



ŽILINSKÁ UNIVERZITA
STAVEBNÁ FAKULTA
Katedra cestného staveľstva



Zdroj: projekt FGM AMOR

Podklady pre riešenie parkovania v meste Senica

Žilina, júl 2019

Štúdia bola spracovaná na základe zmluvy č. S 104-039-2019

Objednávateľ: Mesto Senica

Zhotoviteľ: Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta

Spracovatelia štúdie:

Doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.

Ing. Dušan Jandačka, PhD.

Ing. Matej Brna

Ing. Michal Cingel

Ing. Michal Holý

Žilina, júl 2019

Obsah

1. Všeobecný úvod	4
1.1. Stav parkovania v Slovenských mestách	5
1.2 Legislatívny rámec pre riešenie statickej dopravy.....	7
2. Analýza dotknutej lokality	8
2.1 Mesto Senica	8
2.1.1 Cestná infraštruktúra.....	9
2.1.2 Doprava v meste.....	9
2.2 Dopravno-technická analýza	11
2.2.1 Vstupné podklady.....	11
Riešitelia sa oboznámili s aktuálnymi strategickými dokumentmi mesta:.....	11
2.2.2 Analýza podkladov.....	12
2.2.3 Pasport trvalých odstavných miest	13
3. Prieskum statickej dopravy	14
3.1 Metodika prieskumu	14
3.2 Rozdelenie územia na zóny	14
3.3 Vyhodnotenie prieskumu	20
3.4 Výpočet teoretickej potreby odstavných miest	27
3.4.1 Teoretický výpočet vs. technické normy	27
3.5 Dotazníkový prieskum	28
4 Záverečné zhrnutie a odporúčania.....	30
Zoznam tabuliek, obrázkov a grafov.....	32
Zoznam použitých symbolov a skratiek	34
Zoznam príloh	35

1. Všeobecný úvod

Súkromné automobily sa používajú v priemere len asi jednu hodinu denne, je preto ľahko pochopiteľné, že doprava v pokoji si vyžaduje osobitnú pozornosť. Výstavba veľkých parkovísk v cieľových miestach je však nákladná a často ekologicky problematická. Múdrejší prístup spočíva v účinnejšom riešení parkovania, tj. manažmente (v zmysle regulácie a riadenia) parkovania! V rozvoji miest a dopravy existuje len veľmi málo oblastí, ktoré by mohli znamenať tak veľký prínos pre kvalitu života, zmeny správania a dopravných prostriedkov, ako manažment priestoru pre parkovanie. Vo verejnej diskusii sa ale o parkovaní racionálne diskutuje len zriedka. Oveľa častejšie sa jedná o čisto emocionálne úvahy občanov, ktoré zodpovedným osobám s rozhodovacou právomocou bránia v realizácii politiky inteligentnej a udržateľnej mestskej dopravy.

Parkovanie zaberá cenný verejný priestor. Každé parkovacie miesto spotrebuje 15-30 m² a priemerný vodič používa každý deň 2 až 5 rôznych parkovacích miest. Verejný priestor má vysokú hodnotu, najmä v mestských centrách. Podľa Donalda Shoupa¹, ekonóma a profesora urbanistického plánovania v UCLA, náklady na všetky parkovacie miesta v USA presahujú hodnotu všetkých áut. Preto verejný priestor by sa mal starostlivo využívať, nie automaticky poskytovať na bezplatné parkovanie áut.

Samy si však vytvárame bariéry a predsudky. Minimálne požiadavky na parkovanie obmedzujú hospodársky rozvoj. Napr. nahradenie neúspešného obchodu za novú reštauráciu sa často podmieňuje výstavbou ďalších parkovacích miest. Navyše, táto "parkovacia podmienka" je založená na chybných predpokladoch: nie je nezvyčajné, že novo vytvorené parkovacie priestory pracujú s nadsadenou obsadenosťou a dobrú dostupnosť verejnou a pešou dopravou, sa ako podporné atribúty zvyčajne neberú do úvahy pri určovaní minimálnych požiadaviek na parkovanie.

Majitelia obchodov si často myslia, že bezplatné parkovanie pred svojimi nehnuteľnosťami prinesie viac zákazníkov. Toto je vážne mylná predstava, ak nie je parkovanie starostlivo regulované, zvyčajne sa vyskytujú dve veci:

- parkovacie miesta budú obsadené dlhodobo parkujúcimi (niekedy - prekvapujúco - samotnými zamestnancami),
- následne návštevníci, ktorí prídu autom, majú problém s nájdením parkovacieho miesta v blízkosti; znalosť tejto skutočnosti môže odradiť potenciálnych zákazníkov;

Zvýšenie rozsahu spevnených plôch prispieva k efektu mestského tepelného ostrova. Nahradenie zelených plôch materiálmi, ako je betón a asfalt - s výrazne odlišnou tepelnou kapacitou a povrchovými radiačnými vlastnosťami - umožňuje týmto povrchom absorbovať viac slnečného žiarenia. Okrem toho znižovanie množstva vegetácie znižuje vplyv ochladzovania zeleňou, ktorý by inak zmiernil účinok vysokých teplôt.

Je teda na samospráve, ale aj na obyvateľoch miest, ako chcú riešiť tento problém. Riešenia sú k dispozícii, treba sa rozhodnúť. Jedným z dlhodobých preventívnych opatrení je napríklad

¹ Donald Shoup (2011): The High Cost of Free Parking. Routledge, p. 189 (pdf)

dobrovoľné zníženie počtu parkovacích miest pre zamestnancov. Priame zníženie počtu povinných parkovacích miest sa môže stretnúť so značnou opozíciou - nehovoriac o tom, že zmena právnych predpisov môže trvať dlho - ale môže to byť vykonané nepriamo poskytnutím správnej motivácie. Podstatou metódy je povzbudenie podnikov a ich zamestnancov, aby sa vzdali svojich zamestnaneckých parkovacích miest výmenou za primeranú finančnú kompenzáciu a tí, ktorí zvyčajne cestovali do a z práce autom, boli takto motivovaní ekonomickou cestou hľadať alternatívne spôsoby dopravy. Firmy takto môžu znížiť svoje stavebné náklady a získaný verejný priestor môže byť využitý pre iné rozvojové účely (zeleň, pešia zóna atď.).

V každom prípade treba hovoriť o manažmente parkovania. Spravovanie trhu s parkovacou ponukou v meste musí pokryť parkovanie na ulici aj mimo nej a obe musia byť vo vzájomnom súlade.

1.1. Stav parkovania v Slovenských mestách

V slovenských mestách vidíme veľmi veľkú rozdielnosť v systémových riešeniach pri regulovaní parkovania a odstavovania osobných vozidiel obyvateľov a návštevníkov týchto oblastí. Tento stav je zapríčinený nedostatočnou legislatívou, z čoho vyplýva rozdielny prístup k zriaďovaniu zón s regulovaným parkovaním a nejednotnosť pri používaní moderných technologických prostriedkov v parkovacom priemysle. Zistenia priebežných, viacročných prieskumov Slovenskej parkovacej asociácie (SPA) takéto hodnotenie stavu parkovania v slovenských mestách potvrdzujú².

Za uplynulé roky je možno všeobecne konštatovať prudký nárast osobných automobilov v súkromnom vlastníctve. Najmä v období po roku 2005 nastal mimoriadne prudký nárast počtu vozidiel. Tento fakt je možné pripísať najmä nedostatočne rozvíjaným sieťam verejne osobnej dopravy, prípadne obmedzovaniu ich výkonov, neprimeranej cene za prepravu v sieťach hromadných dopráv. Druhým vážnym faktorom je razantné znižovanie ceny osobného vozidla.

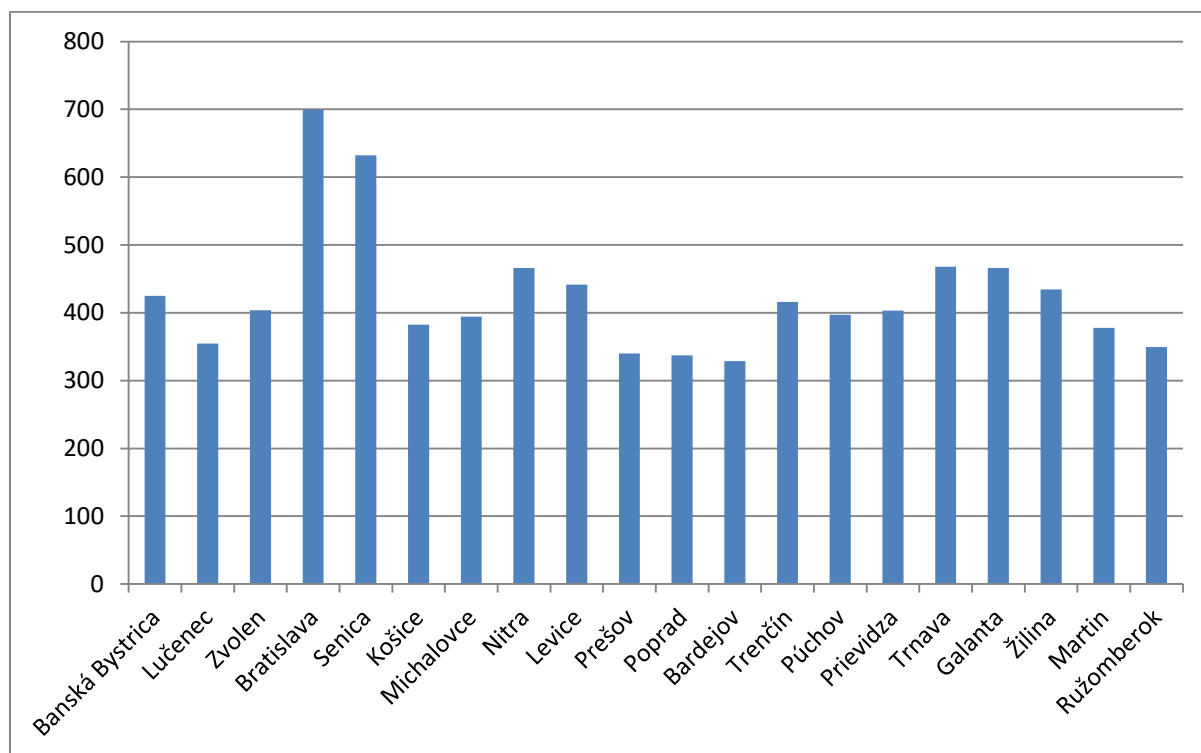
Tab.1 Vývoj počtu osobných vozidiel v SR v rokoch 1990 až 2019³

rok	počet osobných vozidiel v SR	stupeň automobilizácie	počet OA/1000obyv	index rastu
1990	875 550	6.07	164	1.00
2000	1 274 244	4.24	236	1.44
2005	1 162 294	4.13	242	1.48
2010	1 669 065	3.25	307	1.87
2015	2 034 574	2.66	376	2.29
2016	2 121 774	2.56	390	2.38
2017	2 223 117	2.44	409	2.49
2018	2 320 000	2.34	427	2.60
2019	2 380 000	2.28	438	2.67

² Ing. Dr. Milan Skýva, DIC Bratislava, predseda skupiny poradcov SPA, 14.konferencia SPA s medzinárodnou účasťou Parkovanie v mestách, Vysoké Tatry 2018

³ Údaje ŠÚ SR

SPA v rokoch 2013 a 2017 vykonala prieskum o parkovaní. Výsledky ukazujú vyrovnanie počtov osobných automobilov rovnomerne na celom území Slovenska, čo prináša so sebou aj vznik problémov súvisiacich s vlastníctvom a prevádzkou týchto vozidiel aj v oblastiach, kde tieto problémy s osobnými vozidlami doteraz neboli. Prevádzka automobilov prináša problémy, ktoré sa v prvom rade prejavujú v nedostatku kapacít pozemných komunikácií a v tesnom súvisi v nedostatku parkovacích a odstavňích miest pre tieto autá všade bez rozdielu mesta a miesta.



