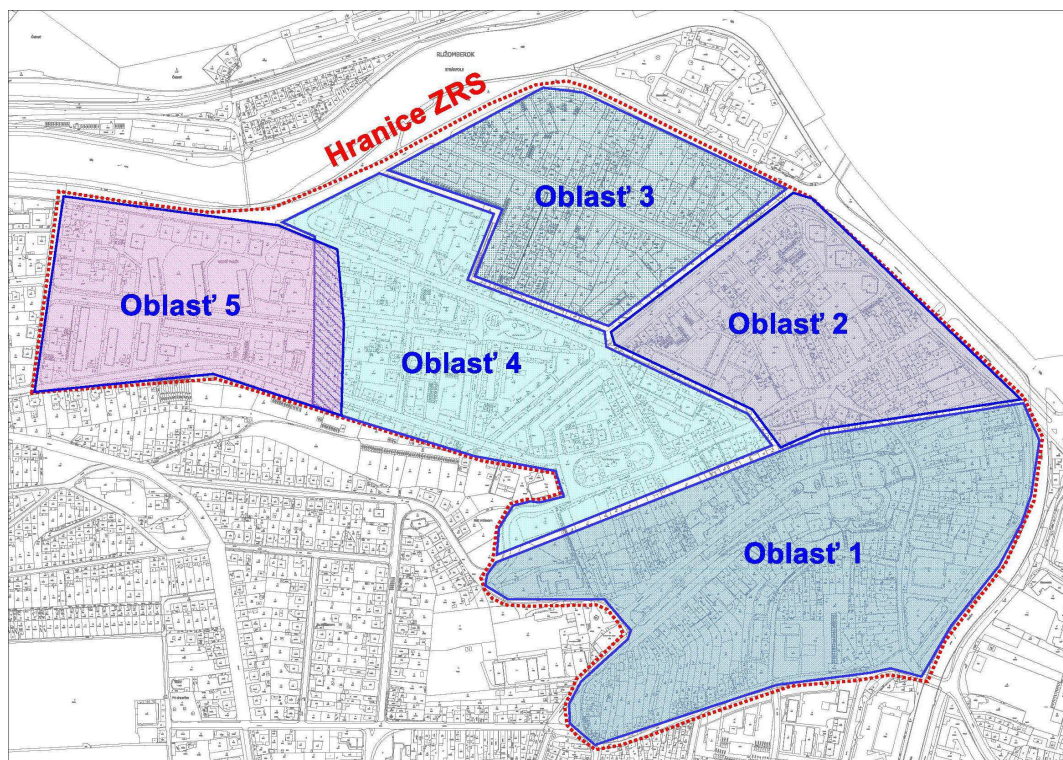
Vyhradené státa určené jedine pre majiteľov platných parkovacích kariet.

Parkovacie zóny označené modrou farbou boli navrhnuté pre komfort rezidentov / abonentov v dopravne vyťažенých lokalitách. Ich účelom je pomôcť obyvateľom k ľahšiemu zaparkovaniu v blízkosti miesta svojho trvalého pobytu.

Prevádzková doba pre rezidentov a abonentov nie je obmedzená. Poskytovateľom služieb v tejto zóne je umožnené parkovanie na nevyhnutne nutnú dobu pre zásobovanie, max. 15 min v prevádzkovej dobe. Návštevníkom je parkovanie v modrej zóne umožnené na dobu maximálne 1 hodiny po riadnom zaplatení parkovného pomocou SMS Parkingu, poprípade virtuálnych platieb.

Celé vymedzené územie ZRS bude rozdelené na 5 rezidentných oblastí. Rezident či abonent získa oprávnenie (parkovaciu kartu) jedine pre oblasť, do ktorej spadá jeho trvalé bydlisko či sídlo prevádzky.

