

**ŠTÚDIA STATICKEJ DOPRAVY  
OBEC VALASKÁ**

**FEBRUÁR 2021**

## 1. Úvodné slovo

Civilizovaná spoločnosť funguje iba vtedy, ak tí ktorí využívajú jej výhody, sú pripravení zároveň niesť svoj podiel nákladov a zodpovednosti. Ľudia a firmy ktorí sa vyhýbajú plateniu daní a poplatkov miestnej infraštruktúry, sú preto oprávnené trŕňom v oku. Preto aj organizácia statickej dopravy parkovacieho systému miestnej samosprávy musí čerpať a nadväzovať na jednotný legislatívny systém Slovenskej republiky a byť transparentná a spravodlivá pre všetky užívateľské skupiny. Charakter zvolenej regulácie musí vychádzať z jednotlivých charakterov urbanistickej výstavby.

Dopravná infraštruktúra a tým aj nároky na statickú dopravu v súčasnej obci Valaská vychádza z kľúčových historických aspektov. Z pohľadu riešenia statickej dopravy ide predovšetkým o urbanizované územia v nasledovnom členení.

- Oblasť bytovej výstavby prevažne z 50tych až 60tych rokov minulého storočia. Tento historický aspekt dnes definuje problematiku statickej dopravy typickú pre sídliská minulej éry a riešenie tvorí hlavný predmet predkladanej štúdie.

- Oblasť individuálnej bytovej výstavby zastúpená či už rodinnými domami v starej časti a či novšou výstavbou.

Charakteristika stavu statickej dopravy je tu rovnaká ako vo väčšine obcí Slovenskej republiky.

V súlade so stavebným zákonom a územným plánom, parkovanie má byť riešené výlučne v rámci súkromných pozemkov majiteľov rodinných domov. Parkovanie motorových vozidiel na verejnom dopravnom priestore územia s individuálnou bytovou výstavbou je neopodstatnené a vo väčšine prípadov v rozpore so zákonom o cestnej premávke a dotknutou vykonávacou vyhláškou. Výnimku tvoria výlučne prípadné objekty obchodných prevádzok, kde parkovanie pre zákazníkov je predmetom riešenia daného podnikateľa. Prípadná súčinnosť obce je tu výlučne vecou podpory malých a stredných podnikateľov na svojom území.

- Oblasti využívané predovšetkým pre parkovanie pri kultúrnych, športových a iných spoločenských aktivitách.

Tu sa jedná o tri plochy, ktoré sú predmetom riešenia predkladanej štúdie:

- plocha pri futbalovom ihrisku situovanom pri štátnej ceste č. 66,
- plocha pri križovatke ulíc Tatranská, Hronská so štátnou cestou č. 66,
- plocha pri voľnočasovom areáli na Ceste osloboditeľov.

- Plochy pri objektoch občianskej vybavenosti v správe samosprávy a vo verejnom záujme. V obci Valaská sa jedná o parkovanie pri Obecnom úrade, Školách a zdravotnej vybavenosti.

- Priemyselná oblasť okolia závodu Železiarne Podbrezová a.s.

Problematika statickej dopravy je tu zúžená na potreby výrobného závodu.

Definovaná problematika statickej dopravy je všeobecnou témou slovenských miest a obcí. Obec Valaská v tejto veci má už spracovanú revitalizačnú štúdiu verejných priestorov Námestia 1. mája, ktorej dispozičný návrh je prebratý ako podkladový materiál predkladanej plošnej štúdie.

## 1.1. Základné informácie pre zriaďovanie parkovacej regulácie

Možnosť zastaviť a zaparkovať dopravný prostriedok podmieňuje obslužnosť daného priestoru mesta a má nemalý vplyv na celkovú mobilitu územia. Ak to nie je možné, lokalita stráca svoju hodnotu, pretože neplní potreby návštevníkov a rezidentov. Ide o dve základné skupiny užívateľov parkovacích státi v mestách a obciach. Kapacitná nedostatočnosť miestnych komunikácií v kombinácii s nie úplne optimálnym dopravným riešením spôsobuje ich preplnenie a vozidlá parkujú čo najbližšie k cieľu svojej dopravy, mimo vyznačené parkovacie plochy na miestnych komunikáciách, na chodníkoch, nespevnených plochách, alebo na zeleni. V urbanizovanom priestore potom často nastáva zásadný stret pešej, statickej a dynamickej dopravy. Vo veľkej miere sú tu porušované pravidlá cestnej premávky, a to ako vo svojej všeobecnej, tak aj miestnej úprave.