Obr.1 Stav stupňa automobilizácie vo vybraných okresoch SR v roku 2018⁴

Z vyhodnotenia prieskumov o parkovaní z odpovedí 49 miest vyplýva⁵:

- absencia jednotnej metodiky a legislatívy pre reguláciu parkovania;
- regulácia parkovania je realizovaná vo vlastnej réžii mesta, alebo je v prenájme tretej osoby. Podľa zistení sú používané obidva uvedené princípy – sú to *rovnocenné možnosti – mierne väčšinové usporiadanie je mesto vo vlastnej réžii prostredníctvom niektorej z mestských organizácií*;
- všetky mestá hodnotili pozitívne zavedenie regulácie parkovania aj so spoplatnením, pričom je trend s narastaním spokojnosti s uplatnením regulovaním parkovania. V roku 2013 sa kladne vyjadrilo 26,7 % odpovedí a v roku 2017 to bolo už 63,3% odpovedí. Tento fakt možno vysvetliť iba ako zvyšovanie celospoločenského povedomia s nutnosťou regulovania parkovania so spoplatnením obsadenia verejných parkovacích miest;
- parkovanie vo väčšine miest nie je komplexne riešené spolu s dynamickou automobilovou dopravou a zásadne bez súčinnosti so systémom MHD. Tento vážny fakt je dôsledkom absencie strategických dopravných dokumentov v meste, vrátane

⁴ Údaje PPZ SR, ŠÚ SR

⁵ Ing. Dr. Milan Skýva, DIC Bratislava, predseda skupiny poradcov SPA, Stav parkovania a možnosti jeho regulácie, Dopravná infraštruktúra v mestách, 9. Medzinárodná konferencia, Žilina 2017

mestskej parkovacej politiky, ktorá by určila polohu a veľkosť oblastí s regulovaným parkovaním, prevádzkové režimy pre parkovanie a najmä cenovú politiku vo vzťahu k poplatkom za parkovanie a najmä väzby na ostatné druhy dopravy.

1.2 Legislatívny rámec pre riešenie statickej dopravy

Pri riešení problematiky statickej dopravy je možné vychádzať z nasledovného legislatívneho rámca, ktorý zahŕňa:

- Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon) č. 135/1961, ktorý okrem iného upravuje výstavbu, užívanie a ochranu pozemných komunikácií a pôsobnosť orgánov štátnej správy.
- Zákon o cestnej premávke č. 8/2009, ktorý upravuje pravidlá cestnej premávky, práva a povinnosti osôb v súvislosti s cestnou premávkou, pôsobnosť orgánov verejnej správy na úseku organizácie riadenia cestnej premávky, vedenie vozidiel, evidenciu vozidiel a správne delikty za porušenie tohto zákona.
- Vyhláška MV SR o premávke na pozemných komunikáciách č. 9/2009, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Normy a technické predpisy upravujúce konkrétne technické náležitosti
 - Navrhovanie pozemných komunikácií sa realizuje podľa platných slovenských technických noriem:
 - STN 73 6101:2008 Projektovanie ciest a diaľnic
 - STN 73 6102:2004 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
 - STN 73 6110:2004 Projektovanie miestnych komunikácií
 - STN 73 6056: 1987 Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel

Okrem noriem vydávajú správcovia ciest aj vlastné technické predpisy, ktoré je potrebné pri návrhu infraštruktúrnych opatrení dodržiavať. Slovenská správa ciest má vlastný súbor technických predpisov, vzorových listov a technicko-kvalitatívnych podmienok. Pre potreby systému inteligentného parkovania sa predpokladá zohľadnenie nasledujúcich technických predpisov rezortu:

TP 012	Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách
TP 015	Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách
TP 030	Inteligentné dopravné systémy a dopravné technologické zariadenia
TP 102	Výpočet kapacít pozemných komunikácií

Problémy v legislatíve o parkovaní:

Vymenované zákony a vyhlášky sa priamo nezaobierajú riešením a regulovaním statickej dopravy v mestách. Z toho vyplýva množstvo problémov, s ktorými sa trápia samosprávy:

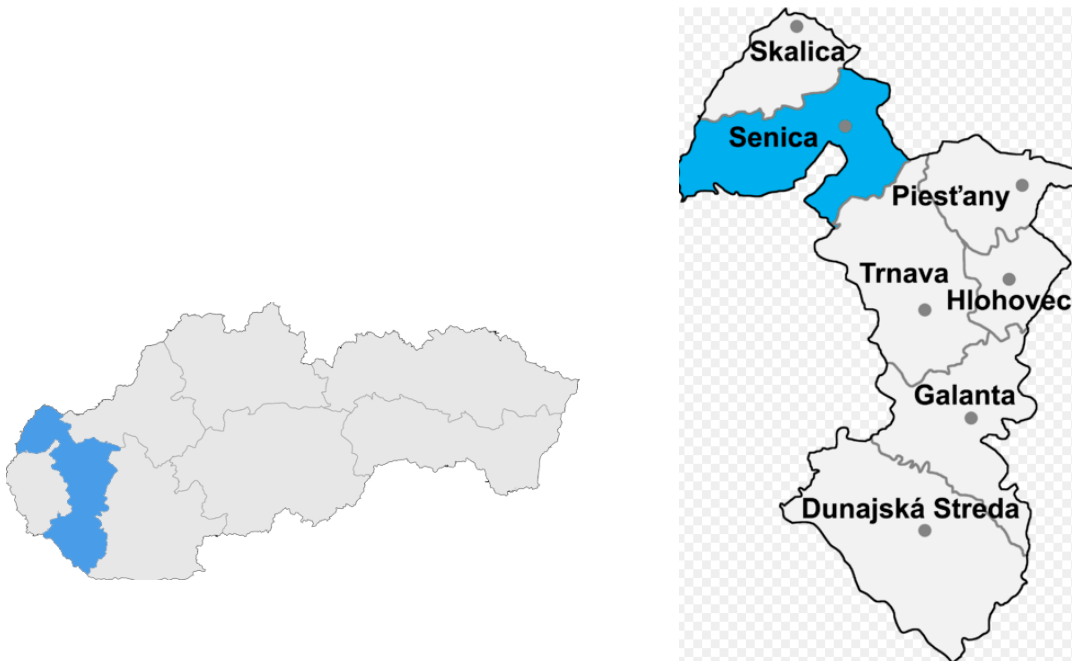
- Povolenie parkovania na chodníkoch so zachovaním priechodnej šírky 1,50 m pre chodcov, bez ohľadu na funkčnosť pešej trasy. Je to riešenie, ktoré viac uškodí ako pomôže, nakoľko sa nesprávne interpretuje a nedodržuje.
- Veľmi zložitá postihovanie nesprávne odstavených vozidiel (v bežnej praxi, množstvo vozidiel je denne zaparkovaných v rozpore s pravidlami).
- Nie je jednoznačný právny postup pre regulovanie a spoplatnenie parkovania, jednotné označovanie zón s reguláciou parkovania s jednotným pravidlami v SR.
- Účinnosť regulácie parkovania je priamo úmerná kontrole dodržiavania parkovacích pravidiel.
- Problematika kompetentnosti štátnej, mestskej polície a iných kontrolných zložiek prevádzkovateľov parkovísk pri kontrole oprávnenosti parkovania v regulovanej zóne.

2. Analýza dotknutej lokality

2.1 Mesto Senica

Mesto Senica je súčasťou Trnavského kraja. V súčasnej dobe je Senica okresným mestom, avšak k okresu prislúcha už len 31 obcí. Rýchly nárast počtu obyvateľov v meste Senica bol zaznamenaný až do roku 1997, kedy počet obyvateľov Senice stúpal. Od tohto roku už možno pozorovať kontinuálny mierny úbytok obyvateľstva, k 31.12.2018 malo mesto Senica 20 324 obyvateľov.

Senica sa rozprestiera na ploche 50,29 km², leží v nadmorskej výške 208 m n.m. Cez mesto preteká potok Teplica, ktorý je pravostranným prítokom rieky Myjavy. Mesto Senica leží v blízkosti stretu Záhorskej nížiny a Karpát, nakoľko východne od mesta sa rozprestiera Myjavská pahorkatina a severne sa tiahne pohorie Biele Karpaty. Mesto je hlavnou spádovou oblasťou okresu Senica, preto plní najmä obchodnú, priemyselnú a kultúrnu funkciu. Zároveň sa nachádza v blízkosti hraníc s Českou republikou (30 km od Hodonína) a v relatívnej blízkosti sú i hranice s Rakúskom (40 km do Hohenau an der March).



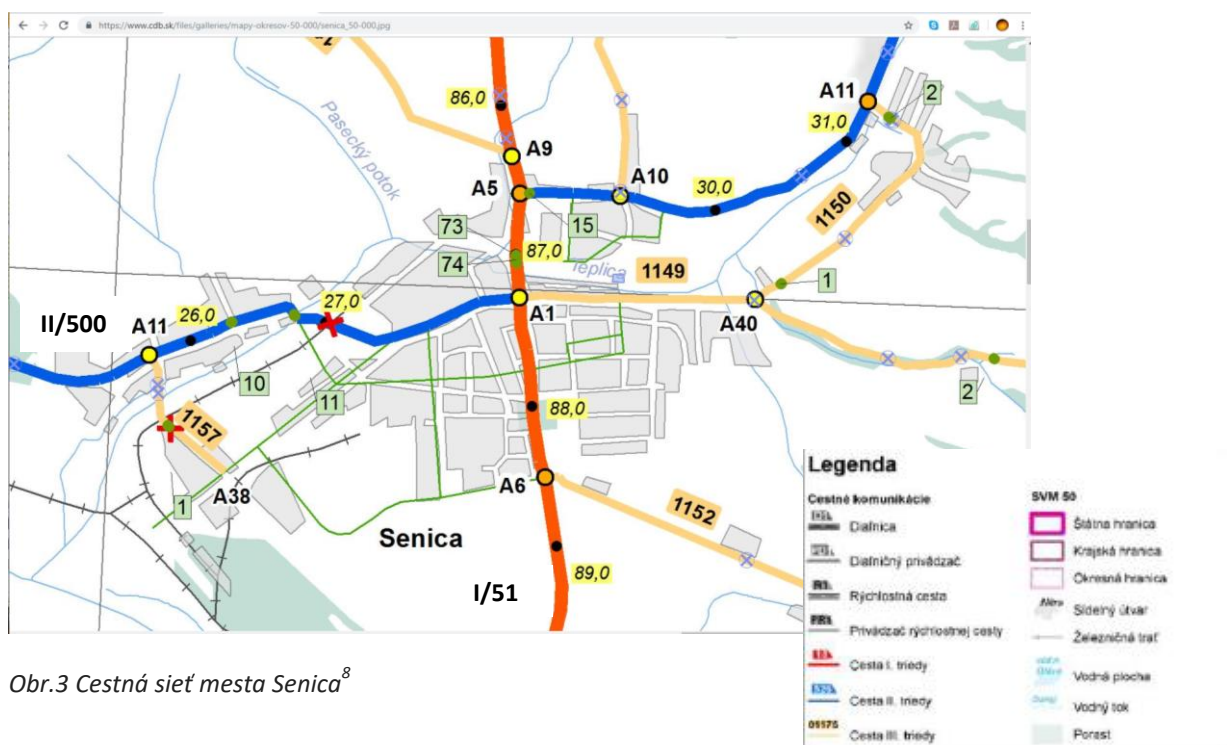
Obr.2 Poloha okresného mesta Senica v rámci Trnavského kraja⁶

⁶ www.wikipedia.sk

Mesto je rozdelené na mestské časti Kunov, ležiaci na severovýchodnej časti mesta, Čáčov, nachádzajúci sa na severozápadnej časti mesta a časť Sotina, ktorá sa stala mestskou časťou v roku 1960. K mestu patria aj usadlosti Brestové, Košútovec a Horné a Dolné Suroviny⁷.

