



Mestská časť Bratislava – Lamač

Materiál na rokovanie mimoriadneho
Miestneho zastupiteľstva
m. č. Bratislava - Lamač
dňa 28.2.2012

5)

Stratégia dopravnej politiky parkovania Hlavného mesta SR Bratislavy

Predkladá:

Ing. Peter Šramko
starosta

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa
3. príloha – Stratégia dopravnej politiky.....
4. príloha – stanovisko MÚ BA Lamač
k stratégii dopr. politiky
5. príloha - záznam z rokovania

Zodpovedná:

Mgr. Gabriela Šedová,
prednostka

Spracovala:

Ing. Vlasta Rychtáriková,
ved. ODUR

Bratislava, február 2012

1.

**Návrh na uznesenie
z mimoriadneho rokovania
miestneho zastupiteľstva č. /2012/VI
zo dňa 28. 02. 2012**

k Stratégii dopravnej politiky parkovania Hlavného mesta SR Bratislavy

Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava – Lamač

A. b e r i e n a v e d o m i e

Stratégiu dopravnej politiky parkovania Hlavného mesta SR Bratislavy

- s pripomienkami

- bez pripomienok

2.

Dôvodová správa

Listom z 11.1.2012 zaslal hlavný dopravný inžinier Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy na vyjadrenie materiál „Stratégia dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislavy. Stanovisko k uvedenému materiálu bolo doručené odosielateľovi 26.1.2012. Následne listom zo 17.1.2012 pozval hlavný dopravný inžinier na prezentáciu stratégie starostov vybraných mestských častí, medzi nimi i starostu MČ Bratislava – Lamač. Prezentácia sa konala 30.1.2012 bez účasti zástupcu MČ Bratislava – Lamač. Záznam z rokovania poskytuje prehľad o stanoviskách jednotlivých zúčastnených mestských častí k prezentovanému materiálu.

Materiál „Stratégia dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislava“ a vyššie citované dokumenty pripojené k nemu predkladá mimoriadnemu zastupiteľstvu miestny úrad na základe uznesenia č. 3/2012-VI. Z 9.2.2012. Na uvedenom MZ bola otázka nastolená v materiáli „Stratégia“ prerokovaná so záverom bez uznesenia v tom zmysle, aby poslankyňa mestského zastupiteľstva za MČ Lamač p. Ondrišová zastávala k návrhom na prijatie zámerov prezentovaných v materiáli negatívne stanovisko.



Stratégia dopravnej politiky parkovania Hlavného mesta Bratislavy



Január, 2012



Obsah

Strana

1	Úvod.....	1
1.1	Východisková situácia.....	1
1.2	Cieľ	2
2	Potreba nového systému riadenia uličného parkovania pre Bratislavu	3
2.1	Súčasný problémy	3
2.2	Návrh riešenia a zámery.....	3
2.2.1	Vízia	3
2.2.2	Ciele a zámery.....	4
2.2.3	Navrhované zásady nového systému riadenia parkovania.....	4
3	Navrhovaný systém riadenia uličného parkovania.....	5
3.1	Všeobecne.....	5
3.2	Zavedenie jedného subjektu ako prevádzkovateľa parkovania pre mesto Bratislava	6
3.3	Výrazné zvýšenie počtu regulovaných a platených uličných parkovacích miest.....	9
3.4	Navrhované predpisy	9
3.5	Platené parkovanie – poplatky a technológia	10
3.5.1	Poplatky za parkovanie	10
3.5.2	Platobná technológia	10
3.6	Rezidentské parkovanie.....	12
3.7	Parkovanie pre invalidov	13
3.8	Systém kontroly dodržiavania predpisov	13
4	Navrhovaná metodika realizácie nového systému riadenia parkovania.....	16
4.1	Úvod	16
4.2	Navrhované rozhodnutia pre mestské zastupiteľstvo Bratislavy.....	16
4.3	Navrhované inštitucionálne zmeny	17
4.4	Navrhovaný pracovný plán.....	18
5	Hromadné garáže.....	20
6	Príloha A: Predchádzajúce správy	21