Prehľadná situácia rozdelenia vymedzeného územia ZRS na rezidentné oblasti:



Oblasť č.1 – Námestie Andreja Hlinku, ulica Riadok, ulica Hurbanova

Oblasť č.2 – ulica Štefana Nahálku, Mostová

Oblasť č.3 – ulica Antona Bernoláka (v úseku Považská - Dončova), Ľudovíta Fullu

Oblasť č.4 – Námestie slobody, ulica Scotta Viatora, Karola Salvu, Š. N. Hýroša, K. A. Medveckého, Hviezdoslavova

Oblasť č.5 – Štefana Moyzesa, Veľký Polík. Oblast' č.4 a 5 s prekrývajúcou ulicou Vávry Šrobára

Vyhrazené miesta

Doporučujeme trvale vyhradené miesta pre súkromné subjekty eliminovať. Inštitút trvale vyhradeného miesta je, vo vzťahu k udržaniu plynulého procesu dopravy v pokoji, veľmi negatívny. Narušenie súvislej rady parkovaní vyhradeným miestom (alebo viac miestami), znamená prerušenie plynulosti. Vedľajším výstupom je potreba zvislého dopravného značenia k takýmto miestam. Je nutné si uvedomiť, že trhová cena každého parkovacieho miesta je ťažko vyčísliteľná, ale určite nie zanedbateľná.

Za podstatné tu považujeme inštitút predchádzajúceho súhlasu vlastníka komunikácie, ktorým je pre miestne komunikácie mesto. V praxi sa tak dá celý existujúci inštitút vyhradených miest (nie miest ZŤP) eliminovať formou zrušenia súhlasu vlastníka komunikácie. Druhou cestou je úprava vyhlášky o miestnych poplatkoch, kde by bol stanovený miestny poplatok vo výške adekvátnej miestu a dobe.

Trvale vyhradené parkovacie miesta vo verejnom záujme potom možno ponechať pre:

- Mestský úrad
- Mestskú políciu
- Políciu SR
- Hasičský záchranný zbor
- Zdravotnícku službu.

Zamestnanecké parkovanie

S problematikou zamestnaneckého státia sa potýka prevažná väčšina centrálnych častí miest. Jedná sa o dlhodobé celodenné parkovanie, ktoré nemá v centre mesta zásadnú prioritu. Práve naopak, zamestnanecké parkovanie zastáva na rebríčku priorít v uspokojovaní potrieb po parkovacích státiach posledné miesto.

Dlhodobé a zamestnanecké státie je spravidla vytesnené na vonkajší okraj zóny regulovaného státia, na zberné a odstavné parkoviská. Výstavba a prevádzka týchto parkovísk či viacpodlažných parkovacích objektov je potom čiastočne dotovaná z výnosov celého mestského parkovacieho systému, prevažne teda z návštevníckeho parkovania.

Jediná akceptovateľná možnosť státia pre zamestnanca v ZRS je využitie možnosti abonentných kariet pre neobmedzené státie v zmiešaných a rezidentných zónach, ktoré zaobstará zamestnávateľ (so sídlom v ZRS) pre svojich zamestnancov za uvedenú cenu v cenníku.

3.7.2 Návrh doby spoplatnenia

Návštevnícke a zmiešané státie:	Pondelok – Piatok	07:00 - 19:00
	Sobota	07:00 - 12:00

Počas nedele a štátnych sviatkov uznaných v Slovenskej republike sa úhrada parkovného neplatí.

Rezidentné státie: NON - STOP

3.7.3 Návrh tarifikácie

Návštevnícke státie krátkodobé:	1,0 € / 1. hod; max. 2 hodiny
Návštevnícke státie strednodobé a zmiešané:	0,5 € / 1. hod
Návštevnícke státie dlhodobé:	0,5 € / 1. hod; max. 2,0 € / 24 hod
Návštevnícke státie v rezidentnej zóne na dobu max. 1 hodiny:	1,0 € / 1. hod

Rezidentná karta (trvalé bydlisko v ZRS) pre konkrétnu rezidentnú oblasť (1.-5.):

Fyzické osoby, ktoré sú zapísané v technickom preukaze ako držiteľia:

1. vozidlo 10€/rok, 2. vozidlo a každé ďalšie 100€/rok

Fyzické osoby, ktoré sú zapísané v technickom preukaze ako držiteľia, prevádzkovatelia, vek na 70 rokov alebo držiteľia preukazov ZŤP a ZŤP-P:

1. vozidlo 5€/rok

Rezidentná karta pre státie na všetkých zmiešaných a rezidentných miestach v celej ZRS pre občanov s trvalým bydliskom v Ružomberku: 1. vozidlo 75€/rok