2.1.1 Cestná infraštruktúra

Senicou prechádza významný dopravný ťah, cesta I. triedy I/51, ktorá spája Holíč a Trnavu. Spomínaná trasa je často využívaná nákladnou dopravou. S hlavným mestom Bratislava nemá Senica významné cestné spojenie, diaľnica D2 je odtiaľto vzdialená cca 30 km. Cez mesto prechádza aj cesta II. triedy II/500 v smere Kúty - Sobotište. Skúmaným územím prechádzajú aj cesty III. triedy - č. III/1149, III/1150, III/1152 a III/1157. V meste sa nachádza autobusová stanica, cez ktorú prechádzajú prímestské a medzimestské autobusové linky. Dopravca ARRIVA Trnava, a.s. cez pracovné dni zabezpečuje 8 priamych autobusových spojení do hlavného mesta Bratislavy. Po meste Senica je možná preprava MHD, ktorá má 4 linky, ktoré premávajú v rámci mesta a mestských častí.



Obr.3 Cestná sieť mesta Senica⁸

Dopravný systém mesta Senica pozostáva z automobilovej a statickej dopravy, hromadnej autobusovej a železničnej dopravy a je doplnený cyklistickou a pešou dopravou. Súčasťou dopravnéj infraštruktúry je aj železničná stanica.

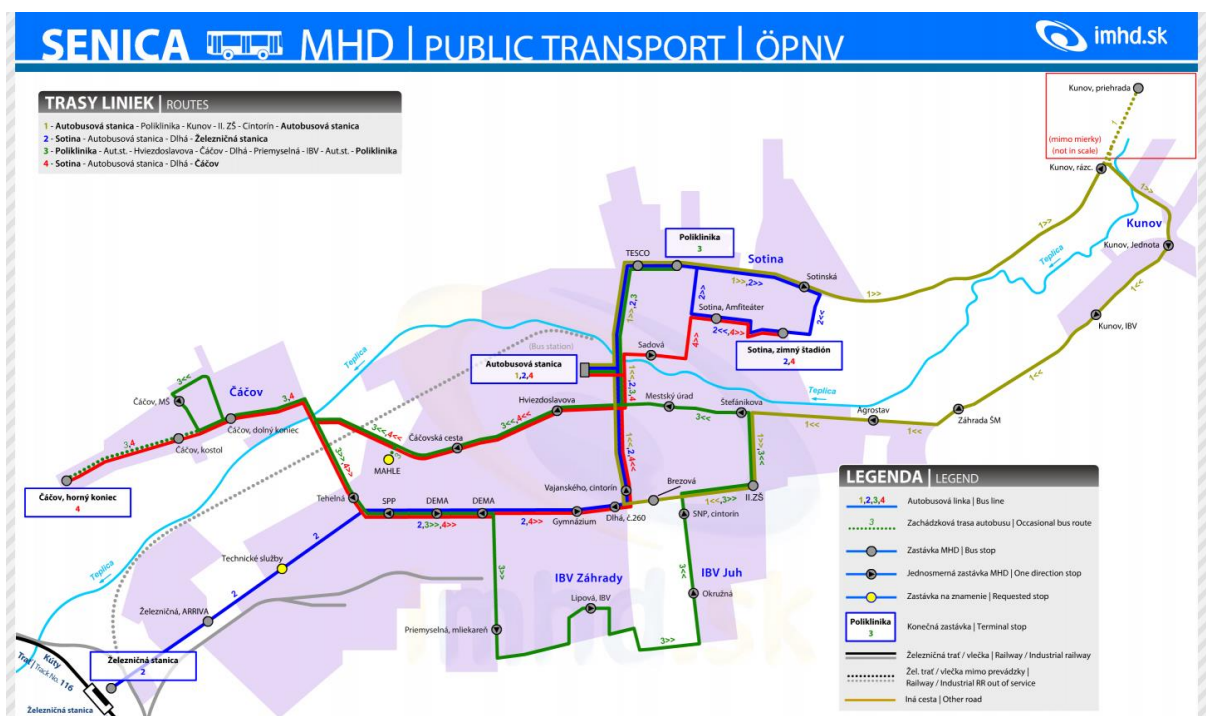
2.1.2 Doprava v meste

Riešená problematika sa vzťahuje na riešenie kritickej situácie na Starom sídlisku v centre mesta a v mestskej časti Sotina. Jednou z alternatív na uspokojenie mobility obyvateľov uvedených sídlisk je mestská hromadná doprava.

Z hľadiska dopravnej obslužnosti sú všetky mestské časti prepojené mestskou hromadnou dopravou (MHD), ktorú zabezpečuje ARRIVA Trnava.

⁷ http://www.senica.sk/images/stories/MsZ/statut_po_zmene_9_2010.pdf

⁸ www.cdb.sk



Obr. 4 Sieť liniek MHD Senica⁹

MHD v meste prevádzkuje 4 linky:

1. AS – Kunov, linka premáva 7 dní v týždni cca v hodinových intervaloch
2. Sotina – Poliklinika – AS – žel. Stanica, linka premáva v pracovné dni dopoludnia v 2h intervaloch, popoludní v intervale cca 1h, v SO a NE v intervale á 2h
3. Poliklinika – AS – Čáčov a späť, premáva v pracovných dňoch od 10.00h v 1h intervale, v SO v intervale á 3h
4. AS – Sotina – Čáčov, premáva 1x za deň

Linky č.2 (trasa modrá) a 3 (zelená) majú časť spoločne vedenej trasy a časy odchodov posunuté o 30 minút, takže cez pracovný týždeň jazdný interval skracujú.

Na prepravu je potrebné si zakúpiť cestovný lístok, ktorý je prestupný a platí 45 minút od času jeho kúpy, alebo je potrebné mať predplatenú dopravnú kartu.

So zľavou zo základného cestovného sa prepravujú:

- deti po dovŕšení 6. roku veku do dovŕšenia 15. roku veku,
- ďalšie deti do dovŕšenia 6. roku veku v sprievode toho istého cestujúceho,
- žiaci a študenti do 26. roku veku,
- seniori vo veku nad 70 rokov a držiteľia preukazu ZŤP.

Bezplatne sa prepravujú poslanci NR SR a sudcovia Ústavného súdu SR.

Ide o aktivity, ktoré sú významné pre podporu využívania MHD a tým nepriamo súvisia s riešením parkovania v meste Senica. Kvalitná a dostupná MHD môže byť alternatívou pre obstaranie automobilu resp. druhého a ďalšieho automobilu.

⁹ imhd.sk

Z dostupných podkladov z PPZ SR (databázy evidencie vozidiel v meste Senica, vid'. príloha č.1) je možné zistiť, že k 30.6.2019 je v meste Senica prihlásených 8 568 vozidiel, z toho 6 261 osobných vozidiel.

Tab. 2 Databáza evidencie vozidiel, výber Senica¹⁰

Mesto Senica počet evidovaných vozidiel [Chránené zobrazenie] - Microsoft Excel

Súbor Domov Vložiť Rozloženie strany Vzorce Údaje Posúdiť Zobrazíť

Chránené zobrazenie Tento súbor pochádza z internetového umiestnenia a môže byť nebezpečný. Viac informácií získate kliknutím sem. Povolíť úpravy

A3219

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
1	Počet	Držiteľ	Drž	Drž	Držiteľ	Ulica	Držiteľ	Typ subjektu	Kategória vozidla	Pracoviskc	Stav vozid
2827	1	Senica	9	789	Moyzesova	Obyvatel/občan	T3b	kolesový traktor pohot. hm. nad 600 kg, max. rýchlosť nad 40 km/h	ODI Senica	V premávke	
2828	2	Senica	9	877	Dr. I. Horvátha	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2829	1	Senica	9	905	M. Nešpora	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2830	1	Senica	90	374	Železničná	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2831	1	Senica	90	72	Robotnícka	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2832	2	Senica	90	72	Robotnícka	PO-organizácia	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2833	2	Senica	92	5177	Čáčovská cesta	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2834	1	Senica	92	71	Robotnícka	Fyzická osoba - podr	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2835	2	Senica	92	71	Robotnícka	Obyvatel/občan	M1	- osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča	ODI Senica	V premávke	
2836	1	Senica	92	71	Robotnícka	Obyvatel/občan	O1	- prípojné vozidlá do 750 kg najväčšej prípustnej hmotnosti	ODI Senica	V premávke	

Z toho vyplýva, že v okrese Senica je síce dynamický nárast stupňa automobilizácie (632 OA/1000 obyvateľov), ale v samotnom meste nie je situácia taká dramatická. Stupeň automobilizácie pre mesto vychádza 308 OA/1000 obyvateľov.

Na základe adresy prihláseného vozidla je orientačne možné priradiť vozidlá do oblastí, kde majitelia požadujú odstavné miesta, napr. na sídlisku Sotina je evidovaných 1762 osobných vozidiel. Podiel vozidiel (prevažne používaných na služobné účely), ktoré sú evidované v iných mestách, ale používané v meste Senica, je ťažké identifikovať.

2.2 Dopravno-technická analýza

2.2.1 Vstupné podklady

V rámci prípravy prieskumov sa do úvahy brali všetky podklady, ktoré boli poskytnuté mestom a majú charakter územno-plánovacej dokumentácie alebo dokumentu vzťahujúceho sa na parkovanie.

Riešitelia sa oboznámili s aktuálnymi strategickými dokumentmi mesta:

- Územným plánom mesta Senica, zmena a doplnok č.01/2017;
- Generelom cyklistickej dopravy mesta Senica, 2017.

Mesto Senica ďalej poskytlo spracovateľom nasledovné podklady:

- Všeobecné záväzné nariadenie č.5 o podmienkach stáťia vozidiel na území mesta Senica, o dani za užívanie verejného priestranstva za trvalé parkovanie vozidiel na verejnom priestranstve a o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na miestnych komunikáciách (účinné od 1.8.2008, posledná zmena a doplnenie VZN účinné od 11.4.2019);
- Mapový podklad vo formáte *.pdf so zakreslenými parkovacími miestami;
- Tabuľky s počtom a rozdelením parkovacích miest na dočasné a trvalé vo formáte .xls;

¹⁰ Odbor dokladov a evidencií Prezídia Policajného zboru, podklady poskytnuté 3.7.2019

2.2.2 Analýza podkladov

Analýza VZN

Toto všeobecne záväzné nariadenie upravuje státie vozidiel na komunikáciách v správe Mesta Senica, miestnu daň za užívanie verejného priestranstva za trvalé parkovanie vozidiel na verejnom priestranstve a poplatok za dočasné parkovanie vozidiel na miestnych komunikáciách.

Státie vozidiel umožňuje na :

- a) miestach, kde to zákon č.8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nezakazuje, teda na a pozdĺž miestnych komunikácií,
- b) na verejných parkoviskách,
- c) parkoviskách vyhradených na trvalé parkovanie vozidiel,
- d) ostatných verejných priestranstvách, ktoré spĺňajú požiadavky na státie vozidiel a státie vozidiel nie je v rozpore so všeobecne záväzným právnym predpisom alebo normou.

VZN rozlišuje trvalé a dočasné parkovacie miesta, v oboch prípadoch sa v zmysle STN jedná o odstavné miesta v mieste bydliska, ktoré sú vo VZN zadefinované ako:

Dočasné parkovanie vozidiel je parkovanie vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií označených príslušnými zvislými a vodorovnými dopravnými značkami.

Oprávnenie na užívanie verejného priestranstva určeného na dočasné parkovanie vozidiel je viditeľné označenie vozidla parkovacím lístkom alebo predplatenou parkovacou kartou.

Trvalým parkovaním vozidiel mimo stráženého parkoviska je vyhradenie priestoru z verejného priestranstva ako parkovisko pre určité vozidlo. Pre jedno vozidlo je možné vyhradiť len jedno parkovacie miesto. Vyhradenie parkovacieho miesta musí byť vyznačené príslušnou vodorovnou dopravnou značkou. Vyznačenie vyhradeného parkovacieho miesta zabezpečí Mesto Senica. Vyhradenie parkovacieho miesta povoľuje cestný správny orgán.

