



A. Materiál:

Bod rokovania	Mestská parkovacia politika na vymedzenom území mesta Ružomberok
Dátum rokovania MsZ	28.03. 2018
Predložené poslancom MsZ	21.03. 2018
Predkladateľ	Ing. Juraj Hrnčiar – Oddelenie technickej správy
Spravodajca	Ing. Juraj Hrnčiar – Oddelenie technickej správy
Na základe	Uznesenia MsZ Ružomberok
Prizvaný	Tibor Ferenczi – zástupca spoločnosti Parkeon
Stanovisko komisií	Komisia pre dopravu, verejný poriadok a prevenciu kriminality na rokovaní dňa 25. januára 2018 prijala nasledovné uznesenie : I. berie na vedomie štúdiu Mestskej parkovacej politiky. II. odporúča vedeniu Mesta Ružomberok realizáciu Mestskej parkovacej politiky prioritne v centrálnej mestskej zóne.
Zoznam príloh	Príloha: Kompletný materiál štúdie Mestskej parkovacej politiky + hranica ÚPN CMZ

B. Návrh na uznesenie:

Mestské zastupiteľstvo Ružomberok

- I. **Schvaľuje** Mestskú parkovacia politiku na vymedzenom území Mesta Ružomberok.
- II. **žiada primátora mesta** zabezpečiť realizáciu mestskej parkovacej politiky prioritne na území centrálnej mestskej zóny a následne v ostatných lokalitách vymedzenej zóny.

C. Dôvodová správa

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.

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



do ktorých chce prísť viac ľudí autom ako je miest k dispozícii, návštevníci nemôžu nájsť voľné parkovacie miesto a začnú ho hľadať a jazdiť po okolí. Návštevníkom to prekáža a je to časovo náročné, nakoniec prichádzajú na stretnutia s meškaním. Rezidenti v týchto oblastiach sú konfrontovaní s rovnakými problémami počas návratu domov. Pre rezidentov parkovanie doma sa má považovať za súčasť hodnoty bývania a jeho umiestnenia v meste so všetkými zariadeniami v blízkosti. Jazdenie po okolí so zastavujúcou a odchádzajúcou premávkou spôsobuje znečistenie. Pozornosť vodičov motorových vozidiel púta hľadanie miesta a riziko malých nehôd sa tým zvyšuje. Pretože škody sú zvyčajne malé z dôvodu nízkej rýchlosti, účastníkov nehody zvyčajne netreba hospitalizovať a tieto nehody sa nedostanú do štatistiky.

“Drive-in parking (parkovanie pred dverami)” nie je vždy tým najlepším riešením »V koncentrovaných mestských oblastiach sa prirodzené správanie sa (parkovať bezplatne pred dverami) musí zmeniť. Návštevníci by mali pochopiť súvislosť správania sa pri parkovaní a kvality mestského priestoru.«

Spotrebitelia: Občania a návštevníci si musia uvedomiť vysokú hodnotu parkovania v centrálnej mestskej oblasti. Hodnotu má odrážať kvalita služieb produktu parkovania. Návštevníci v centrálnej mestskej oblasti budú informovaní o alternatívach dostupnosti: buď použijú motorové vozidlo čo najbližšie k destinácii s vysokými nákladmi na parkovanie, buď parkujú v pešej dostupnosti alebo použijú zariadenia Park & Ride s nižšími nákladmi. Len ak sú známe alternatívy, možno si inteligentne vybrať.

Verejné orgány: Zosúladené sadzby pre zariadenia uličného a mimouličného parkovania v a okolo centrálnej mestskej oblasti, neprezentované ako konkurenčné, ale ako jeden ucelený systém. Na otvorených parkoviskách (bez závorového vstupu) sa platobná disciplína zákazníkov v súlade so zamýšľanými postupmi musí zabezpečiť striktným vymáhaním. Zníženie úrovne vymáhania bude motivovať zákazníkov nedodržiavať zamýšľané postupy a zníži sa kvalita verejného priestoru.

Zainteresované subjekty: V centrálnych mestských oblastiach, kde dostupný priestor je obmedzený a musí byť poskytnutý optimálnym spôsobom návštevníkom, čo prináša zvyšovanie pridanej hodnoty oblasti, obsadzovanie priestoru motorovými vozidlami dochádzajúcimi za prácou sa musí podľa možností znížiť. Zamestnávateľia môžu prispieť navrhnutím alternatívnych spôsobov dopravy svojim zamestnancom vo vnútornom meste: buď parkovať na pešiu vzdialenosť alebo použiť zariadenia Park & Ride s miestnou hromadnou dopravou alebo použiť bicykel, ak to vzdialenosť umožňuje

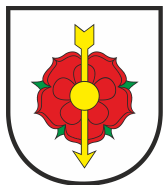
Dopyt po parkovacích státiach bude pritom stále rásť, preto stojí mesto pred problémom uspokojiť objektívne nutné potreby obsluhy územia. V súčasnej dobe praktikované regulačné, prevádzkové a organizačné opatrenia dlhodobu nebudú postačovať neustále rastúcim nárokom. V záujme udržania mobility mesta 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.

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.

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.

Oblasť navrhnutá pre reguláciu parkovania je zo severu ohraničená dopravnou tepnou, ktorá prechádza mestom, cestou I/18, resp. Nábrežím 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 po sútok s Váhom.

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 imperfekcií v dopravnom značení, prevažne na rôzne prevedenia ZDZ nezodpovedajúce dnešným normám.

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.

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 obecné (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.