Abonentná karta (sídlo firmy alebo prevádzkareň alebo vlastníci nehnuteľností v ZRS):

Neprenosná (EČV): 300€/rok; 30€/mesíc

Prenosná: 450€/rok; 45€/mesíc

Predplatiteľská karta pre celú zónu: 1200€/rok, 120€/mesiac, 30€/týždeň

3.7.4 Návrh rozsahu a jednotlivých úsekov Zóny regulovaného státia

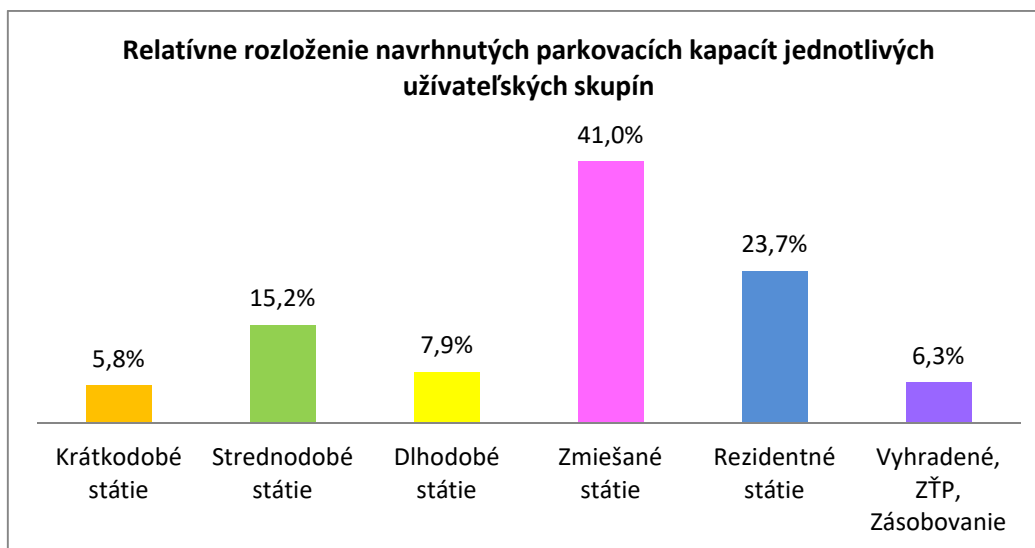
Parkovacie kapacity Zóny regulovaného státia vo vymedzenom území mesta Ružomberok boli navrhnuté tak, že:

- Najväčší podiel z celkového počtu parkovacích miest na miestnych komunikáciách tvorí státie zmiešaného charakteru, celých 41 %;
- státie návštevníckeho charakteru tvorí 29 % podiel (z toho 6 % krátkodobých, 15 % strednodobých a 8 % dlhodobých);
- parkovacie státia vyhradené pre rezidentov tvoria necelých 24 %;
- vyhradené státia pre úrady, štátnu správu, zásobovanie a vozidlá označené O1 zostávajú zachované (6,3 %).

Prehľadná tabuľka súhrnu navrhnutých parkovacích miest v Zóne regulovaného státia Ružomberok:

Počet parkovacích miest	Návštevnícke státie	505	28,9%
	Krátkodobé státie	101	5,8%
	Strednodobé státie	266	15,2%
	Dlhodobé státie	138	7,9%
	Zmiešané státie	715	41,0%
	Rezidentné státie	414	23,7%
	Vyhradené	72	4,1%
	Vyhradené pre úrady a orgány štátnej správy	37	2,1%
	Vyhradené pre súkromné subjekty	35	2,0%
	ZŤP	34	1,9%
	Zásobovanie	6	0,3%
Σ		1746	100,0%

Graf rozloženia parkovacích miest v Zóne regulovaného státia:



Pre potreby výberu parkovného bude územie ZRS doplnené o **34 kusov parkovacích automatov**.

Zoznam jednotlivých navrhnutých úsekov ZRS nájdete v prílohe **C. Tabuľka navrhnutých parkovacích kapacít vo vymedzenom území mesta Ružomberok**.

Grafický prehľad navrhnutých zón (úsekov) spoplatneného parkovania vid'. príloha **D. Situácia návrhu Zóny regulovaného státia vo vymedzenom území mesta Ružomberok**.