V mestách východnej Európy 50-tych až 90-tych rokov 20. storočia, projektanti počítali s kapacitou pre parkujúce vozidlá hlboko pod súčasnú potrebu. Na prvý pohľad kritickú situáciu súčasnosti prehľbujú zaužívané návyky spoločnosti v prístupe k mestskému parkovaniu. Spoločnosť je presvedčená, že ak naši rodičia dostali byt pred päťdesiatimi až tridsiatimi rokmi od štátu s menej ako 0,6 parkovacím miestom na bytovú jednotku, v súčasnosti máme dostať viac ako jedno parkovacieho miesto na bytovú jednotku a najlepšie „priamo pod bránou“. V otázke súkromného vlastníctva sme sa naučili vnímať kapitalistické princípy spoločnosti. V otázke verejného priestranstva však pretrvávajú zaužívané socialistické názory na „právo spoločnosti“, resp. občianske presvedčenie, že parkovať priamo pod oknom bytu je občianske právo. Potešujúcou skutočnosťou je všeobecný verejný ohľad na novo revitalizované ulice s takzvanou ukľudnenou dopravou. Túto skúsenosť má už viacero miest a obcí Slovenska. Tento aspekt reálne znižuje objem takzvaného divokého parkovania nie len vytvorením väčšieho objemu legálnych parkovacích miest, ale aj verejným akceptovaním revitalizácie. Pojednávané ukľudnené dopravné priestranstvo vychádza z nasledovných fundamentov:

- Geometrická dispozičná kapacita riešeného územia definuje maximálny objem parkovacích státi v rámci siete verejných komunikácií v súlade s dotknutými technickými normami a legislatívnymi nárokmi v rámci geometrie riešeného uličného prostredia.
- Pasport statickej dopravy v čase najvyššej záťaže definuje reálny dopyt územia po parkovacích státiach.
- Kapacitná bilancia definuje takzvanú objektívnu kapacitnú nedostatočnosť, ktorá je rozdielom geometrickej dispozičnej kapacity a pasportu statickej dopravy, vynásobený konštantou priemerného medziročného nárastu stupňa motorizácie minimálne s päťročným výhľadom. Finálne vyhodnotenie tohoto kľúčového parametra koncepčného riešenia statickej dopravy, je vhodné upraviť so zreteľom na miestne mimoriadne nároky spravidla sezónneho charakteru.

Objektívna kapacitná nedostatočnosť definuje potrebu výstavby a na druhej strane aj možnosti ukľudňovania dopravy redukciami parkovacej kapacity vkladáním zelených prvkov – stromov a kríkov podobne ako v revitalizačnej štúdii Námestia 1. mája.

Nástrojom organizácie dopravy v slovenskom legislatívnom prostredí je predovšetkým dopravné značenie. Jediný účinný mechanizmus regulácie statickej dopravy v motoristicky vyspelom svete, je celoplošné zregulovanie riešeného územia dopravným označením celej parkovacej kapacity a zamedzením parkovania mimo vyznačené parkovacie miesta prostredníctvom dopravnej značky

parkovacia zóna. Ďalšími regulačnými prvkami môžu byť ale nemusia, spoplatnenia a/alebo časové obmedzenia parkovania.

### **1.2. Prínosom a cieľom účinnej regulácie statickej dopravy zriadením parkovacej zóny podľa moderných európskych trendov je najmä:**

- Zlepšovanie životného prostredia humanizáciou uličných priestorov a podmienok pre nemotoristických účastníkov cestnej premávky
- Skvalitňovanie dopravnej obslužnosti pri znížení nežiaduceho vysokého bodového objemu statickej dopravy jej rovnomerným rozptýlením na celom riešenom území
- Ochranou obyvateľov obytných celkov dotknutých dopravnou záťažou z vonku, uprednostňovanie nárokov dopravnej obsluhy.
- V efektívne zregulovanom systéme statickej dopravy návštevník nemusí hľadať voľné parkovacie kapacity, kdekoľvek v rámci riešeného územia (zároveň dôjde k zníženiu objemu dynamickej dopravy a tým aj celkovému zníženiu emisií).
- Ochrana mestského majetku transparentným a celoplošným zabránením odstavovania automobilov na plochách, ktoré nie sú stavebne prispôsobené na záťaž motorových vozidiel.
- Koncepčný rozvoj celoplošného systému parkovania, definovanie racionálnej a investične prijateľnej miery výstavby nových parkovacích príležitostí.

Kapacitné nároky riešeného územia obce Valaská nevyžadujú reguláciu návštevníckeho parkovania zavedením plošnej organizácie statickej dopravy prostredníctvom systému takzvaného rezidentského parkovania. Regulačný systém rezidentského parkovania je zaužívaný spôsob riešenia pretlaku statickej dopravy na sídliskách miest predovšetkým v lokalitách so zvýšeným objemom návštevníkov prichádzajúcich z iných dôvodov ako je bývanie. Navrhované riešenie pre obec Valaská je zamerané na definovanie parkovacej kapacity s osobitným zreteľom na investične jednoduchú mieru výstavby, formou potrebného dobudovania, pre vytvorenie jednotlivých parkovacích línií a zálivov.

## 2. Návrh riešenia statickej dopravy

Nami navrhované mapové spracovanie štúdie definuje možnú parkovaciu kapacitu riešeného územia so zreteľom na legislatívne nároky a technické normy pri minimalizácii investičnej náročnosti. Jednotlivé navrhované parkovacie plochy je možné rozdeliť do kategórií:

- Líniové parkoviská a parkovacie zálivy zriadené realizáciou príslušného vodorovného dopravného značenia v rámci existujúceho dopravného priestoru. Časom tieto plochy môžu byť revitalizované opravou povrchu alebo posunutím obrubníka v prípade státí čiastočne na chodníku.
- Líniové parkoviská a parkovacie zálivy zriadené realizáciou príslušného vodorovného dopravného značenia s potrebou stavebnej úpravy existujúceho dopravného priestoru. Jedná sa o jednoduché stavebné úpravy rozšírenia príslušných telies komunikácií.
- Novovytvorené líniové parkoviská a parkovacie zálivy pozdĺž existujúcich komunikácií.