1 Úvod

Hlavné mesto Bratislava vypracúva základné materiály, ktorých cieľom je vytvoriť ucelený systemizovaný rozvoj statickej dopravy na území mesta. Jednotlivé podklady sa zabezpečili predovšetkým z medzinárodných projektov UNDP (podpora Spojených národov v projekte Udržateľná doprava v mestách), ktoré riešili metodické zásady dopravnej politiky statickej dopravy a sú súčasťou tohto materiálu. Tento proces sa riešil so svetovým odborníkom, zodpovedným za vypracovanie tejto metodiky, so Slovenskou parkovacou asociáciou a s autorizovanými stavebnými inžiniermi.

Snahou hlavného mesta Bratislavy je tento obsah a cieľ budúcej Metodiky predložiť aj na úrovni K8 ako aj ZMOSu. Cieľom by mohla byť jednotná dopravná politika parkovania, ktorá by potom so silou viacerých municipalít na Slovensku iniciovala potrebné zmeny zákonov, ktoré treba vykonať na úrovni NR SR.

Mesto Bratislava ponúka možnosť širokej odbornej diskusie s vedúcimi pracovníkmi miest zodpovednými za dopravu a jej rozvoj ako aj definovaní obsahovej časti a stanovenia priorít v postupnosti realizácie parkovacej politiky.

Základnými zásadami novej dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislavy je:

- spoplatnenie celého verejného priestoru,
- zvýhodnenie spoplatnenia pre rezidentov - trvalo bývajúcich obyvateľov miest,
- umožniť krátkodobé parkovanie a znevýhodniť dlhodobé - celodenné parkovanie v uličnom priestore,
- zrušiť vyhradené parkovanie,
- zaviesť jednotné zúčtovacie stredisko pre celé mesto s možnosťou nastavenia rôznej výšky poplatkov pre mestské časti samostatne ako aj v priebehu dňa,
- zaviesť fond dopravy z príjmov statickej dopravy, ktorý sa bude orientovať na údržbu statickej dopravy, organizáciu a reguláciu dopravy, preferovanie mestskej hromadnej dopravy a alternatívnych druhov dopravy.

Základným cieľom je v roku 2012 prijať všetky potrebné zásady v metodických a technických nástrojoch spolu s realizáciou pilotných projektov v niektorých mestských častiach. V roku 2013 pri súčasnom stave legislatívy realizovať na celom území mesta novú dopravnú politiku parkovania. V roku 2014 dosiahnuť potrebné zmeny legislatívy ako aj komplexných technických a administratívnych nástrojov na realizáciu a prevádzku systému parkovania.

1.1 Východisková situácia

Hlavné mesto Bratislava prijalo v roku 2009 Konceptiu parkovacej politiky pre mesto Bratislava. Kompletne znenie Konceptie sa nachádza v prílohe č.1 (len základná správa). Pokračovaním je vypracovanie novej stratégie parkovania (predkladaný materiál) v jej návrhu Dopranej politiky parkovania na území mesta Bratislava. Cieľom je vypracovanie komplexnej metodiky na zásady uplatňovania dopravnej politiky parkovania a jej realizáciu na celom území mesta.

Definícia novej stratégie parkovania pre mesto Bratislava sa vypracovala v rámci projektu UNDP/GEF „Udržateľná mestská doprava pre hlavné mesto SR Bratislava“. Medzinárodný konzultant v priebehu spracovania pripravil dve správy:

- a. Analýza súčasnej situácie uličného parkovania v Bratislave (príloha 2.) a
- b. Prehľad najlepších medzinárodných postupov (príloha 3).

Tieto správy sa prezentovali príslušným zúčastneným stranám na stretnutí, ktoré sa konalo v Bratislave dňa 30. mája 2011 a 5. septembra 2011. Okrem toho 11.novembra 2011 konzultant prezentoval príslušným zúčastneným stranám prvý návrh **Navrhovaného systému riadenia**

parkovania (jeho zásady sú súčasťou tohto materiálu). Zúčastnenými stranami bolo mesto Bratislava a mestské časti Staré Mesto, Nové Mesto, Ružinov a Petržalka.