O vyhradenie parkovacieho miesta môže požiadať fyzická osoba (občan) s trvalým pobytom v meste Senica alebo fyzická osoba oprávnená na podnikanie, resp. právnická osoba so sídlom podnikania alebo s prevádzkou v meste Senica. Za vyhradenie parkovacieho miesta sa platí daň za užívanie verejného priestranstva. Pre jedno vozidlo je možné požiadať len o jedno trvalé parkovacie miesto.

Trvalé parkovacie miesta sa nachádzajú v obytných častiach mesta, najmä na Starom sídlisku a v centre mesta a v časti Sotina.

Analýza výkresovej dokumentácie

Mapový podklad a tabuľky s rozdelením PM/OM vykazovali zaujímavé hodnoty. V meste je k dispozícii 1702 dočasných OM a 1232 trvalých OM.

Okrem trvalých a dočasných parkovacích miest, ktoré sú spoplatnené, sú k dispozícii aj nespoplatnené parkovacie miesta v parkovacích pruhoch v centre mesta pozdĺž nasledovných komunikácií:

- ul.Štefánikova, v dĺžke 661 m, tj. 102 PM
- ul.Vajanského, v dĺžke 272 m, tj. 42 PM
- ul.Hurbanova, v dĺžke 137 m, tj. 21 PM
- u.l. Hviezdoslavova, v dĺžke 808 m, tj. 124 PM
- Nám. Oslobodenia, v dĺžke 170 m, tj. 26 PM
- ul. Sotinská v časti Sotina, v dĺžke 928m, tj. 143 PM

Spolu môžeme zaevidovať pri dĺžke 6,5 m 458 pozdĺžnych PM. Neuvažujeme už s minimálnymi rozmermi vozidiel O1 podľa STN 73 6056, pretože je už neaktuálna, vozidlový park sa zmenil, uvažujeme s vozidlami skupiny O2.

V meste sú k dispozícii aj parkoviská, časť je mestských a časť súkromných resp. firemných, zväčša uzavretých alebo spoplatnených. Mesto má k dispozícii 38 parkovísk, kde je 327 PM a plochy na parkovanie o rozlohe 9 639 m², čo pri uvažovaní s plochou stojiska pre osobné vozidlo 20 m², môže byť priestor pre zaparkovanie cca 482 vozidiel. Podobným spôsobom môžeme prepočítať plochu firemných parkovacích plôch 12 477 m², môže byť priestor pre zaparkovanie cca 624 vozidiel a priamo môžeme pripočítať na 25 firemných parkoviskách 841 PM. Tzn., že v meste je celkovo k dispozícii ďalších 2 274 PM na parkoviskách.

Tab.3 Sumarizačná tabuľka parkovacích miest¹¹

parkovanie	trvalé	dočasné	pozdĺž ciest	P mestské	P firemné	suma
spoplatnené	1 255	1 759				3 014
bez poplatku			458			458
park. plochy				809	1465	2 274
						5 746

Pre mesto, v ktorom je aktuálne registrovaných 6 261 osobných vozidiel, je to prekvapivý počet PM. Otázka znie, akým spôsobom sa využívajú, respektíve, ako sú manažované, aby boli správne a účelovo využívané.

2.2.3 Pasport trvalých odstavných miest

Nakoľko trvalé OM zohrávajú kľúčovú úlohu, prenájmajú sa každý rok nanovo, tento rok niektoré nie sú prenajaté (147 PM ostalo voľných), preto bolo rozhodnuté, že overí skutkový stav. Ako sú označené trvalé PM, kde sa nachádzajú a koľko ich v skutočnosti je. Celkové vyhodnotenie prieskumu sa odvíja od celkového počtu trvalých PM.

Súčasný stav parkovacích kapacít v posudzovanej časti Sotina bol analyzovaný podrobnou rekognoskáciou a prieskumom „in-situ“. Na každej ulici bol zaznamenaný skutkový stav parkovacích a odstavných miest, ich rozloženie/umiestnenie podľa dopravného značenia a rozdelenie na trvalé a dočasné OM a miesta pre ZŤP.

Celkovo bolo zaznamenaných v riešenej lokalite časti Sotina 1466 OM, rozdelených na 895 trvalých, 581 dočasných OM a z toho 36 vyhradených pre ZŤP. Na základe tohto zistenia bola upravená výkresová dokumentácia, vid'. Príloha č.2, v ktorej sú parkovacie a odstavné miesta doplnené podľa skutkového stavu.

Na Starom sídlisku a v meste je 910 OM, rozdelených na 360 trvalých, 550 dočasných OM a z toho 20 vyhradených pre ZŤP.

K zásadnejším zmenám počtu OM došlo na parkovacích plochách T11, kde bola vykonaná zmena parkoviska P5 a P6 na trvalé odstavné státi priradené k ploche T11 v počte 26 stojísk, na ploche D6 je vyznačených menej dočasných OM (-9), na ploche D30 na ul. Sv. Cyrila a Metoda sú vyznačené

¹¹ Podklady: MÚ Senica

pozdĺžne státi v počte 15 stojísk, ktoré nie sú započítané do plochy D30, ale v tomto priestore môže zaparkovať až 25 vozidiel. Na ploche D34 ul. Sotinská je k dispozícii o 10 OM menej a naopak na ploche D33 na ul. J. Bežu je k dispozícii o 15 OM viac. Okrem toho sú niekde menšie disproporcie +- 2 alebo 3 OM, čo spôsobili vstupy do bytových domov, pred ktorými nie je možné parkovať. Všetky odchýlky od počtu evidovaných OM sú zaznamenané v tabuľkách 4 až 10.

3. Prieskum statickej dopravy

3.1 Metodika prieskumu

Prieskum bol vykonaný v dňoch 19. a 20. júna 2019. V stredu 19.6. prebiehal prieskum v centre mesta na vybraných dočasných PM v čase od 8.00h do 12.00h a od 14.00h do 18.00h. Jednalo sa o prieskum dočasných PM na uliciach: J.Kráľa, j.Hollého, Brezová, Moyzesova, Fajnorova, Komenského a SNP. Účelom prieskumu bolo overenie reálnosti a dostupnosti fyzických kapacít sčítačov pre následné vykonanie prieskumu 100% OM v časti Sotina a 100% trvalých OM a maximálny možný počet OM na Starom sídlisku a v centre. Zároveň bola vykonaná pasportizácia stojísk v časti Sotina.

Prieskum statickej dopravy na sídliskách sa uskutočnil dňa 20. júna 2019 v čase od 6,00h do 20,00h (posledný záznam sa vykonával o 19,00h). Počas 14 hodín špecializovaného prieskumu bolo cieľom zmapovať využívanie jednotlivých parkovacích a odstavných miest, tzn. zachytiť dopravný dopyt v čase.

Prieskum sa realizoval formou záznamu obsadenia PM/OM v intervale 1 h formou presunu po zónach rovnakým smerom. Záznamy boli následne prevedené do súboru xls.

Základné vyhodnotené údaje:

- Celkový počet OM
- Max hodinová obsadenosť
- Využitelnosť OM
- Z toho miesta pre ZŤP
- Min. hodinová obsadenosť

3.2 Rozdelenie územia na zóny

Na základe pasportizácie - určeného počtu parkovacích a odstavných miest v posudzovanej v oblasti boli údaje o dostupných kapacitách statickej dopravy rozčlenené na lokality v sledovaných zónach, kde sa následne vykonával dňa 20.6.2019 prieskum.

Tab.4 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S1

Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
D30	sv.Cyrila a Metoda	154	179	7
D23	sv.Gorazda	22	22	2
		176	S1 spolu 201	9



Obr.5 Zobrazenie stanovišta S1

Tab.5 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S2

Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
D34	Sotinská	54	44	2
D35	Sotinská	16+12	28	0
T1	Sotinská	20	18	1
T2	Sotinská	13	13	1
T3	Sotinská	25	25	0
T4	Sotinská	5	5	0
T5	Sotinská	42	42	1
T6	Sotinská	7	7	1
		194	S2 spolu 182	6



Obr.6 Zobrazenie stanovišta S2

Tab.6 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S3

Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
D33	J.Bežu	17	32	3
D20	S.Jurkoviča	70+18+36	70+12+36	0
T24	S.Jurkoviča	34	33	0
T25	S.Jurkoviča	55	55	0
T26	S.Jurkoviča	27	26	0
T27	S.Jurkoviča	115	115	1
		371	S3 spolu 379	4



Obr.7 Zobrazenie stanovišťa S3

Tab.7 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S4

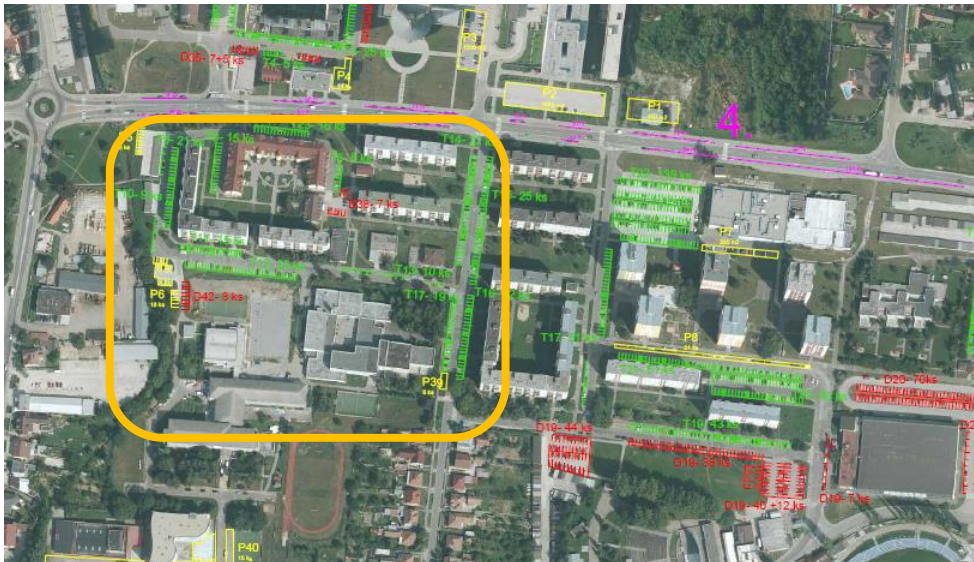
Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
D19	L.Novomestského	44+38+52+7	44+38+52+7	3
T22	L.Novomestského	139	139	1
T18	L.Novomestského	31	31	1
T21	L.Novomestského	51	51	0
T20	L.Novomestského	50	50	0
T19	L.Novomestského	43	43	0
		455	S4 spolu 455	5



Obr.8 Zobrazenie stanovišťa S4

Tab.8 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S5

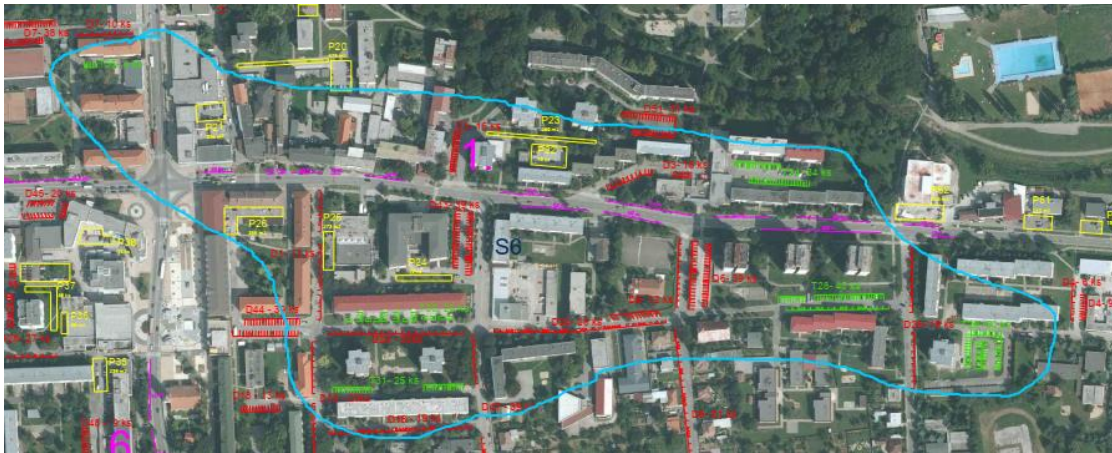
Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
D38	gen.L.Svobodu	7	9	2
D42	gen.L.Svobodu	8	8	1
T10	gen.L.Svobodu	9	10	0
T9	gen.L.Svobodu	21	21	2
T8	gen.L.Svobodu	15	15	0
T11	gen.L.Svobodu	15	37	0
T12	gen.L.Svobodu	33	33	0
T23	gen.L.Svobodu	16	16	1
T7	gen.L.Svobodu	8	8	1
T13	gen.L.Svobodu	10	10	2
T14	J.Mudrocha	22	22	0
T17	J.Mudrocha	19	19	1
T16	J.Mudrocha	22	22	1
T15	J.Mudrocha	25	25	1
		230	S5 spolu 259	12