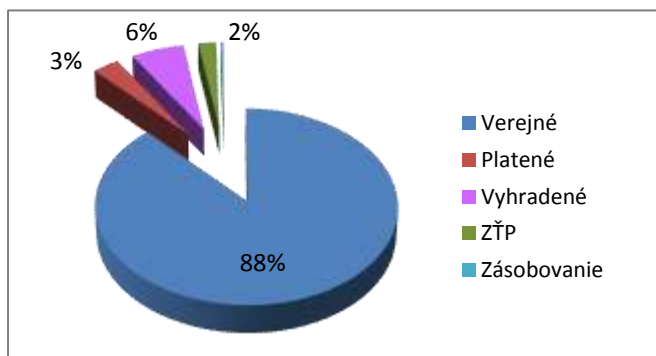
Okrem vymedzeného územia je venovaná pozornosť i parkovacej ploche u hlavnej železničnej stanici na druhom brehu rieky Váh (54 obecné prístupných miest) a nespevnenej neupravenej parkovacej ploche u nemocnice na druhej strane rieky Revúca (cca 50 PM), ktorá by mohla po stavebných úpravách ponúknuť až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

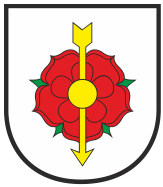
Vo vymedzenom území sa tiež nachádzajú parkovacie plochy na súkromných pozemkoch (+ 25 %). Zaznamenali sme cca 400 týchto státí (orientačný počet), z čoho je asi 80 PM spoplatnených súkromným prevádzkovateľom.

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

Typ státi	Počet miest	Podiel
Verejné	1421	88,1%
<i>Obecné - voľne prístupné</i>	<i>1340</i>	<i>83,1%</i>
<i>Zákaz- len pre dopravnú obsluhu</i>	<i>81</i>	<i>5,0%</i>
Platené	51	3,2%
Vyhradené	101	6,3%
<i>Vyhradené pre úrady a orgány štátnej správy</i>	<i>37</i>	<i>2,3%</i>
<i>Vyhradené pre rezidentov a bytové domy</i>	<i>29</i>	<i>1,8%</i>
<i>Vyhradené pre súkromné subjekty</i>	<i>35</i>	<i>2,2%</i>
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





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 predpoludňných hodinách v porovnaní s popoludňom. 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.

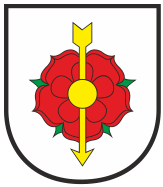
Medzi najviac problematické lokality patrí neregulované státie v blízkosti pešej zóny, tzn. ul. Štefana Nahálku, ul. Dončova, ulica a parkovisko K.A. Medveckého, nám. Š.N. Hýroša, ul. Scota Viatora, ul. Karola Salvu a parkoviská v okolí ul. Hurbanova. Tieto lokality sa stretávajú s negatívnym súbehom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

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 ozrejmí zámery spojené s novým systémom.
4. Realizovať potrebné zmeny mestských právnych predpisov (nariadení o platenom státi 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.

Inteligentné alternatívy pre uličné parkovanie: parkovacie garáže »Parkovacie garáže sú dobrými alternatívami pre uličné parkovanie.«

Zvyšovanie kapacity parkovania vybudovaním viacpodlažných parkovacích zariadení skráti pešiu vzdialenosť a poskytne lepší prehľad zákazníkom, nakoľko jednotlivé podlažia môžu byť zreteľne označené a identifikované. Zákazníci sú tak lepšie chránení pred vplyvmi počasia. Aj rezidenti a zamestnanci môžu získať vybudovaním parkovacích zariadení, avšak úplné prenesenie nákladov na rezidentov/zamestnancov môže predstavovať istú výzvu. Viacpodlažné parkovacie zariadenia zvyšujú hodnotu územia na komerčné účely. Pozemok určený na parkovanie možno potom využiť na ďalšie komerčné účely. V mestách príjmy z komerčného využívania pozemkov zvyčajne kompenzujú náklady na výstavbu parkovacích zariadení. Ak 400 parkovacích miest (10 000 m²) sa nahradí štvorpodlažným parkovacím domom, približne 7 000 m² sa uvoľní na ďalší rozvoj.



Parkovanie zadarmo je len v rozprávke: niekto musí účet zaplatiť

»Celkové náklady na infraštruktúru určenú pre parkovanie v mnohých prípadoch budú vyššie ako sadzby parkovného. Napriek tomu, viac ako 80 percent zo všetkých parkovacích miest je používateľom k dispozícii bezplatne bez obmedzení. Občania a návštevníci centrálnych mestských oblastí si musia uvedomiť náklady na parkovacie miesta v (podzemnej) parkovacej garáži. Individuálny výber má dôsledky pre miestnu spoločnosť a môžu sa vyskytnúť nepriame náklady. Parkovanie poskytované za sadzbu nižšiu ako skutočné náklady a menej obsadené parkoviská pre motorové vozidlá sa musia kompenzovať z iných zdrojov, zvyčajne zo všeobecného financovania, ktoré sa zabezpečuje z daní.

Pamätajte si, že ani parkovanie doma nie je zadarmo. Neexistuje nič také ako bezplatné parkovacie miesto.

Náklady nemusia úplne alebo priamo znášať motorista, za miesto sa však musí zaplatiť, napríklad formou vyššej ceny za tovar a služby, alebo formou dotácií od daňových poplatníkov na parkovacích miestach nachádzajúcich sa na verejných komunikáciách. Priemerná dotácia na parkovanie v Európe predstavuje 300 eur na jedného daňového poplatníka za rok.

D. Dopad na rozpočet