Niekoľko zúčastnených strán predložilo písomné pripomienky k navrhovanej stratégii parkovania. Tie ktoré neodovzdali pripomienky sa deklarovali, že súhlasia s predloženým návrhom.

Predkladaná správa je základom na vypracovanie konečnej **Metodiky dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislava** a bude verziou na ďalšiu diskusiu s mestskými časťami. Súčasná verzia obsahuje:

- podrobnú navrhovanú dopravnú politiku,
- stratégiu riadenia uličného parkovania v Bratislave,
- navrhované právne a inštitucionálne zmeny potrebné na podporu navrhovanej stratégie a
- akčný plán na realizáciu tejto politiky.

1.2 Cieľ

Účelom tejto správy je poskytnúť mestu Bratislava priestor na diskusiu a rokovania s mestskými časťami a s mestským zastupiteľstvom týkajúce sa novej dopravnej politiky a stratégie parkovania pre celé mesto Bratislava. Okrem toho správa navrhuje všeobecnú – základnú metodiku na realizáciu nového systému riadenia parkovania, vrátane právnych a organizačných opatrení, ktoré sú nevyhnutné na jeho realizáciu.

Treba zdôrazniť, že táto správa nie je určená na použitie ako podrobný návrh a príručka realizácie, keďže je pravdepodobné, že po diskusiách a rokovaníach s verejnosťou a mestskými časťami budú prijaté niektoré zmeny.

Rozličné návrhy a názory prezentované v tejto správe predstavujú návrhy a názory autorov a niektoré časti tejto správy nevyhnutne neodzrkadľujú oficiálne stanovisko mesta Bratislava a/alebo mestských častí.

Po schválení princípov nového systému riadenia parkovania hlavným mestom Bratislava bude treba pripraviť podrobné návrhy, vrátane podrobného návrhu parkovania pre každú ulicu ako aj podrobnú prípravu všetkých právnych a organizačných reforiem a zmien potrebných na podporu nového systému parkovania.

Na vypracovaní detailných častí sa bude aktívne podieľať každá mestská časť, ktorá bude súhlasiť s jednotnými pravidlami dopravnej politiky parkovania. Z tohto finálna správa obsahuje návrh zásad potrebných zmien, ako aj predbežný postupný akčný a realizačný plán, usporiadaný v chronologickom poradí.

Štruktúra tejto správy je:

- Kapitola 2 stručne opisuje hlavné problémy súčasného systému riadenia parkovania a predstavuje víziu, ciele a zámery nového systému.
- Kapitola 3 opisuje základné návrhy a prvky pre nový systém riadenia parkovania.
- Kapitola 4 opisuje navrhovanú metodiku na realizáciu nového systému riadenia parkovania vrátane potrebných legislatívnych a organizačných zmien.
- Kapitola 5 opisuje základnú stratégiu parkovania mimo uličného priestoru v hromadných garážach.

2 Potreba nového systému riadenia uličného parkovania pre Bratislavu

2.1 Súčasné problémy

Správa č.1 (príloha 1) identifikovala hlavné problémy spojené so súčasným systémom riadenia parkovania. Týmito problémami sú:

1. uličné parkovanie v súčasnosti NIE JE využívané ako nástroj riadenia dopravy a dopytu, ale slúži a JE prostriedkom len na zvyšovanie príjmu. Avšak dokonca aj ako zdroj príjmu možno novou dopravnou politikou parkovanie využiť efektívnejšie.
2. Súčasná stratégia riadenia parkovania v skutočnosti podporuje používanie súkromných automobilov, keďže:
 - väčšina častí ulíc mimo centra mesta NIE JE obmedzená alebo regulovaná,
 - v regulovaných oblastiach je možnosť prenajať vyhradené uličné parkovacie miesto na výhradné a neobmedzené používanie na obdobie jedného roka (!),
 - na regulovanom verejnom priestranstve NIE JE zavedený limit pre maximálnu dĺžku parkovania,
 - hodinový poplatok za využívanie uličného parkovania je relatívne nízky a je jednoduché sfaľšovať papierové karty s cieľom vyhnúť sa platbe (!).
3. Súčasný systém účtovania a platenia nie je moderný a neodrádza od dlhodobého parkovania, pretože:
 - parkovanie prostredníctvom SMS má minimálny časový interval 90 minút, pričom mnoho aktivít môže trvať kratšie,
 - neexistuje limit na dĺžku plateného parkovania,
 - nie sú rozdielne poplatky počas rôznych časových období počas dňa a platba v čase najvyššieho dopytu po parkovaní je rovnaká ako v čase obdobia mimo dopravnej špičky.
4. Výsledkom je, že súčasný počet automobilov, ktoré sa na jednom parkovacom mieste vystriedajú za deň je veľmi nízky a dostupnosť príležitostí uličného parkovania v centre mesta je nízka. Keďže nie sú k dispozícii informácie o dostupnosti parkovania v reálnom čase, vodiči prichádzajúci do centra mesta strávia dlhú dobu hľadaním voľného parkovacieho miesta. Tento jav je rovnaký aj v mestských častiach, kde je vyššia koncentrácia záujmu spoločenských aktivít hospodárskeho spôsobu života (administratívne centrá).
5. Súčasný regulačný rámec nepodporuje zavedenie efektívnej stratégie parkovania z dôvodu rozdelenia právomoci medzi mesto a mestské časti a pretože neexistuje zákonná podpora kontroly porušovania predpisov týkajúcich sa plateného parkovania .
6. V oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní nie sú všetci rezidenti (trvalo bývajúcí občania mesta Bratislavy) uprednostňovaní počas večerných a nočných hodín.
7. Neexistuje účinná kontrola dodržiavania predpisov.

2.2 Návrh riešenia a zámery

2.2.1 Vízia

Bratislava sa musí stať mestom na svetovej úrovni s vysokou kvalitou života.

Systém mestskej dopravy sa stane udržateľným a bude poskytovať všetkým používateľom dopravnej infraštruktúry vysoký stupeň mobility a dostupnosti vo všetkých spôsoboch dopravy: automobil, verejná hromadná doprava, bicykel a chôdza.

Systém riadenia parkovania bude súčasťou integrovaného systému dopravy a bude slúžiť ako nástroj na dosiahnutie a udržanie cieľov a zámerov systému organizácie a riadenia dopravy.

2.2.2 Ciele a zámery

- Parkovacie predpisy na celom území mesta Bratislava musia byť jednotné, aby boli ľahko zrozumiteľné.
- Systém parkovania musí odrážať od používania automobilov s cieľom dlhodobého odstavenia vozidla (viac ako dve hodiny) musí podporovať krátkodobé parkovanie.
- Počet automobilov, ktoré sa na jednom parkovacom mieste vystriedajú za jeden deň v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní počas dňa by mal byť vysoký (4 alebo viac automobilov na jedno parkovacie miesto denne).
- Čas vynaložený na hľadanie parkovacieho miesta by mal byť minimálny (alebo nulový): elektronické senzory inštalované v blízkosti každého uličného parkovacieho miesta budú napojené na riadiace stredisko, ktoré bude v reálnom čase tiež prijímať informácie zo všetkých parkovísk nachádzajúcich sa mimo ulíc (hromadné garáže). Riadiace stredisko zobrazuje pomocou elektronických symbolov a internetu dostupnosť a náklady parkovacích miest v skutočnom čase.
- Uličné parkovacie miesta musia byť dostupné pre rezidentov v blízkosti ich domovov po pracovnej dobe.
- Poplatky za parkovanie majú odzrkadľovať trhovú cenu, zohľadňovať skutočný dopyt a cenu benzínu a /alebo cestovné za jednorazovú jazdu v mestskej hromadnej doprave.
- Systém riadenia parkovania by mal využívať najmodernejšiu technológiu pre platbu a kontrolu dodržiavania predpisov.
- Kontrola dodržiavania predpisov by mala byť transparentná, bez korupcie, a v čo najvyššej miere automatická.
- Vozidlá s nízkymi emisiami (t.j. elektrické vozidlá) môžu využívať zľavy z poplatkov alebo dokonca parkovať bezplatne.