3.8 Návrh dopravného značenia

3.8.1 Zásady pre dopravné značenie

Zvislé a vodorovné dopravné značenie je navrhnuté v súlade so zákonom 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhláškou 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Samostatná vykonávacia projektová dokumentácia rieši umiestnenie jednotlivých dopravných značiek do detailov. Tu sa obmedzíme iba na základné princípy.

- Označenie jednotlivých lokalít je vykonané s ohľadom na minimalizáciu prípadných sporných miest,
- plošná zóna regulovaného státia je ohraničená zónovou značkou IP 27ab Zóna s plateným alebo regulovaným státím,
- jednotlivé vyhradené lokality pre rezidentov a abonentov sú označené dopravnými značkami IP 16 Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím s dodatočnou tabuľkou E 12,
- jednotlivé lokality pre návštevníkov sú označené dopravnými značkami IP 17a Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím s dodatočnou tabuľkou E 12 obmedzujúcou časový horizont možnosti státia v ZRS,
- je minimalizovaný počet jednotlivých vyhradených miest (zvláštne užívanie). Tieto miesta je vhodné povoľovať iba v prípade osôb ťažko zdravotne postihnutých a v prípade verejného záujmu - MsÚ, MP, Hasičský a záchranný zbor, TAXI ...,
- v maximálnej možnej miere bude aplikované vodorovné dopravné značenie.

Každé parkovisko aj samostatné PM bude vyznačené vodorovným dopravným značením č. V 10a (Parkovacie miesta s kolmým státím), V 10b (Parkovacie miesta so šikmým státím), V 10c (Parkovacie miesta s pozdĺžnym státím).

3.8.2 Zvislé dopravné značenie

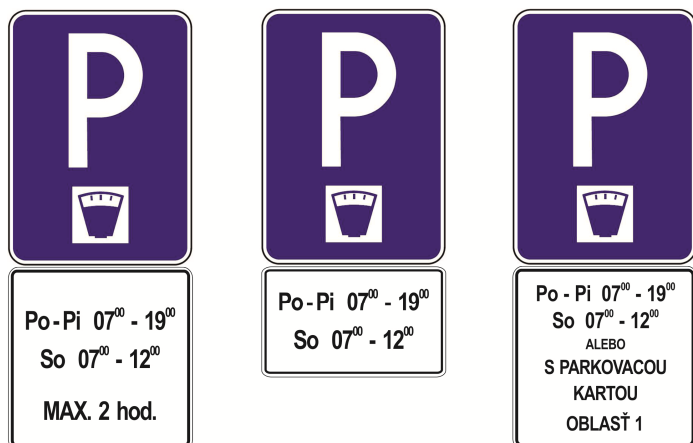
Schéma zvislého dopravného značenia pre zónu regulovaného státia



IP27ab Zóna s plateným alebo regulovaným státím (ZRS)

Táto značka bude umiestnená na každom vjazde (IP 27a) a výjazde (IP 27b) do Zóny regulovaného státia vo vymedzenom území mesta Ružomberok.

Schéma zvislého dopravného značenia pre návštevnícke oblasti parkovania



- a) Krátkodobé státie
- b) Strednodobé a dlhodobé státie
- c) Zmiešané státie

IP 17a Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím

E 12 Dodatková tabuľka s textom upravujúca prevádzkovú dobu

Schéma zvislého dopravného značenia pre rezidentné oblasti parkovania



IP 16 Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím

E 12 Dodatková tabuľka s nápisom „**PRE VOZIDLÁ S PLATNOU PARKOVACOU KARTOU MESTA RUŽOMBEROK, OBLASŤ X**“

IP27ab Zóna s plateným alebo regulovaným státím (REZ)

Táto značka bude umiestnená u vjazdu a výjazdu do uzavretej rezidentnej lokality. Napr. do vnútro bloku v ul. Š.N.Hýroša, ul. Hviezdoslavova na ul. Štefana Nahálku.