Obr.9 Zobrazenie stanovišta S5

Tab.9 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S6

Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho:
				ZŤP
T29	J.Hollého	49	49	0
T30	J.Hollého	20	20	0
T28	J.Hollého	45	45	0
T31	J.Kráľa	25	25	1
T35	Továrenská	4	4	0
T34	Štefánikova	34	34	1
D1	J.Kráľa	13	13	1
D6	J.Hollého	48+12	39+12	1
D7	Továrenská	10	10	1
D28	Komenského	19	19	0
D43	SNP	39	39	2
D44	J.Kráľa	39	39	0
D24	J.Hollého	20+28	20+28	3
D18	J.Kráľa pri MŠ	20	20	0
D28	Komenského	19	19	0
D51	Štefánikova, nové	31	31	0
D3	Štefánikova	16+18	16+18	1
		509	S6 spolu 500	11



Obr.10 Zobrazenie stanovišta S6

Tab.10 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S7

Parkovanie	Ulica	Evidovaný počet parkovacích miest	Skutočný počet parkovacích miest	Z toho: ZŤP
T48	Robotnícka	20	20	0
T46	Priemyselná	9	9	0
T37	Hviezdoslavova	2	2	0
T45	Palárikova	21	21	0
T44	Kalinčiakova	12	12	1
T43	Kalinčiakova	21	21	1
T42	Kalinčiakova	21	21	0
T39	Palárikova	29	29	1
T38	Palárikova	9	9	0
T40	Kalinčiakova	20	20	0
T41	Kalinčiakova	3	3	0
T32	Železničná	16	16	0
D11	Palárikova	29	25	1
D39	Kalinčiakova, Železn.	12+12+21	12+12+21	1
D14	Hviezdoslavova	15	15	1
D12	Kalinčiakova, Železnič	13+16	13+16	0
D10	Priemyselná	42+16	42+16	0
D36	Ružová	22	22	1
D26	Robotnícka PaMK	27	27	2
		414	S7 spolu 410	9



Obr.11 Zobrazenie stanovišťa S7

3.3 Vyhodnotenie prieskumu

Okrem zisťovania počtu odstavných miest boli v rámci prieskumov zisťované údaje o rozsahu a dobe využívania parkovacích miest v sledovaných zónach. Prieskum bol zameraný na využívanie spoplatnených parkovacích miest, ktoré sú k dispozícii užívateľom, na Starom sídlisku a v centre mesta a v časti Sotina. Sledované boli trvalé a dočasné parkovacie miesta a ich využívanie počas dňa a správanie sa parkujúcich vodičov.

Všeobecné zistenia z prieskumu dňa 19.6.2019, centrum:

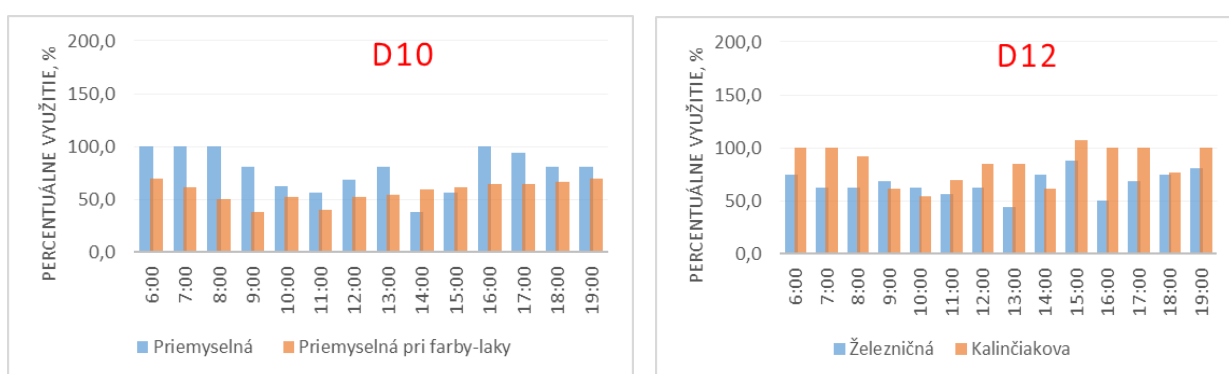
- Najvyťaženejšie boli v dopoludňajších hodinách parkovacie plochy:
 - D28 Komenského, o 9.00h bola vyťažená na 115,8%
 - D1 J.Kráľa, od 9.00 do 11.00h bola vyťažená na 100 až 107,7%
 - D44 J.Kráľa (SMS), o 9.00h bola vyťažená na 100%
- Najvyťaženejšie v popoludňajších hodinách boli parkovacie plochy:
 - D44 J.Kráľa (SMS), od 16.00 do 17.00h bola vyťažená na 100 až 102,7%
 - D28 Komenského, od 16.00 do 17.00h bola vyťažená na 110,5%
 - D6 Hollého, od 16.00 do 17.00h bola vyťažená na 102,6 až 110,3%

Podrobné vyhodnotenie je uvedené v Prílohe 4.

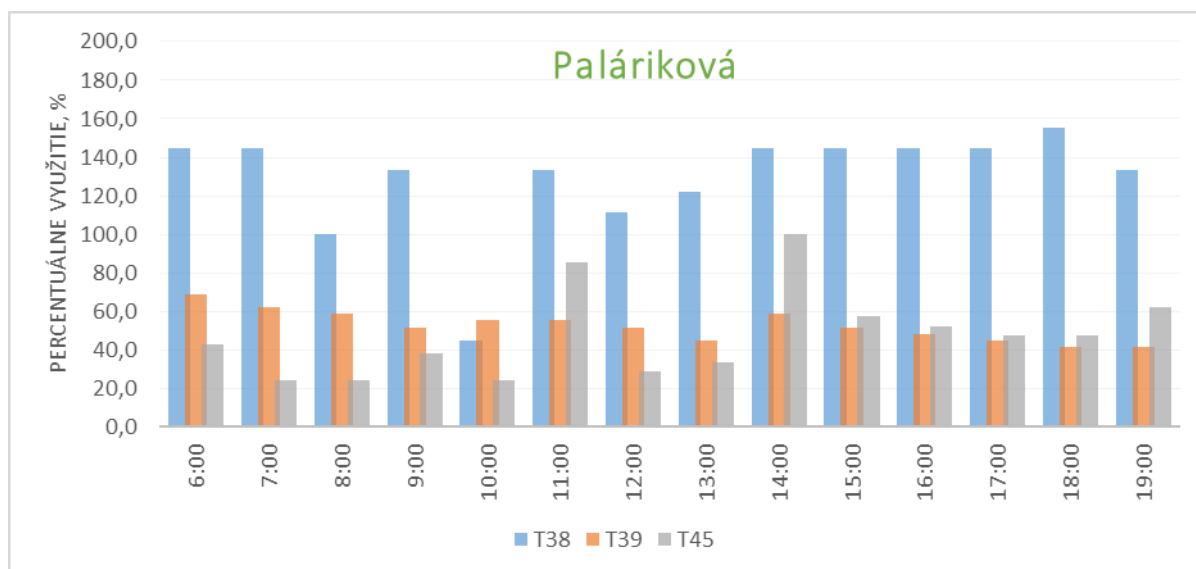
Výsledky prieskumu dňa 20.6.2019, najzaťaženejšie plochy:



Graf.1 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D3 a D39



Graf.2 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D10 a D12



Graf.3 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy T38, T39 a T45

T38 – jediná parkovacia plocha s trvalým parkovaním v centre, ktorá je plnohodnotne využívaná.

Výsledky prieskumu dňa 20.6.2019, Staré sídlisko, najzaťaženejšie plochy:



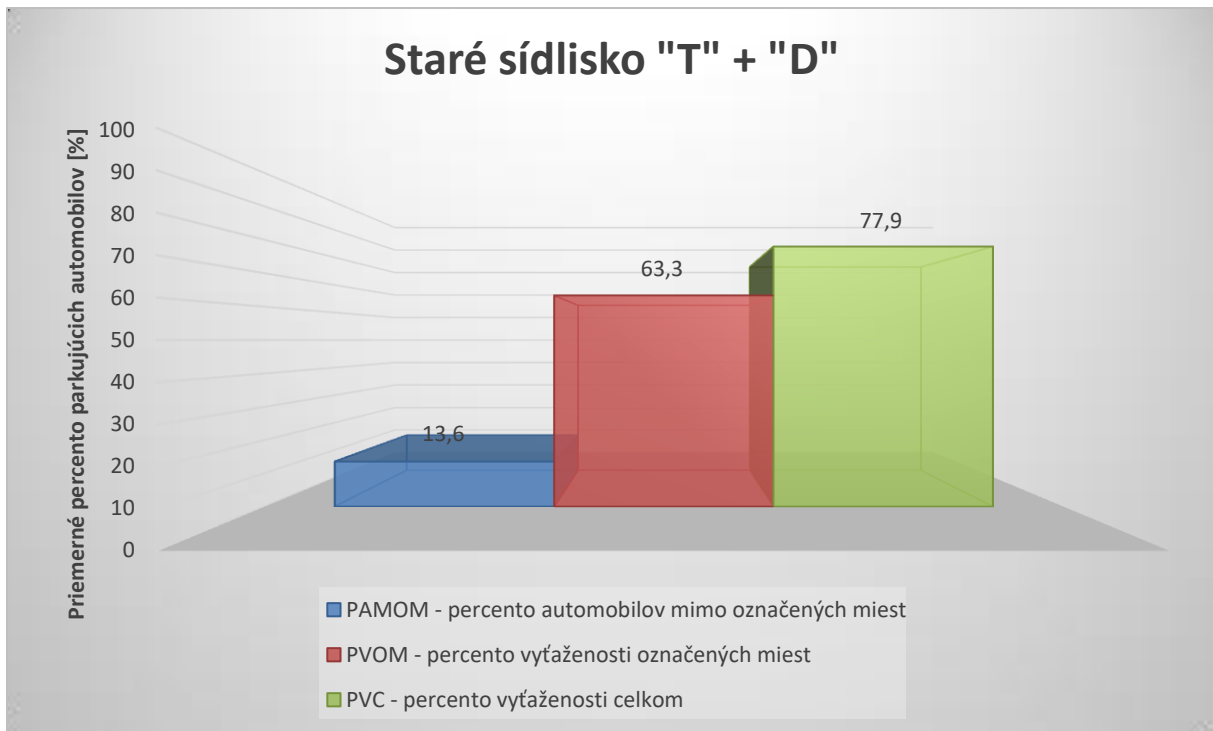
Graf.4 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťaženosť poplatných stojísk na Starom sídlisku

D6: na 4 parkovacích miestach sú umiestnené kontajnery na triedený odpad;

D16: Ulica Moyzesova, v okolí Polície SR boli parkovacie miesta v priebehu celého dňa obsadené. Postupne na ulici Moyzesova v smere k základnej škole, sa obsadenosť jednotlivých parkovacích miest znižovala. Vozidlá parkovali aj na šikmých žltých čiarach a na zelení.