2.2.3 Navrhované zásady nového systému riadenia parkovania

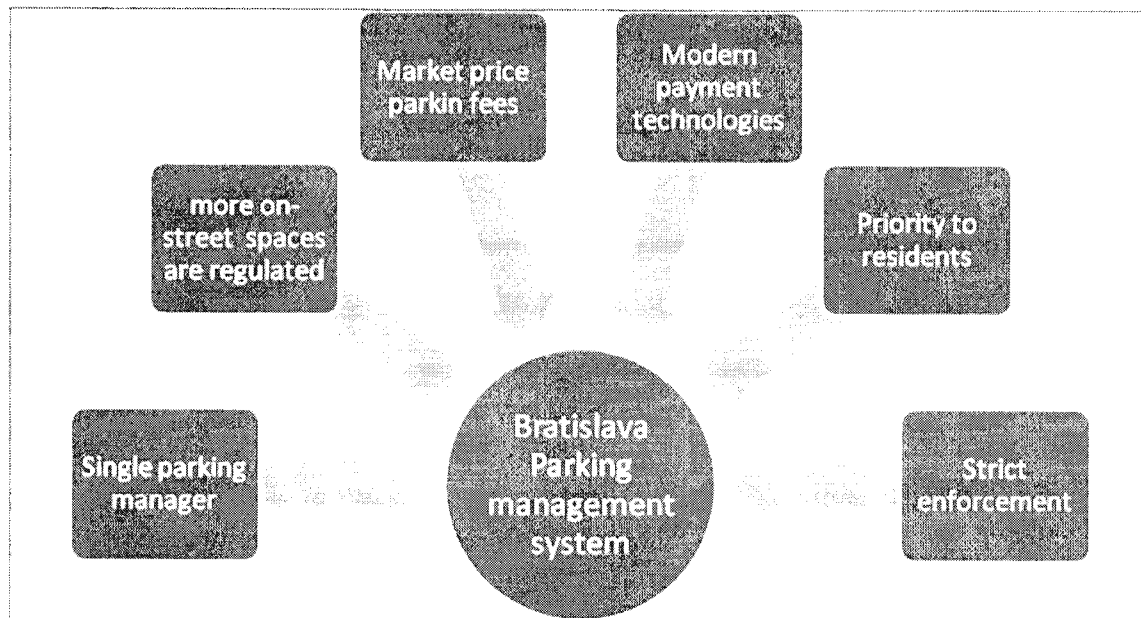
- Jeden subjekt (právnická osoba) by mal byť zodpovedný za návrh a realizáciu stratégie parkovania v celom meste. Tento subjekt by mal v mene mesta a mestských častí riadiť uličné parkovanie na cestách všetkých kategórií (I-IV). Právomoc tohto subjektu by mala byť podporená buď zmluvou s každou mestskou časťou alebo právomocou definovanou v mestských stanovách a rozhodnutiach mestského zastupiteľstva (VZN).
- Uličné parkovacie miesta už nebudú vyhradené pre firmy a jednotlivcov.
- Vyhradené parkovacie miesta budú limitované pre invalidov, diplomatov, špeciálne bezpečnostné služby a taxíky na ich stanovištiach. Keď sa stanú elektrické vozidlá populárne, odporúča sa vyhradiť parkovacie miesta pre tieto vozidlá.
- Trvanie uličného parkovania v oblasti s vysokým dopytom po parkovaní by malo byť obmedzené maximálne na 2 hodiny a dodržiavanie tohto obmedzenia by sa malo striktnie kontrolovať.
- Poplatky za parkovanie by sa mali líšiť v závislosti od časti dňa a zón mesta/mestských častí a mali by byť výrazne vyššie počas hodín dopravnej špičky a na úsekoch ciest s vysokým dopytom po parkovaní.
- Poplatky za parkovanie by mali umožňovať zaplatiť iba za presne využitý čas, dokonca aj v prípade, že parkovanie trvalo iba pár minút.
- Odporúča sa previesť zodpovednosť za kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov zo štátnej polície na mestské subjekty alebo dokonca na súkromné spoločnosti.
- V častiach ulíc s vysokým dopytom po parkovaní by rezidenti mali mať prednosť pred všetkými ostatnými používateľmi po pracovnej dobe.