Predkladaný študijný návrh definuje parkovaciu kapacitu v súlade s nárokmi kapacitnej bilancie bez potreby pristúpenia k všeobecne nepopulárnemu plošnému zjednosmerňovaniu ulíc. Pri tvorbe návrhu sme zohľadnili nároky legislatívy a dotknutých technických noriem. Každé státie čiastočne na chodníku zohľadňuje šírkové nároky priechodnej časti chodníka. V prípade celkového záberu chodníkovej časti ostáva prítomný chodník po jednej strane komunikácie. Zamedzenie parkovania mimo parkovacích plôch otvorí možnosť revitalizácie zelene ostatného verejného priestranstva a prinavrátí funkciu prístupových ciest k bytovým domom. Tým bude naplnená aj potreba dostupnosti pre záchranné zložky.




V rámci územia sídliska sme zohľadnili aj nároky objektov občianskej vybavenosti. Oblasti mimo územia sídliska ktoré sú využívané predovšetkým pre parkovanie pri kultúrnych, športových a iných spoločenských aktivitách navrhujeme kapacitne riešiť dispozíciou podľa mapového spracovania. Pri návrhu sme aj tu pristupovali s rovnakým zreteľom, ako pri riešení sídliskového parkovania. Len kapacitu tu determinuje dispozícia definovanej parcely.

Oblasti individuálnej bytovej výstavby vo všeobecnosti netvorí potrebné územie vo veci riešenia statickej dopravy verejných komunikácií. Ak je zámerom obce aj tu zregulovať statickú dopravu, čo v tomto prípade znamená zabezpečenie prejazdnosti miestnych komunikácií, je možné tak urobiť rozšírením parkovacej zóny aj o takéto oblasti. Ako bolo spomenuté vyššie, parkovanie motorových vozidiel na verejnom dopravnom priestore územia s individuálnou bytovou výstavbou je vo väčšine prípadov v rozpore so zákonom o cestnej premávke a dotknutej vykonávacej vyhlášky. V súlade so stavebným zákonom a územným plánom tu vozidlá parkujú výlučne v rámci súkromných pozemkov majiteľov rodinných domov.

### 2.1. Dopravné značenie

So zreteľom na uvedené, navrhujeme všetky navrhované parkovacie plochy označiť vodorovným a zvislým dopravným značením a minimálne dopravné územie sídliska aj zriadením parkovacej zóny.

Vodorovné dopravné značenie značkou číslo 622 (Parkovacie miesta), ktorá označuje spôsob parkovania a radenie vozidiel. Zvislé dopravné značenie značkami číslo 272 (Parkovanie) a 273 (Parkovanie na chodníku). Vymedzenie státia v rámci územia sídliska dopravnou značkou číslo 277 (Parkovacia zóna).

Číslo, vyobrazenie a názov značky	Význam a použitie dopravnej značky
<p>277</p>  <p>Parkovacia zóna</p>	<p>Značka označuje začiatok zóny, v ktorej je státie vozidiel dovolené len na vyznačených parkovacích miestach a len za určitých podmienok uvedených na dodatkovej tabuľke.</p>
<p>272</p>  <p>Parkovanie</p>	<p>Značka označuje miesto alebo priestor, kde je dovolené zastavenie a státie vozidiel.</p>
<p>273</p>  <p>Parkovanie na chodníku</p>	<p>Značka umožňuje státie vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t na chodníku a vyznačeným symbolom označuje spôsob ich státia.</p>

V rámci dopravného značenia bude potrebné označiť aj miesta určené pre ťažko zdravotne postihnuté osoby (ŤZP). Slovenská technická norma odporúča takto zriadiť minimálne 4% celkovej kapacity v miestach najbližšie k cieľovým objektom. Na parkovacích plochách slúžiacich predovšetkým pre kultúrne, športové a iné spoločenské aktivity ako aj na plochách pri občianskej vybavenosti sídliska je vhodné zachovať odporúčanú požiadavku normy, a to vzhľadom na vyššie zastúpenie návštevníckej verejnosti. Na ostatných navrhovaných plochách sídliska, ktoré budú takmer výlučne využívané obyvateľmi, navrhujeme kapacitu ŤZP miest zriaďovať na podklade individuálnych žiadostí hendikepovaných obyvateľov. Takáto prax slovenských miest je bežná a úspešne zaužívaná so zreteľom práve na kapacitnú bilanciú územia.