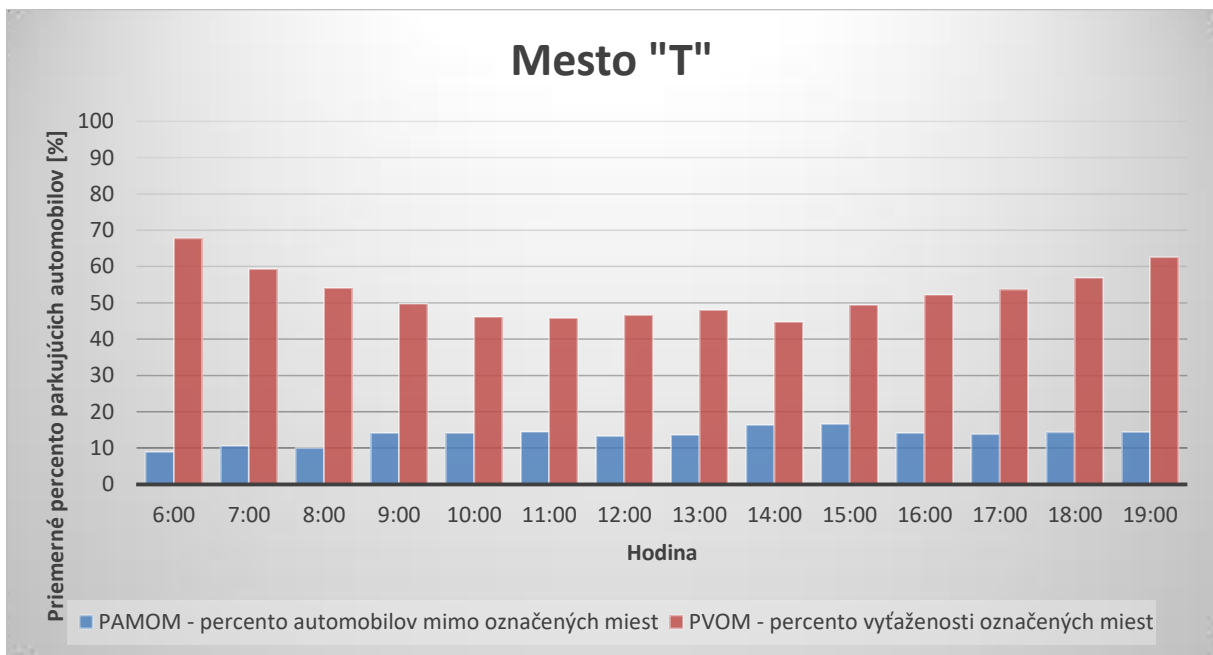
D47: Najvzdialenejšia časť od MÚ : počas celého dňa tam parkovalo maximálne 1 auto, Najbližšia časť od MÚ: autá parkovali mimo vyhradených miest (takmer zasahovali do križovatky).

D44: najviac využívané parkovisko – počas dňa v priemere na 90 %.

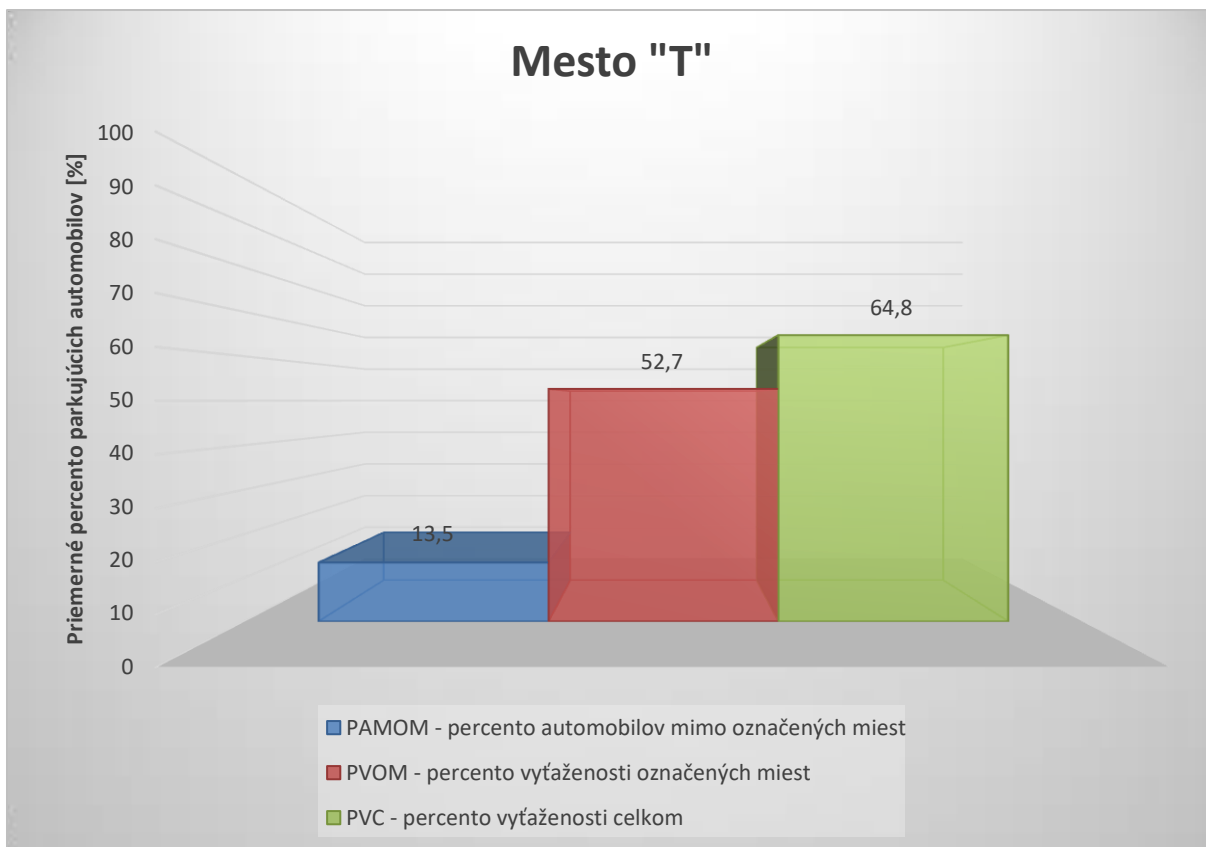


Graf.5 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich na Starom sídlisku

Výsledky prieskumu dňa 20.6.2019 v celom meste, najzaťaženejšie plochy:

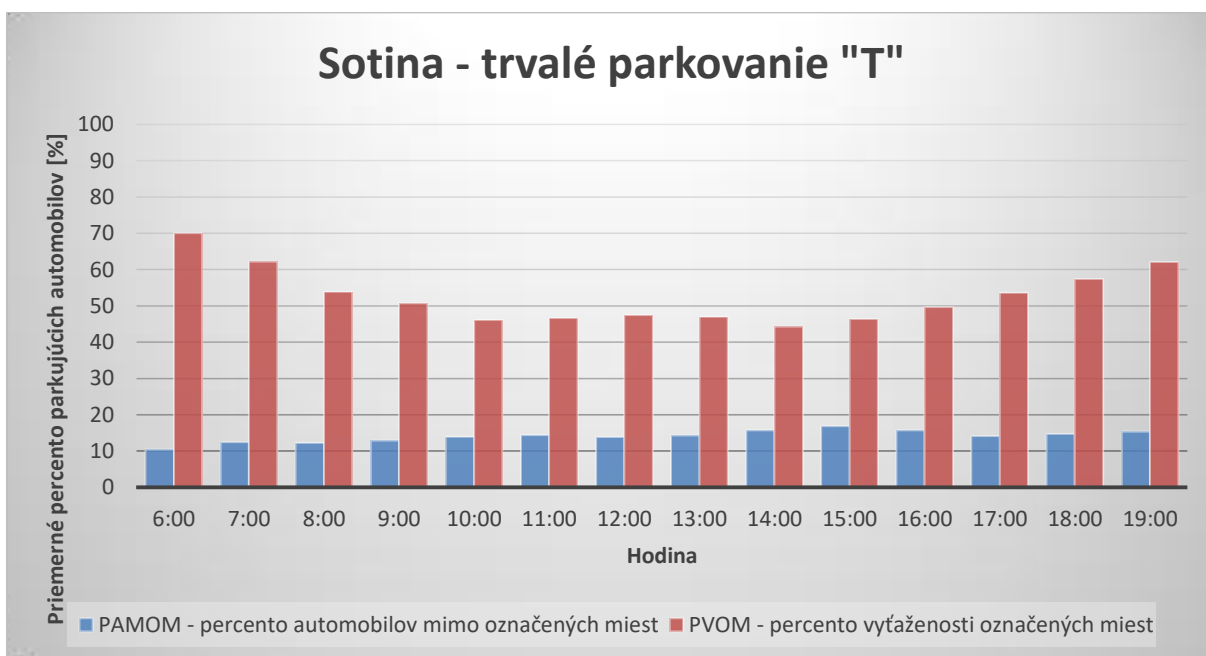


Graf.6 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťažnosť spoplatnených stojísk v meste