- Platené parkovanie by sa malo v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní predĺžiť aj po 16:00 hod.
- Odporúča sa zaviesť technológiu, ktorá vodičom poskytne v reálnom čase informácie o dostupnosti uličného parkovania.

3 Navrhovaný systém riadenia uličného parkovania

3.1 Všeobecne

Navrhovaný systém riadenia parkovania zahŕňa prvky, ktoré sú zobrazené na obrázku 1 a vyžadujú si zásady definované v odrážkach.



Obrázok 1: Prvky navrhovaného systému riadenia parkovania

Vysvetlivky:

Single parking manager = jeden správca parkovania;

more on-street spaces are regulated = viac regulovaných uličných parkovacích miest;

market price parking fees = parkovacie poplatky na základe trhovej ceny;

modern payment technologies = moderné platobné technológie;

priority to residents = uprednostnenie rezidentov;

strict enforcement = prísna kontrola dodržiavania predpisov;

Bratislava Parking management system = Systém riadenia parkovania pre mesto Bratislava

- Zavedenie jedného subjektu, ktorý bude riadiť uličné parkovanie a parkovanie mimo ulíc (pravdepodobne iba časť z nich – poznámka: Hromadné garáže sú vo vlastníctve zväčša súkromných spoločností, samostatný systém vznikne pre parkovanie vo dvoroch blokových bytových domov ak pozemok patrí mestu/mestskej časti) v Bratislave;
 - Zvýšenie počtu uličných parkovacích miest, ktoré sú regulované (t.j. – spadajúce pod režim plateného parkovania a/alebo niektoré iné obmedzenia);
 - Účtovanie trhových cien za uličné parkovanie, obzvlášť v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní a počas dopravnej špičky;
 - Zavedenie nových platobných technológií, ktoré dokážu podporiť nové predpisy a ktoré možno aplikovať v celom meste;
 - Uprednostnenie rezidentov hlavne počas večerných a nočných hodín;
 - Zavedenie prísneho systému kontroly dodržiavania predpisov;
- Ďalšie kapitoly podrobne hovoria o každom z týchto prvkov.

3.2 Zavedenie jedného subjektu ako prevádzkovateľa parkovania pre mesto Bratislava

V súčasnosti je zodpovednosť za riadenie parkovania rozdelená medzi mesto Bratislava, ktoré je zodpovedné za miestne komunikácie kategórie I a II a mestské časti, v prípade ktorých je každá mestská časť zodpovedná za správu miestnej komunikácie kategórie III a IV, ktoré sa nachádzajú v rámci jeho hraníc (pre podrobnejšie informácie pozri správu č. 1 – príloha 1).

Odporúča sa aby súčasťou nového systému parkovania, bol za organizáciu, riadenie a prevádzku uličného parkovania v Bratislave zodpovedný jeden subjekt. Navyše, keďže mesto Bratislava už vytvorilo obchodnú spoločnosť MEPASYS s.r.o., odporúča sa transformovať MEPASYS na jediného správcu parkovania pre celé mesto Bratislava.