## 2.2. Kapacitná bilancia

Ulica / lokalita	max. počet zaparkovaných vozidiel	výhľadové nároky-horizont 10 rokov	navrhovaná kapacita
<b>Námestie 1. mája</b>			
pred obecným úradom	9	11	0
Parkovacia plocha pred parkom	12	14	12
<b>Hronská</b>			
dvor Hronská 47 -65	41	47	47
bytový dom 36-40	7	8	0
bytove domy 24-34	8	10	0
dvor Hronská 8 až 12	12	14	12
Hronská hl. cesta	56	64	79
<b>Októbrová</b>			
bytový dom 5 - 9	24	28	16
bytový dom 4 - 5	0	0	14
<b>Trieda Dukelských hrdinov</b>			
parkovacia plocha pred parkom	16	19	12
dvory za domami 1 – 19	12	14	35
dvory za domami 21 az 37	12	14	22
bytové domy 2 až 6 - križovatka	10	12	9
bytový dom 24 – 28	7	8	0
bytové domy 30 až 40	16	19	0
Dukelských hrdinov hl. cesta	16	19	91
<b>Školská</b>			
bytové domy 1 - 8	20	23	19
<b>Švermova</b>			
bytový dom 41-45	9	11	7
bytový dom 47 – 51	7	8	13
bytový dom 2 – 4	13	15	14
bytový dom 5 – 7	15	18	14
škola	3	4	27
<b>Štúrova</b>			
dom 7-11	8	10	10
dom 2 – 6	10	12	12
dom 1 - 5	12	14	14
pred lekárnou	4	5	10
<b>Tehelná</b>			
tri bytové domy medzi Októbrovou a Triedou Dukelských hrdinov	16	19	16
komunikácia medzi Októbrovou a Triedou Dukelských hrdinov	8	10	23
<b>Sídliisko Valaská spolu</b>	<b>383</b>	<b>450</b>	<b>528</b>

Pasport statickej dopravy na sledovanom území sídliska Valaská sme vykonávali v dopoludňajších, popoludňajších a nočných hodinách v typické pracovné dni v priebehu decembra 2020 a januára 2021. Vzhľadom na pandemickú situáciu a opatrenia súvisiace so zabránením šírenia ochorenia Covid 19, sú stavy zaparkovaných vozidiel v rámci denného cyklu atypické a nie je možné z rozdielu stavov medzi 8:00, 11:00, 14:00, 18:00 a nočnými hodinami vypočítať odhad objemu návštevníkov občianskej vybavenosti. Preto uvádzame maximálne stavy zaparkovaných vozidiel v dennom cykle, ktoré určujú potrebnú kapacitu pre obyvateľov ako aj nároky občianskej vybavenosti. Tie sme územne navrhli podľa umiestnenia jednotlivých objektov. Pri výpočte výhľadových nárokov obyvateľov v horizonte 10 rokov sme vychádzali z priemerného medziročného nárastu stupňa motorizácie za uplynulých päť rokov pri kalkulácií 90% obsadenosti. Výsledná hodnota je zaokrúhlená na jednotky smerom nahor. Rozdiel medzi výhľadovými nárokmi obyvateľov a navrhovanou kapacitou zaručuje dostatočnú kapacitu pre potreby občianskej vybavenosti a zároveň komfortnú kapacitu pre obyvateľov.

V kalkulácií kapacitnej bilancie ako aj v mapovom návrhu je zahrnuté riešenie architektonickej štúdie Námestia 1. mája (Revitalizácia verejných priestorov obce Valaská – Námestie 1. mája) a projektu rekonštrukcie miestnej komunikácie ulice Hronská. Kým architektonická štúdia Námestia 1. mája kladie dôraz na nemotorizované urbanistické prostredie, projekt rekonštrukcie Hronskej ulice stavebne rieši novú komunikáciu. Predkladaná štúdia statickej dopravy oproti tomu kladie dôraz na ekonomický aspekt a ponúka riešenie kapacitných nárokov územia s využitím existujúcej komunikačnej siete a teda s minimálnou stavebnou úpravou. Po realizácii tohto prístupu je vhodné postupne rekonštruovať jednotlivé uličné celky. Tam kde je možné aktuálne vyznačiť státi čiastočne na chodníku bez zásahu do priechodnosti cesty alebo chodníka, je vhodné pri rekonštrukcii uvažovať o príslušnom posune obrubníka.

V kalkulácií kapacitnej bilancie nie sú započítané navrhované kapacity na pozemkoch, ktoré boli zadané ako podkladový materiál pre riešenie parkovacích možností. Tieto plochy sú v mapovom spracovaní očíslované. Plocha číslo 2 na rohu Námestia 1. mája a Triedy Dukelských hrdinov vie pri navrhovanom spôsobe státi ponúknuť komfortné parkovanie pre príľahlú občiansku vybavenosť a obyvateľov. Tieto nároky územia vie však ponúknuť aj stavebne lacnejšia forma, a to navrhované vyznačenie státí čiastočne na chodníku po oboch stranách komunikácie Triedy Dukelských hrdinov. Šírkové parametre to umožňujú bez akéhokoľvek obmedzenia motoristov či chodcov. Do revitalizácie Námestia 1. mája, bude postačujúce vyznačenie navrhovaných státí na Triede Dukelských hrdinov len po jednej strane komunikácie. V rámci projektu rekonštrukcie Hronskej ulice je pred bytovým domom Trieda Dukelských hrdinov 2 - 6 projektované rozšírenie chodníka bez parkovacích státí pre príľahlý objekt. Šírka súčasnej komunikácie ako aj komunikácie v pojednávanom projekte je dostatočná pre zriadenie pozdĺžnych parkovacích státí pre príľahlý bytový objekt. Ďalej pri bytovom dome Hronská 8 -12 je projektovaný vjazd k BD bezbariérovou úpravou len v šírke obslužnej komunikácie bez riešenia parkovacích státí. Pre navrhované vybudovanie kolmých státí bude potrebné rozšírenie projektovanej bezbariérovej úpravy obrubníka, alebo aspoň nájazdový obrubník v rozsahu navrhovaných kolmých státí.