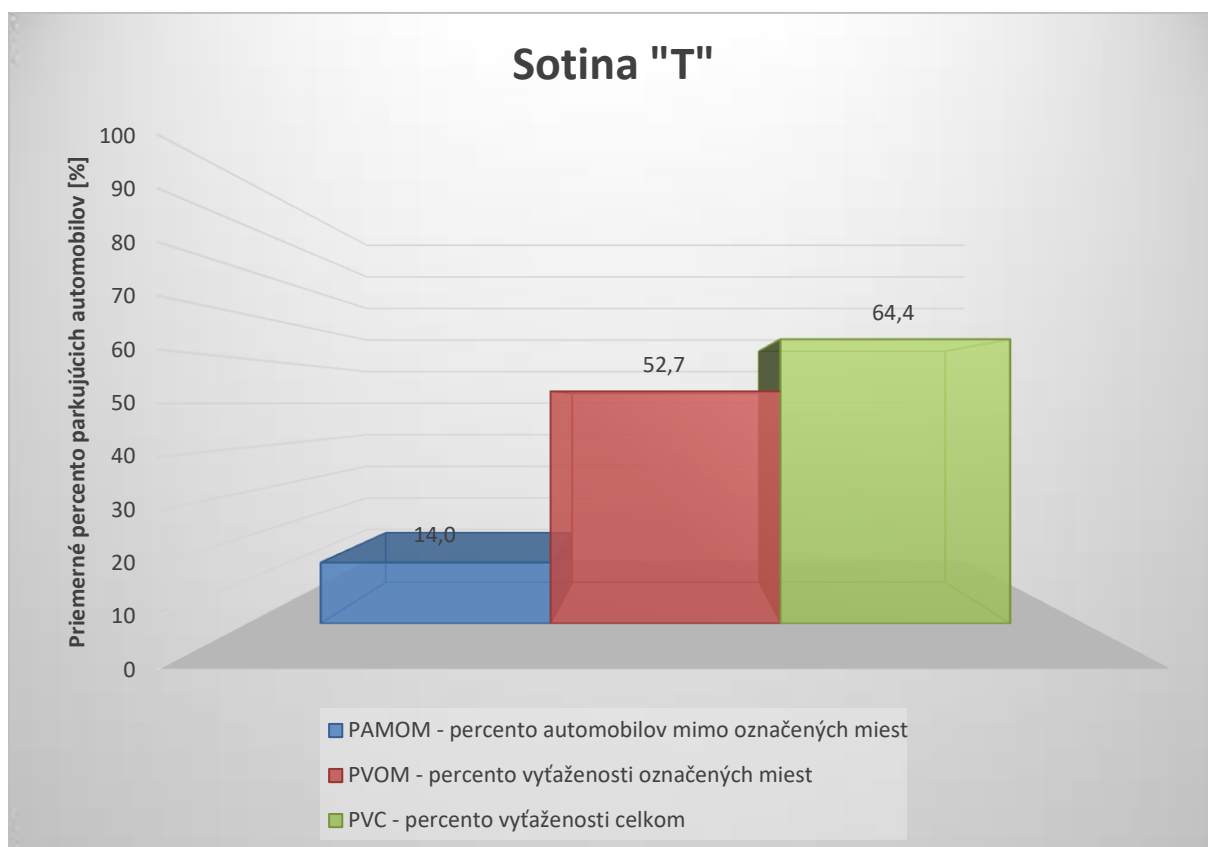


Graf.7 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich v celom meste

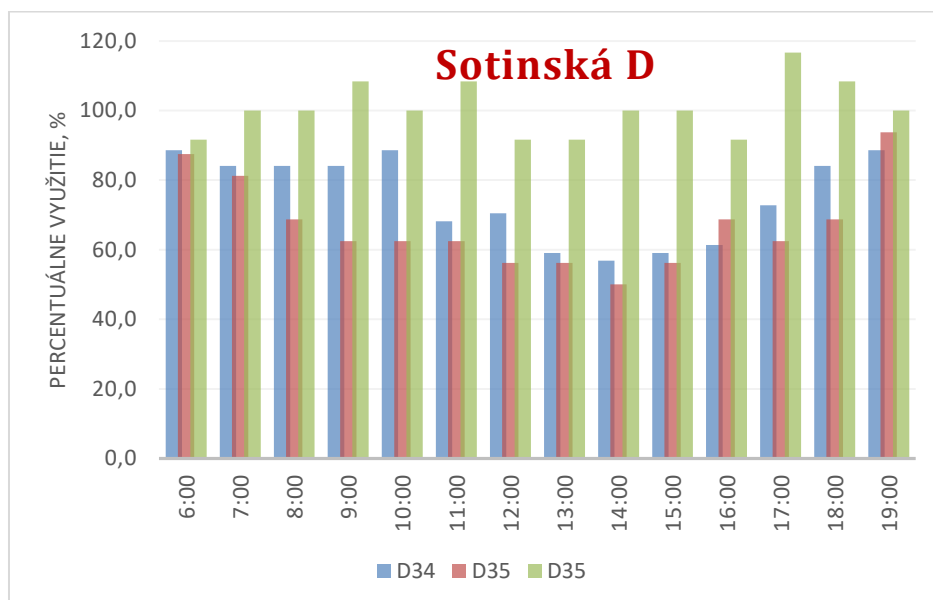
Výsledky prieskumu dňa 20.6.2019, časť Sotina:



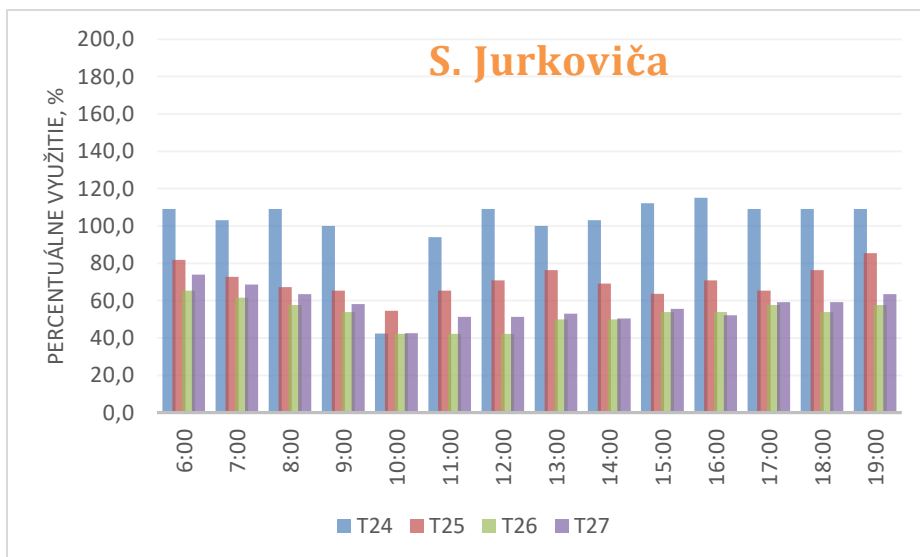
Graf.8 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťaženosť spoplatnených stojísk v časti Sotina



Graf.9 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich v časti Sotina

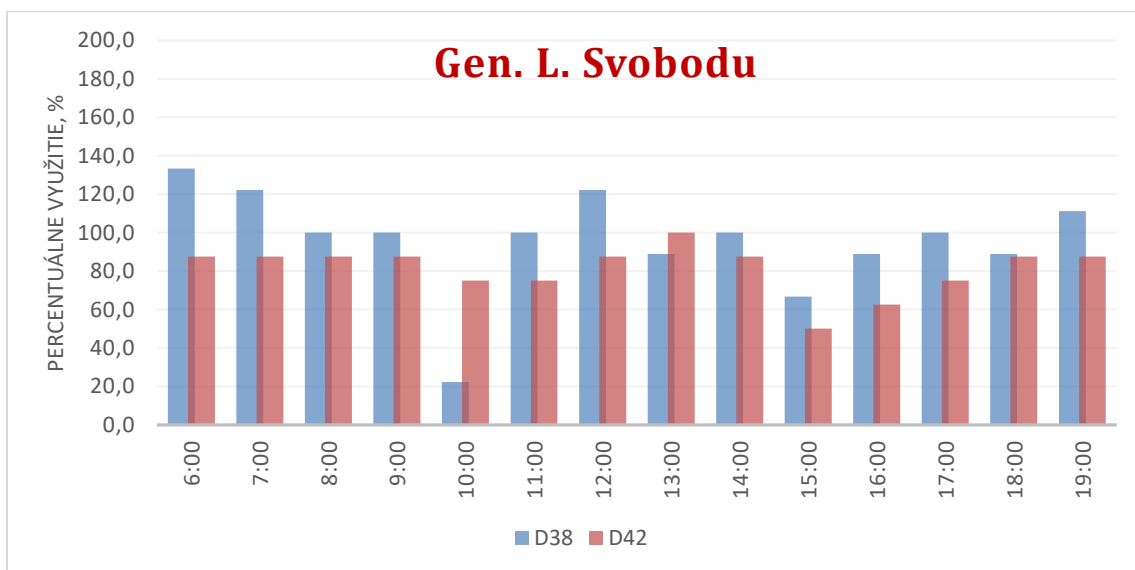


Graf.10 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D34 a D35



Graf.11 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy T24, T25, T26 a T27

T24 a T6 – jediné parkovacie plochy s trvalým parkovaním na Sotine, ktoré sú je plnohodnotne využívané.



Graf.12 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D38 a D42

Podrobné vyhodnotenie prieskumu je uvedené v prílohe č.4.

Časť Sotina:

- Celkový počet OM v časti Sotina je 1466, z toho 895 T a 581 D (36 ZŽP)
- maximálny počet parkujúcich automobilov na OM spoločne (T+D) bol zaznamenaný vo štvrtok 20.6.2019 ráno o 6:00h: 1136 voz.
- maximálny počet parkujúcich automobilov zaznamenaných na trvalých stojiskách – vo štvrtok 20.6.2019 ráno o 6:00h: 699 voz.
- maximálny počet parkujúcich automobilov zaznamenaných na dočasných stojiskách – vo štvrtok 20.6.2019 večer o 19:00h: 438 voz.

- počet evidovaných automobilov na sídlisku Sotina (podľa adresy v registri ODI Senica): 1762 voz.
- počet OM je o 296 nižší, než počet evidovaných vozidiel podľa ODI PPZ
- maximálny zaznamenaný počet parkujúcich automobilov na OM (1136) je nižší ako počet OM (1466)

Podrobné vyhodnotenie v tabuľkovej forme je uvedené v prílohe č. 4.

V lokalite S5 počas celej doby prieskumu vozidlá stáli aj mimo vyznačených miest, pričom boli voľné označené parkovacie miesta. Nenastal žiadny prípad, kedy by boli obsadené všetky označené parkovacie miesta (T - trvalé). Na parkoviskách označených ako D (dočasné), vozidlá stáli počas celého dňa aj mimo vyznačených miest, ktoré neboli obsadené.

3.4 Výpočet teoretickej potreby odstavných miest

Parkovanie predstavuje dočasné státie vozidiel pri celi dopravy vyplývajúceho z účelu cesty (do zamestnania, na nákup a pod.), **odstavenie** vozidla predstavuje v dlhodobom horizonte pravidelné státie v mieste zdroja dopravy vyplývajúceho z vlastníctva vozidla (sídlo vlastníka vozidla). Zatiaľ, čo počty parkovacích miest sa vypočítavajú podľa predpokladaného počtu účelových jednotiek pripadajúcich na jedno stojisko v závislosti od druhu objektu (účelu cesty), počty odstavných stojísk by mali odpovedať stupňu automobilizácie.

3.4.1 Teoretický výpočet vs. technické normy

Dimenzovanie počtu PM vychádza z technických noriem. Dlhodobo je v mestách poddimenzované. Pôvodné sídliská sa dimenzovali podľa STN 736110:1974, kde 1 OM pripadalo na 30 obyvateľov. Posun nastal v roku 2004, kedy sa začalo počítať 1 OM na 20 obyvateľov. Výraznejšia zmena prišla až v roku 2012, kedy sa však už stupeň automobilizácie zvýšil o 50%. Parkovacie miesta sa začali dimenzovať v závislosti od stupňa automobilizácie a odstavné miesta od veľkosti bytov (podľa počtu izieb).

V súčasnej dobe sa návrh počtu odstavných a parkovacích miest dimenzuje podľa STN 73 6110/Z2: 2015:

$$N = 1,1.O_o + 1,1.P_o.kmp.kd$$

Kde:

kmp - regulačný koeficient mestskej polohy

kd – súčiniteľ vplyvu del'by prepravnej práce

koef. 1,1 zahŕňa 10% rezervu stojísk pre krátkodobé parkovanie návštev verejne prístupných

Nakoľko v tejto časti štúdie riešime problematiku odstavných stojísk pre dlhodobé parkovanie vozidiel na sídliskách a v mieste bytových domov v meste, budeme pri určovaní potrebného počtu O_o vychádzať z rozlohy bytov nasledovne:

do 60 m ²	1 stojisko/byt	max.2i byt
60 - 90 m ²	1,5 st./byt	max. 3i byt
nad 90 m ²	2 st. / byt	

Tab.11 Výpočet potreby OM podľa STN 73 6110/Z2

lokality prieskumu	skutočný počet OM			potreba OM/STN,Z2:2015			chýbajúce OM
	dočasné	trvalé	spolu	dlhodobé	krátkodobé	celkom	dlhodobé
S1	191	0	191	458	46	504	267
S2	83	112	195	285	28	313	90
S3	141	230	371	594	59	817	223
S4	141	314	455	862	86	948	407
S5	15	215	230	877	88	965	647
S6	144	167	311	1538	154	1913	1227
S7	183	288	471	2061	206	2267	1590
	898	1326	2224	6675	667	7342	4451

Podľa teoretického prepočtu by v meste v okolí Starého sídliska a na sídlisku Sotina malo byť 6675 odstavných stojísk.

Ostatné byty v meste (mimo lokalít prieskumu) potrebujú 405 OM, to je spolu 7080 dlhodobých OM pre celé mesto. Stále je však na mieste polemika, či sa prispôbovať narastajúcemu počtu vozidiel a súčasným normovým požiadavkám aj pre byty (5440 bytov), ktoré sú súčasťou mesta.

Podrobné výpočty podľa lokalít prieskumu v tabuľkovej forme sú uvedené v prílohe č. 5.