Zodpovednosťou MEPASYS bude:

- a. Plánovanie a podrobný návrh opatrení a predpisov týkajúcich sa parkovania na každom úseku miestnej komunikácie všetkých kategórií;
- b. Vodorovné a zvislé značenie na miestnych komunikáciách a digitálna databáza parkovacích stojísk (nevyhnutná spolupráca s mestskými časťami)
- c. Výber operátora/operátorov pre bežné platobné technológie (IVM – identifikačný, platobný a časový prístroj vozidla - pozri str. 13), platba za parkovanie cez mobil, atď.), ktoré sa budú používať vo všetkých mestských častiach a na cestách všetkých kategórií;
- d. Výber všetkých príjmov vyprodukovaných systémom riadenia parkovania a prerozdelenie príjmov z miestnych komunikácií I. a II. kategórie a kategórie III. a IV. príslušným mestským častiam podľa skutočného využívania;
- e. Kontrola dodržiavania parkovacích predpisov v spolupráci s mestskou políciou;
- f. Monitorovanie prevádzky a navrhovanie aktualizácií podľa potreby;
- g. Zriadiť a prevádzkovať zúčtovacie stredisko pre príjmy vyzbierané zo všetkých miestnych komunikácií prehľadným a kontrolovateľným systémom;
- h. Investovanie čistého príjmu do cestnej infraštruktúry podľa dohodnutých pravidiel najskôr do parkovacieho systému na prospech všetkých používateľov;
- i. Riadenie a registrácia parkovania pre rezidentov a invalidov.

Odporúča sa, aby počas prechodného obdobia (dohodnutého medzi mestom a mestskými časťami), si každá mestská časť ešte stále mohla obstaráť miestneho prevádzkovateľa parkovania, ktorý zavedie platobnú technológiu pre danú mestskú časť (t.j. papierová karta, parkovacie automaty, atď.). Avšak po prechodnom období miestni prevádzkovatelia pozastavia ich činnosť. Toto prechodné obdobie je nevyhnutné, keďže niektoré mestské časti, hlavne Staré Mesto, mali platné zmluvy s miestnymi prevádzkovateľmi a tieto zmluvy je nutné rešpektovať.

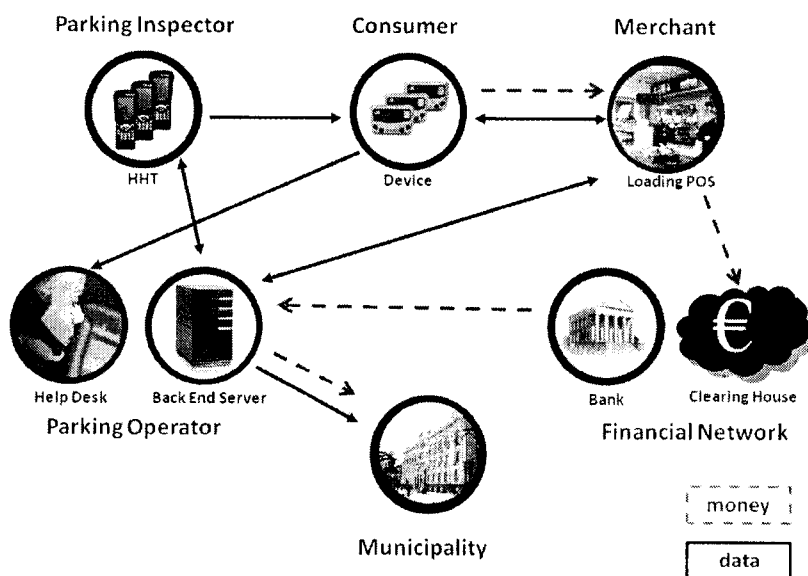
MEPASYS bude zbierať príjmy z troch zdrojov:

- a. Poplatky za parkovanie zaplatené vodičmi, ktorí parkujú na miestach na miestnych komunikáciách kategórií I a II používajúc platobnú technológiu, ktorú zavedie MEPASYS.
- b. Poplatky za parkovanie zaplatené vodičmi, ktorí parkujú na miestach na miestnych komunikáciách kategórií III a IV používajúc platobnú technológiu, ktorú zavedie MEPASYS.
- c. Pokuty vyzbierané od majiteľov vozidiel, ktorí porušujú parkovacie predpisy.

Príjem získaný z druhého zdroja bude opätovne distribuovaný spoločnosťou MEPASYS naspäť do mestských častí na základe skutočného príjmu vyzbieraného na území príslušnej mestskej časti. Tento príjem možno identifikovať, pretože vodiči, ktorí budú používať technológie v celom meste, budú musieť pri každom parkovaní určiť identifikačné číslo zóny v mestskej časti. Príjem z každej zóny bude elektronicky zaznamenaný operátorom technológie, tak aby minimálne raz za mesiac sa mohol tento príjem distribuovať.