Schéma zvislého dopravného značenia pre miesta trvalo vyhradené



IP 16 Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím

E 12 Dodatková tabuľka s názvom subjektu, pre ktoré sú miesta vyhradené



E 12
Dodatková tabuľka
s textom



E 13
Dodatková tabuľka
pre vyhradené parkovanie

Značka č. IP 16, vyhradenie parkovacieho miesta, resp. vyhradeného státia pre určitú právnickú osobu sa vyjadruje názvom právnickej osoby alebo pre určité vozidlo jeho evidenčným číslom alebo pre držiteľov parkovacieho preukazu pre osoby so zdravotným postihnutím dodatkovou tabuľkou č. E 15 alebo pre vozidlo určitého účelu všeobecne známym označením napríklad „BUS, SANITKA“ a podobne; alebo len evidenčným číslom parkovacieho preukazu. Tieto údaje a doplňujúce údaje, ako údaj o polohe a dovolený spôsob státia z hľadiska situovania vozidla možno vyznačiť aj na značke namiesto nápisu „RESERVE“, alebo na dodatkovej tabuľke č. E 12. Iné ďalšie doplňujúce údaje, ako napríklad čas, v ktorom sú parkovacie miesta s vyhradeným státím alebo počet vyhradených státí a podobne možno uviesť na dodatkovej tabuľke č. E 12 alebo možno použiť dodatkovú tabuľku č. E 13 na ktorej sa uvedú aktuálne zodpovedajúce údaje vyjadrujúce skutočnú dopravnú situáciu. Značka č. IP 16 sa používa najmä v kombinácii so značkou č. V 10d a podľa rovnakých zásad ako značka č. IP 13a alebo značka č. IP 14a.

Schéma dopravného značenia pre miesta ZŤP



2 BOXY



**1 BOX
PARKOVACÍ
PREUKAZ
č. 001234**

IP 16 Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím

E15 Dodatková tabuľka na označenie vyhradeného parkovacieho miesta pre osobu so zdravotným postihnutím

E 12 Dodatková tabuľka „počet vyhradených boxov“ alebo

E 12 Dodatková tabuľka s číslom preukazu vlastnícu osoba telesne postihnutá

Dodatková tabuľka na označenie vyhradeného parkovacieho miesta pre osobu so zdravotným postihnutím (č. E 15) sa používa najmä v kombinácii so značkou č. IP 16; významový symbol tabuľky možno vložiť do prednej strany značky č. IP 16 vpravo nad nápis „RÉSERVÉ“. Značku č. IP 16 by mala byť doplnená vodorovnou značkou Parkovacie miesta s vyhradeným státím (č. V 10d) s príslušným a vhodným nápisom alebo symbolom vyznačujúci priestor parkovacieho miesta s vyhradeným státím.¹ Šírka stojiska na odstavnej ploche pre vozidlo osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie musí byť najmenej 3 500 mm.



E 15
Dodatková tabuľka na označenie
vyhradeného parkovacieho miesta
pre osobu so zdravotným
postihnutím



V 10d
Parkovacie miesta
s vyhradeným státím

¹ Príloha č. 1 k vyhláške č. 9/2009 Z.z.

I. Diel Vyobrazenia a vzory dopravných značiek, dopravných zariadení a osobitných označení, ich čísla, rozmery, farby a presné vyhotovenie dopravných značiek a dopravných zariadení.

II. Diel Význam dopravných značiek, dopravných zariadení a osobitných označení

Výkaz výměr svislého dopravního značení

Číslo	Názov značky	Počet
IP 27a	Zóna s plateným alebo regulovaným státím (ZRS)	11
IP 27b	Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím (ZRS)	10
IP 27a	Zóna s plateným alebo regulovaným státím (REZ)	7
IP 27b	Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím (REZ)	7
IP 16	Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím	70
IP 17a	Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím	20
E 12	Dodatková tabuľka s textom	90
Celkom		215 ks

Tento výčet zvislého dopravného značení je pouze orientační. Přesný výkaz výměr svislého a vodorovného dopravního značení bude upřesněn v II. Etapě díla, v realizačné dokumentácii projektu trvalého dopravného značenia.

3.9 Platobné technológie

Parkovací automat

Parkovací terminál pre platbu parkovného v zónach krátkodobého a strednodobého parkovacieho státia. Umiestnený optimálne v dochádzkovej vzdialenosti do 50 metrov.