3.5 Dotazníkový prieskum

Dotazníkový prieskum je základným nástrojom a súčasťou dopravného plánovania. V SR nie sú schválené žiadne oficiálne predpisy, ktoré by definovali jeho rozsah a požadovaný vecný obsah. Dotazník bol cielený ako informačný nástroj pre obyvateľov a späťne aj pre mesto, pre získanie základných informácií od obyvateľov.

Dotazník bol zverejnený na webe mesta v čase od 24.6.2019 do 19.7.2019. Znenie otázok je uvedené v Prílohe č.6.

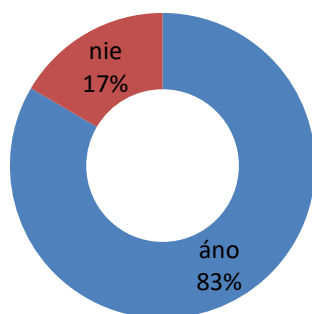
Na dotazník odpovedala 1257 respondentov, 40 písomne a 1217 elektronicky:

- 83% respondentov nie je spokojných so súčasným stavom parkovania v meste,
- až 13% respondentov (tj. 161) vlastní viac ako 3 osobné vozidlá,
- 61% respondentov súhlasí, aby došlo ku zmenám v systéme parkovania v meste;

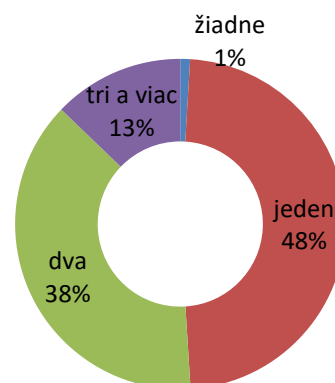
Iné zaujímavé názory z dotazníka:

- Zrušiť zeleň a vybudovať inú,
- Zeleň zachovať a na priestore parkoviska postaviť niekoľko poschodový parkovací dom,
- Zrušiť aj ztřp, často sú voľné,
- Treba stavať poschodové parkoviská;

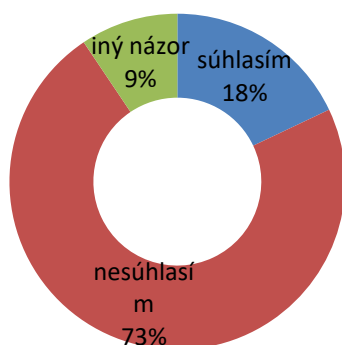
1. Spokojnosť s parkovacími možnosťami



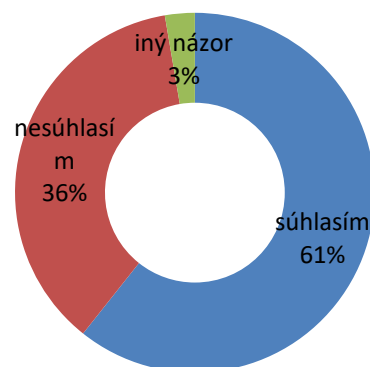
2. Vlastníctvo vozidiel



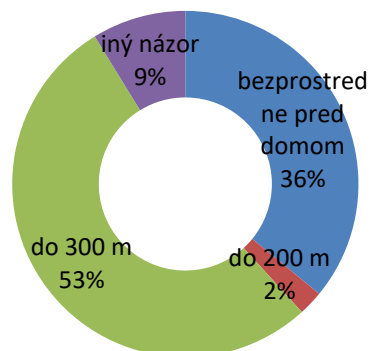
3. Rozširovanie parkovacích plôch na úkor zelene



4. Zmena súčasného stavu



5. Vzďialenosť pre zaparkovanie



4 Záverečné zhrnutie a odporúčania

Manažment parkovania zvyčajne nevyžaduje veľké investície, ako sú nové cesty alebo ponuku verejnej dopravy navyše, takže ho možno realizovať v relatívne krátkej dobe. Určitý druh manažmentu parkovania nájdeme dnes takmer už vo všetkých menších i väčších mestách v Európe. Aj zo strany verejnosti je dobre prijímaný.

Politika nadmernej ponuky parkovacích miest bráni dostupnosti priestoru pre všetkých: chodcov, cyklistov, užívateľov verejnej dopravy aj motoristov.

Do manažmentu parkovania je potrebné zaviesť účinné ekonomické mechanizmy, ktoré uvádzajú do súladu poplatky za uličné a mimo uličné parkovanie, čím môžu významne znížiť rotáciu pri hľadaní parkovacích miest.

Znížené alebo dokonca nulové cestovné u verejnej dopravy je prijateľné, ale ich účinnosť na úsporu a na zníženie využívania áut je veľmi nízka. Ich hlavným účinkom by bol prestup cyklistov a chodcov na verejnú dopravu. Oproti tomu je platené parkovanie vysoko účinné a primerane prijateľné. Iný prieskum ohľadom účinnosti týchto opatrení ukazuje, že zdvojnásobenie parkovného znižuje používanie vozidiel o 20%, zatiaľ čo pri zodpovedajúcom zvýšení frekvencie verejnej dopravy sa odhaduje zníženie používania vozidiel len o 1-2%¹².

Výsledky vykonaného prieskumu ukazujú, že:

- v niektorých lokalitách je nedostatok OM najmä počas nočných hodín (Hviezdoslavova D14, Priemyselná D10, Kalinčiakova D12), kde sa stojiská naplnili vo večerných hodinách a bolo obsadené aj ráno o 6.00h,
- celodenne obsadené boli parkovacie plochy Palárikova D11 aj T38, J.Kráľa D44 a na Sotine plochy označené ako T6 a D35 kolmé ul. Sotinská, T24 ul. S.Jurkoviča a T13 a D38 na ul. Gen.Svobodu,
- aj v časti Sotina je nedostatok OM na niektorých uliciach len počas nočných hodín (Sotinská T2 a T6, S.Jurkoviča T24, Novomestského T19, gen.Svobodu T13 a D38), kde sa stojiská naplnili vo večerných hodinách a bolo obsadené aj ráno o 6.00h,
- tieto výsledky sú znázornené farebnou škálou v tabuľke v prílohe 4a;
- mesto disponuje celkovo 5 746 miestami pre parkovanie a odstavovanie vozidiel. Z toho je 3 014 OM spoplatnených, 2 274 PM sa nachádza na parkovacích plochách (809 PM je na parkoviskách v správe mesta) a približne 458 PM sa nachádza v parkovacích pruhoch pozdĺž mestských komunikácií. Počty PM na plochách boli prepočítavané podľa plochy parkoviska, sú približné;
- pomer trvalo prenajatých OM a dočasne disponibilných OM je veľmi vysoký, až 42,8% stojísk je trvalo prenajatých/vyhradených;
- podľa štatistik PPZ SR bolo k 30.6.2019 evidovaných v meste Senica celkovo 8 568 vozidiel, z toho 6 261 osobných aut;

Hlavné ciele manažmentu parkovania:

- zavádzanie systémovo rovnakých princípov v parkovaní na území celého mesta so zlepšovaním podmienok pre parkovanie a odstavovanie motorových

¹² Kodransky, M. & Hermann, G. 2011. Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), New York.

vozidiel obyvateľov mesta,

- v centre mesta uprednostňovať krátkodobé parkovanie pred dlhodobým najmä, zabezpečiť podmienky pre zásobovanie (vyhradenie prístupných zásobovacích miest v stanovenom dennom režime zásobovania),
- dosiahnutie samo financovateľnosti činností pri riešení problematiky statickej dopravy na území celého mesta,
- definovanie funkčných a inštitucionálnych vzťahov medzi mestom a prenajímateľom parkovísk pôsobiacimi na území mesta. Zmluvné vzťahy o prenájme plôch a spoplatnenia parkovania, tarifné usporiadanie a pod.
- uprednostňovať nároky obyvateľov centra mesta na parkovanie a nároky dopravnej obsluhy a zariadení slúžiacim potrebám mesta,
- preferencia mimo uličného parkovania,
- systematická kontrola a účinná represia voči porušovateľom prijatých parkovacích pravidiel;

Odporúčania pre riešenie v meste Senica:

- zefektívniť manažment parkovania,
- prehodnotiť súčasný stav „trvalého“ a „dočasného“ parkovania,
- zvážiť nevyhnutnosť rozširovania počtu PM resp. OM na úkor zelene v meste,
- pokiaľ vznikne nevyhnutnosť dobudovať OM na sídlisku, využiť moderné parkovacie systémy, ktoré na malom priestore umiestnia veľa vozidiel (napr. automatické parkovacie systémy prisunuté k budove a pod.),
- zvážiť iný systém spoplatnenia parkovania, napr. zónové, nakoľko podľa výsledkov prieskumu je v meste veľa vozidiel, ktoré tam nie sú evidované,
- zaviesť kontrolu oprávneného parkovania;

Zoznam tabuliek, obrázkov a grafov

Tab.1 Vývoj počtu osobných vozidiel v SR v rokoch 1990 až 2019

Tab. 2 Databáza evidencie vozidiel, výber Senica

Tab.3 Sumarizačná tabuľka parkovacích miest

Tab.4 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S1

Tab.5 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S2

Tab.6 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S3

Tab.7 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S4

Tab.8 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S5

Tab.9 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S6

Tab.10 Prieskum statickej dopravy v meste Senica, lokalita S7

Tab.11 Výpočet potreby OM podľa STN 73 6110/Z2

Obr.1 Stav stupňa automobilizácie vo vybraných okresoch SR v roku 2018

Obr.2 Poloha okresného mesta Senica v rámci Trnavského kraja

Obr.3 Cestná sieť mesta Senica

Obr. 4 Sieť liniek MHD Senica

Obr.5 Zobrazenie stanovišťa S1

Obr.6 Zobrazenie stanovišťa S2

Obr.7 Zobrazenie stanovišťa S3

Obr.8 Zobrazenie stanovišťa S4

Obr.9 Zobrazenie stanovišťa S5

Obr.10 Zobrazenie stanovišťa S6

Obr.11 Zobrazenie stanovišťa S7

Graf.1 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D3 a D39

Graf.2 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D10 a D12

Graf.3 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy T38, T39 a T45

Graf.4 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťaženosť spoplatnených stojísk na Starom sídlisku

Graf.5 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich na Starom sídlisku

Graf.6 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťaženosť spoplatnených stojísk v centre

Graf.7 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich v centre

Graf.8 Priemerné percento parkujúcich vozidiel a vyťaženosť spoplatnených stojísk v časti Sotina

Graf.9 Porovnanie parkujúcich vozidiel na spoplatnených miestach a mimo nich v časti Sotina

Graf.10 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D34 a D35

Graf.11 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy T24, T25, T26 a T27

Graf.12 Percentuálne zaťaženie parkovacej plochy D38 a D42

Zoznam použitých symbolov a skratiek

MHD	Mestská hromadná doprava
MK	Mestská komunikácia
M1	osobné vozidlo, max. 8 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča
M1G	osobné terénne vozidlo
OA	Osobný automobil
ODI	Okresný dopravný inšpektorát
OM	Odstavné miesto
PM	Parkovacie miesto
PPZ SR	Prezídium policajného zboru SR
PAMOM	percento automobilov mimo označených miest
PVC	percento vyťaženia celkom
PVOM	percento vyťaženia označených miest
SPA	Slovenská parkovacie asociácia
STN	Slovenská technická norma
TP	Technický predpis
ÚGD	Územný generel dopravy
VZN	Všeobecné záväzné nariadenie
ZÁKOS	Základný komunikačný systém
ZŤP	Fyzická osoba s ťažkým zdravotným postihnutím

Zoznam príloh

1. Databáza evidencie vozidiel mesta Senica
2. Mapový podklad parkovacích miest, aktualizácia
3. Rozdelenie PM na dočasné a trvalé, podkladový materiál
4. Vyhodnotenie prieskumu, komplet
Vyhodnotenie prieskumu, D vs. T
5. Výpočet teoretickej potreby odstavných miest
6. Dotazník
7. Fotodokumentácia