V mapovom návrhu je riešená parkovacia kapacita podľa nárokov územia niekoľkými realizačnými spôsobmi, ktoré sú farebne odlíšené:

#### **Zelené státi – podľa prevzatých podkladových materiálov**

Státi definované architektonickou štúdiou Revitalizácia verejných priestorov obce Valaská – Námestie 1. mája a projektom Rekonštrukcia miestnej komunikácie ul. Hronská.

#### **Modré státi – dopravným vyznačením**

Šírkové parametre príľahlej cesty a chodníka umožňujú zriadenie navrhovaných parkovacích státí v súlade s STN 76 6056 realizáciou dopravného značenia. Súčasťou projektu dopravného značenia bude



aj riešenie príslušných dopravných tieňov, vodiacich čiar a podobne podľa geometrie každej dopravnej situácie.

#### **Oranžové státa – stavebnou úpravou**

Šírkové parametre príľahlej cesty a/alebo chodníka vyžadujú pre zriadenie navrhovaných státí stavebnú úpravu. Spravidla sa jedná o drobnú stavbu rozšírenia komunikácie.

#### **Červené státa – stavebná realizácia**

Pri líniových parkovacích plochách sa jedná o vybudovanie parkovacích státí pri súčasných komunikáciách kde nie je možné kapacitné nároky územia riešiť iným spôsobom.

#### **Purpurové státa – existujúce novopostavené**

Novovybudované parkovacie miesta pred bytovým domom Švermova 41 – 45.

Navrhované riešenia parkovania na pozemkoch obce Valaská, ktoré boli zadané ako podkladový materiál pre riešenie parkovacích možností – podľa číslovania v mapovom spracovaní:

#### **Plocha č. 1**

Navrhovaná parkovacia plocha pre príľahlý cintorín. Navrhujeme stavebné vybudovanie parkovacieho zálivu podľa mapového spracovania.

#### **Plocha č. 2**

Parcela na rohu Námestia 1. mája a Triedy Dukelských hrdinov vie pri navrhovanom spôsobe státa ponúknuť komfortné parkovanie pre príľahlú občiansku vybavenosť a obyvateľov. Ako sme už uviedli vyššie, tieto nároky územia vie ponúknuť aj lacnejšia forma, a to navrhované vyznačenie státí čiastočne na chodníku po oboch stranách komunikácie Triedy Dukelských hrdinov.

#### **Plocha č. 3**

Na predmetnom pozemku sa nachádza udržiavaná zeleň a vysoké smreký. Vzhľadom na dostatočné šírkové parametre na príľahlej Októbrovej ulici, navrhujeme tu vyznačiť dopravným značením pozdĺžne parkovacie miesta a zachovať súčasnú zeleň na riešenej parcele.

#### **Plocha č. 4**

Parcela, ktorá je určená podľa územného plánu obce pre občiansku vybavenosť. V prípade záujmu o vybudovanie parkovacieho zálivu, vyznačili sme v mapovom spracovaní možné radenie parkovacích miest s ohľadom na dotknuté technické normy. V návrhu sme označili túto plochu ako vhodnú pre prvky dopravného ukludnenia. Navrhovaná kapacita príľahlej ulice je dostatočná.

#### **Plocha č. 5**

Parkovacia plocha pri križovatke ulíc Tatranská, Hronská so štátnou cestou č. 66, navrhujeme riešiť vybudovaním kolmého státa.

#### **Plocha č. 6**

Parkovacia plocha pri futbalovom ihrisku situovanom pri štátnej ceste č. 66 podľa navrhovaného riešenia.

#### **Plocha č. 7**

Parcela 1465/1 v časti medzi bytovým domom Dukelských Hrdinov 4 - 6 a objektom predajne Billa neponúka dostatočný priestor pre realizáciu efektívnej parkovacej plochy. Efektívnejším riešením je stavebné vybudovanie kolmých státí z Tehelnej ulice. Mapové spracovanie návrhu aj tu reflektuje na prítomnú vyrastajúcu zeleň.

### 3. Rezidentská zóna

Ak hodnotíme organizáciu statickej dopravy výlučne z pohľadu kapacitnej bilancie a dopravných nárokov územia, potom je výsledný návrh popísaný v predchádzajúcej kapitole. Tento návrh vychádza výlučne z dopravno- regulačných nárokov územia na podklade neprítomnosti pretlaku statickej dopravy spôsobeného výrazným zastúpením návštevníkov.