Očakávaná životnosť kvalitného stroja je 20 rokov. Možnosť vybavenia: mince, kreditné karty, mestské karty.

SMS parking

Rozšírený, ľahko dostupný doplnkový nástroj pre platbu parkovného. Výhodou je možnosť platby a predĺženie doby parkovného na diaľku, či eliminácia náročného rozmeňovania peňazí. Nevýhodou je drahšia prevádzka. Očakávané prevádzkové náklady sú viac ako 10 % z každej transakcie.

Mobilná aplikácia

Využíva dátovú tarifu, vysoko flexibilnú s veľkou budúcnosťou, náklad je minimálny. Očakávané prevádzkové náklady sú od 3% z každej transakcie podľa počtu uskutočnených transakcií.

Aktuálne najperspektívnejší spôsob platby z pohľadu customizace a funkčnosti.

Platobné karty

Doplnok k parkovaciemu automatu. Možnosť platby parkovného pomocou bezkontaktnej platobnej karty. Bezkontaktná technológia je vysoko spoľahlivá a verejnosťou obľúbená. Rýchla a jednoduchá obsluha. Očakávané prevádzkové náklady sú taktiež od 3% z každej transakcie podľa počtu uskutočnených transakcií.

3.10 Ekonomická súvaha

V tejto kapitole je predložená hrubá ekonomická bilancia Zóny regulovaného státia vo vymedzenom území mesta Ružomberok, v ktorej sú vyčíslené orientačné náklady na zriadenie zóny, predpokladané prevádzkové náklady a očakávané príjmy.

3.10.1 Investičné náklady ZRS

Dopravne technické zariadenie 34 ks PA	190 000 €
Dopravné značenie	20 000 €
Software pre správu rezidentných kariet	9 000 €
CELKOM	219 000 €

3.10.2 Odhad ročných prevádzkových nákladov ZRS

Údržba profilaxie PA	
Opravy PA vr. náhradných dielov	
Poistenie PA	
Spotrebný materiál	
Odvoz a spracovanie finančnej hotovosti	
Výdaje na distribúciu parkovacích kariet	
Údržba dopravného značenia	
Vzdialený dohľad a fee platobných kariet	
CELKOM	56 000 €

3.10.3 Odhad ročných výnosov ZRS

Parkovacie karty	
Návštevnícke parkovanie	
CELKOM	230 000 €

Tržby z návštevníckeho parkovania sú úmerné miere dosiahnutej obsadenosti a rešpektovanosti ZRS. Do príjmov mesta je navyše možné započítať pokuty vybrané MP.

3.11 Harmonogram prác

HARMONOGRAM PRÁC	2016					2017							
	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08
Dielo Mestská parkovacia politika na vymedzenom území mesta Ružomberok, I. etapa - odovzdanie konceptu diela													
Spracovanie pripomienok, odovzdanie finálnej verzie Diela													
Schválenie MPP a rozhodnutie o zriadení MPS vedením mesta													
II. Etapa - spracovanie realizačnej projektovej dokumentácie ZRS													
Schválenie realizačnej dokumentácie príslušnými orgánmi													
Výberové konanie na dodávateľa DTZ (PA) či prevádzkovateľa ZRS													
Realizácia ZRS, inštalácia PA													
Realizácia zvislého a vodorovného dopravného značenia													
Informačná kampaň pre občanov													
Zriadenie prevádzky, kontaktného miesta pre predaj parkovacích kariet													
Distribúcia parkovacích kariet													
Zahájenie prevádzky ZRS													

Poznámka: Inštalácia PA, dopravného značenia, výkopové a stavebné práce môžu byť v zimných mesiacoch ovplyvnené nepriaznivými klimatickými podmienkami.

Predpoklad zahájenia prevádzky ZRS Ružomberok: 3Q.2017

Zoznam príloh

- A. Tabuľka súčasných parkovacích kapacít
- B. Situácia súčasného stavu parkovacích kapacít
vo vymedzenom území mesta Ružomberok
- C. Tabuľka navrhnutých parkovacích kapacít
vo vymedzenom území mesta Ružomberok
- D. Situácia návrhu Zóny regulovaného státia
vo vymedzenom území mesta Ružomberok.