Ak zoberieme do úvahy ekonomický aspekt investičnej náročnosti spojenej s realizáciou predkladaného študijného návrhu, obec môže preniesť túto ekonomickú záťaž úplne alebo čiastkovo na obyvateľov práve formou rezidentských parkovacích kariet, a to zavedením rezidentského parkovania v zmysle príslušných regulačných mechanizmov. Pre reálne vyriešenie problematiky statickej dopravy na sídliskách je vhodné pristupovať k projektu vo všetkých fázach s filozofiou: „Ak si obyvatelia financujú nárast motorizácie o 50%, musia znášať aj ostatné náklady s tým spojené vrátane riešenia odstavných plôch.“ Na sídliskách sa potom jedná o plošné spoplatnenie parkovacích miest pre rezidentov a ich návštevy. Aby návštevníci občianskej vybavenosti mohli voľne parkovať, v mnohých mestách sa osvedčilo spoplatnenie ohraničené na večerné a nočné hodiny mimo prevádzkový čas občianskej vybavenosti. Zvislé dopravné označenie parkovacích plôch sídliska – značka číslo 272 (Parkovanie) by bola doplnená o dodatkovú tabuľu číslo 533 (Platené parkovanie) s textom napríklad:

*19:00 – 6:00 len s parkovacou kartou alebo digitálnym parkovacím lístkom*

Samozrejme čas a spôsob obmedzenia si určí obec podľa svojich potrieb. Rezidenti budú platiť za parkovanie formou rezidentskej parkovacej karty viazanej na EČV. Návštevníci, aplikáciou chytrých telefónov alebo cez SMS platbu si zakúpia denný (resp. nočný) digitálny parkovací lístok taktiež viazaný na príslušné EČV. Ceny rezidentských parkovacích kariet zohľadňujú regulačný aspekt v podobe stúpajúcej ceny za prvú, druhú prípadne aj tretiu parkovaciu kartu vydanú na bytovú jednotku a zároveň ekonomický aspekt plánovanej výstavby kapacitnej nedostatočnosti. Parkovacie poplatky za návštevnícke parkovanie sú nastavené s ohľadom na regulačný aspekt v minimálnej sadzbe tak, aby pokrývali náklady spojené s prevádzkou príslušného technologického zabezpečenia. Územná platnosť rezidentskej parkovacej karty by sa v prípade sídliska Valaská vzťahovala na celú lokalitu.

#### 3.1. Pojem rezident

Neoddeliteľnou súčasťou koncepčného riešenia statickej dopravy preťažovaných území miest je zavedenie takzvaného rezidentského parkovania. Ide o regulačnú formu, ktorá zvyhodňuje rezidentov pred inými užívateľmi parkovacích priestranstiev, a to v ucelenom riešenom území podľa príslušného urbanistického členenia. Najzaužívanejšia európska metodika definuje rezidenta ako obyvateľa, ktorý používa svoje vozidlo na súkromné účely. Architektúra sídliskovej krajiny vytvorená v minulej ére si vyžaduje miernu korekciu uvedeného chápania pojmu rezident. Preto sa pre sídliskovú zástavbu krajín V4 priznáva štatút rezidenta aj drobným podnikateľom, ktorí disponujú prevádzkarňou v rámci bytového domu. V prípade sídliska Valaská nie je potrebné klásť dôraz na regulačný aspekt a preto vnímame možnosť rozšírenia tohto štatútu na všetkých prevádzkovateľov občianskej vybavenosti. Na základe uvedeného a znalosti legislatívneho prostredia, je možné zdefinovať pojem rezident z pohľadu riešenia regulácie parkovania tak, aby boli maximálne eliminované možnosti zneužívania tohto štatútu.

**Rezident – fyzická osoba - obyvateľ**, ktorý používa vozidlo na súkromné účely a potrebuje parkovať v mieste svojho bydliska. Zabezpečenie funkčného kontrolného mechanizmu pri riešení statickej dopravy požaduje od rezidentov - obyvateľov pre získanie práv na parkovanie v príslušnej rezidentskej lokalite:

- Doklad o štatúte obyvateľa:
  - občiansky preukaz (trvalé bydlisko),
  - alebo potvrdenie o prechodnom pobyte nie staršie ako tri mesiace,
  - nakoľko je potvrdenie o prechodnom pobyte ľahko získateľné a v značnej miere zneužívané, odporúčame v tomto prípade vyžadovať doloženie „súhlasu spoločenstva vlastníkov bytov“ (ide o najosvedčenejší mechanizmus na základe skúseností),
  - súhlas vlastníka bytu, pokiaľ nie je žiadateľom.
- Doklad o užívaní vozidla obyvateľa na súkromné účely (rezidentské parkovanie sa vždy vzťahuje na konkrétne vozidlo):
  - technický preukaz (vlastník alebo držiteľ vozidla),
  - alebo vydokladovanie o užívaní služobného vozidla na súkromné účely.

Možnosť priznania rezidentského práva bez trvalého alebo prechodného pobytu obyvateľa je vždy na zvážení zástupcov mesta. Mesto tu stráca nemalé príjmy v rámci prerozdelenia daní týchto obyvateľov, ktoré majú slúžiť aj na zveľaďovanie životného prostredia danej rezidentskej lokality. Dôležité je, aby organizačné pravidlá boli jednoduché, zrozumiteľné a čerpali z komplexnosti právneho systému a prispievali tak k výchove občanov v rešpektovaní jeho pravidiel. Získavanie lepšieho životného prostredia reguláciou statickej dopravy je aj výchovným nástrojom, kde uvidí občan previazanosť legislatívnych procesov a zmysluplnosť dodržiavania svojich zákonných povinností ako napríklad prihlasovanie sa na trvalý pobyt, priznávanie nájomníkov bytov, legitímne užívanie služobného vozidla na súkromné účely, a podobne.

**Rezident – podnikateľ**, ktorý disponuje sídlom / prevádzkarňou v bytovom dome danej rezidentskej lokality a tvorí jej občiansku vybavenosť. Podnikateľské subjekty obchodných a administratívnych priestorov spravidla nespádajú pod štatút rezidenta, nakoľko tieto objekty majú disponovať v zmysle platnej legislatívy svojimi parkovacími kapacitami v postačujúcom rozsahu. Verejné parkovacie plochy by nemali napĺňať komerčné potreby takýchto objektov. Keďže na sídlisku Valaská nie je potrebné klásť absolútny dôraz na regulačný aspekt, je možné pri vytváraní pravidiel zvážiť tieto možnosti aj pre jednotlivé podnikateľské subjekty bez vlastných parkovacích kapacít.

Najliberálnejší kontrolný mechanizmus pri riešení statickej dopravy požaduje od rezidentov – podnikateľov pre získanie práv na parkovanie v príslušnej rezidentskej lokalite:

- Výpis zo Obchodného registra SR a / alebo doklad o zriadení predmetnej prevádzkarne.
- List vlastníctva nehnuteľnosti, v ktorej je zapísaná príslušná prevádzka, preukazujúci že ide o bytový dom. V zmysle uvedeného vyššie môžeme pre sídlisko Valaská doplniť aj možnosť preukázania objemu vlastnej parkovacej kapacity v prípade že sa nejedná o bytový dom (resp. neexistencie takejto kapacity).
- Technický preukaz vozidla vo vlastníctve rezidenta (rezidentské parkovanie sa vždy vzťahuje na konkrétne vozidlo).

Je vhodné obmedziť počet vozidiel parkujúcich na jednu bytovú jednotku nie len regresívnou sadzbou za druhé a ďalšie vozidlo, ale aj celkovým obmedzením na maximálny možný počet a samozrejme na parametre vozidiel do 3,5 t a 5,5 m dĺžky. Ďalej platí pravidlo násobne vyššej sadzby pre rezidentov – podnikateľov, ako pre rezidentov – obyvateľov.

### 3.2. Návštevník verzus rezident

Návštevník je každý kto prichádza do obce príležitostne alebo pravidelne, nebýva tu a neprevádzkuje trvalú podnikateľskú aktivitu. Krátkodobý návštevník prichádza spravidla za aktivitami nákupnými, administratívnymi, kultúrnymi, či inými voľnočasovými. Dlhodobý návštevník je spravidla pracovník príslušných prevádzok a administratívnych jednotiek. Základný prvok regulácie návštevníckeho parkovania v preťažovaných mestských územiach je cenotvorba. Tá má motivovať vodiča k racionálnemu využívaniu kapacít a k preferencii záchytného parkovania. Na sídliskách s nízkou mierou preťažovania, kde sa pristupuje k spoplatneniu len vo večerných a nočných hodinách sa jedná takmer výlučne o návštevy rezidentov. Táto užívateľská skupina tvorí nízky pomer zaparkovaných vozidiel na relatívne rozsiahlom území. Preto je možné uvažovať výlučne o elektronických formách spoplatnenia prostredníctvom SMS a/alebo mobilných aplikácií. Išlo by napríklad o parkovací lístok dvojhodinový a celonočný.

### 3.3. Parkovacie poplatky

Výška parkovacích poplatkov je výlučne na rozhodnutí obecného zastupiteľstva v rámci príslušného všeobecného záväzného rozhodnutia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území obce. V prípade rozhodovania z titulu prenosu ekonomickej záťaže na zriadenie revitalizovaného parkovacieho územia bude výška poplatku ročnej parkovacej karty silne závisieť od očakávanej investičnej návratnosti. Pri uvažovanej forme spoplatnenia je podiel príjmov z parkovného z návštevníckych parkovacích lístkov minimálna a pre základný regulačný aspekt tu postačuje sadzba pokrývajúca administratívno – prevádzkové náklady spojené s prevádzkovaním dotknutých služieb.

Pri súčasnom stupni motorizácie sú všetky moderné regulačné mechanizmy dopravnej infraštruktúry viazané na evidenčné číslo vozidla (EČV). Preto aj všetky uvažované parkovacie poplatky by mali byť viazané na konkrétne EČV. To umožňuje nasadenie automatizovaných elektronických kontrolných mechanizmov.

### 3.4. Technické zabezpečenie

Moderné prvky IT infraštruktúry pre efektívny parkovací manažment majú základ v centrálnom informačnom systéme (IS) integrácie všetkých platobných kanálov všetkých foriem úhrad parkovného viazaných výlučne na EČV.

Súčasťou IS sú manažovateľné databázové rozhrania:

- Portál predaja a registrácií rezidentských a abonentských parkovacích kariet.  
Predplátne parkovacie karty majú elektronickú formu a nie je potrebná karta za čelným sklom vodiča. Rezidentské parkovacie karty a iné zľavnené formy je často vhodné ponechať aj vo fyzickej podobe pre umiestnenie za čelné sklo vodiča, a to z dôvodu obľúbenej samokontroly rezidentov.
- Webový zákaznícky portál umožňuje registráciu rezidenta z pohodlia domova. Optimálnym je prepojenie s registrom obyvateľov v správe obce. To umožňuje poloautomatizovanú kontrolu príslušných údajov v procese registrácie rezidentov.

- Portál kontrolných zložiek je komplexnou a plne filtrovateľnou databázou všetkých parkovacích oprávnení. Vzhľadom k charakteru a rozsahu uvažovanej rezidentskej zóny bude pre terénnu kontrolu a evidenciu priestupkov postačujúci mobilný ručný terminál hliadky mestskej polície. Ten kontroluje vozidlá na základe snímania EČV zaparkovaných vozidiel. Automaticky vyhodnotí priestupok a vykoná základný zápis ktorý následne umožní doplniť doplnkovými fotografiami, zápisom a zaslať do systému mestskej polície. Niektoré systémy umožňujú aj pripojenie príručnej tlačiarne pre tlač oznámenia o priestupku.

Ďalšou súčasťou IS sú integrácie na externé platformy:

- Mobilnú aplikáciu úhrady parkovného pre chytré telefóny
- SMS parking

Nasadením takto efektívneho systému riadenia prevádzky by obec Valaská dokázala prezentovať obyvateľom reálne výsledky efektívnej regulácie statickej dopravy na podklade ekonomicky previazanej revitalizovanej zóny. Samotné výsledky sa prejavia predovšetkým vo zvýšení kvality životného prostredia.

## 4. Zhrnutie

Na riešenom území obce Valaská sme vykonali pasport statickej dopravy v typické pracovné dni v priebehu decembra 2020 a januára 2021. Vzhľadom na pandemickú situáciu a opatrenia súvisiace so zabránením šírenia ochorenia Covid-19, sme zaznamenali atypické stavy zaparkovaných vozidiel v rámci denného cyklu. To nebránilo definovaniu kapacitných nárokov sídliskovej časti z pohľadu parkovacích potrieb obyvateľov. Riešenie sídliskového parkovania navrhujeme zriadením parkovacej zóny v súlade s významom dotknutej dopravnej značky a zriadenie jednotlivých líniových parkovacích plôch. Tie navrhujeme so zreteľom na:

- minimálnu investičnú náročnosť,
- rovnomerné rozmiestnenie dostatočnej kapacity pre obyvateľov pri zachovaní vzrastlej zelene a s možnosťou jej obnovenia na zdevastovaných miestach,
- dostatok kapacít pri objektoch občianskej vybavenosti,
- maximalizácia parkovacích miest, ktoré je možné zriadiť dopravným značením na existujúcom dopravnom priestore,
- na druhom mieste návrh parkovacích miest ktoré je možné zriadiť len malou stavebnou úpravou existujúceho dopravného priestoru.

Keďže obec Valaská môže preniesť investičnú náročnosť projektu na jeho užívateľov, teda majoritne rezidentov, uvádzame aj mantinely ekonomicky efektívneho parkovacieho manažmentu so zreteľom na legislatívne prostredie a charakter riešeného dopravného priestoru.

Trvalo udržateľný rozvoj riešenia kapacitnej dostatočnosti a kultúrneho parkovania, v neposlednej rade závisí od kontrolných zložiek mestskej polície, ktorú bude využívať obec Valaská. Napriek špecifikám miest východnej Európy, ktoré získali najmä v druhej polovici 20. storočia, je možné konštatovať, že správanie vodičov, vo využívaní verejného priestranstva na parkovanie vozidiel, je v celom svete rovnaké. Preto je možné nástroje moderného dopravného inžinieringu úspešne aplikovať v každom vyspelom dopravnom systéme. Po zaužívaní pravidiel modernej organizácie statickej dopravy a zmene dopravných návykov, budeme môcť pocítiť hodnotu novo získaného životného prostredia.

## Prílohy:

1. Návrh riešenia parkovacích kapacít sídliska Valaská, mapové spracovanie v mierke 1 : 2 000
2. Návrh riešenia parkoviska pri futbalovom ihrisku (situované pri štátnej ceste č. 66), mapové spracovanie v mierke 1 : 1 000
3. Návrh riešenia parkovacej plochy pri križovatke ulíc Tatranská, Hronská so štátnou cestou č. 66, mapové spracovanie v mierke 1 : 1 000
4. Návrh parkovania pri voľnočasovom areáli na Ceste osloboditeľov, mapové spracovanie v mierke 1 : 1 000