S cieľom zabezpečiť plnú transparentnosť sa bude od dodávateľa technológie požadovať, aby zriadil vyhradenú webovú stránku, ktorá bude zobrazovať v reálnom čase čiastku finančných prostriedkov, ktorú operátor vyzbieral v každej mestskej časti (cesty kategórie III a IV). Treba poznamenať, že mobilný operátor dokáže zobrazit' tieto príjmy v reálnom čase, zatiaľ čo operátor zariadenia IVM bude schopný zobrazit' tieto príjmy zakaždým, keď sa záznam o transakcii uloží. To sa obvykle stáva, keď vodič opätovne nabije zariadenie IVM s predplatenými finančnými prostriedkami.

Obrázok 2 demonštruje možnú štruktúru systému, ktorý bude prevádzkovať spoločnosť MEPASYS za účelom prerozdelenia príjmu vyzbieraného pomocou IVM. Skutočná štruktúra sa preskúma počas realizácie, berúc do úvahy potreby mestských častí.



Obrázok 2: Predpokladaná štruktúra systému a transparentnosť pri použití platobnej technológie IVM

Vysvetlivky:

Parking inspector = kontrolór parkovania;

Consumer = spotrebiteľ;

Merchant = obchodník;

Parking Operator = prevádzkovateľ parkovania;

Municipality = mesto;

Financial Network = finančná sieť;

Money = finančné prostriedky; data = údaje

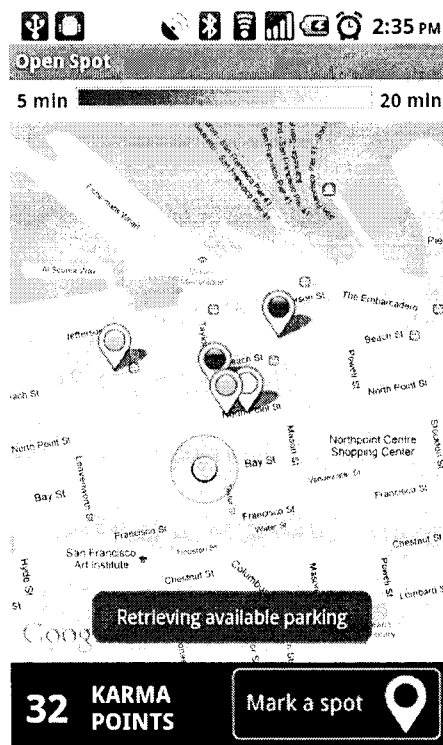
Čistý príjem¹ vyzbieraný spoločnosťou MEPASYS z prvého zdroja (poplatky za parkovanie z ciest kategórií I a II) a z tretieho zdroja (kontrola dodržiavania predpisov) bude MEPASYS opätovne investovať do ďalšieho rozvoja parkovacieho systému v Bratislave (podľa výšky vyzbieraných pokút aj do mestských častí). MEPASYS zriadi parkovacie miesta nachádzajúce sa mimo ulíc určené pre využívanie rezidentmi a súčasne zlepší úroveň služieb poskytovaných systémom uličného parkovania. Všetky navrhované investície by malo schváliť mesto Bratislava prípadne predstavenstvo MEPASYS.

Príjem vyzbieraný spoločnosťou MEPASYS a príslušné prevádzkové náklady a náklady súvisiace s údržbou bude kontrolovať autorizovaný účtovník, aby sa zabezpečila dodatočná kontrola prerozdelenia príjmu.

Dôrazne sa odporúča, aby MEPASYS investoval časť príjmov do inštalácie informačného parkovacieho systému poskytujúceho informácie v reálnom čase, ktorý bude vodičov informovať o dostupnosti parkovania na uliciach. Takýto systém si vyžaduje významné investície do

¹ Čistý príjem je príjem po odpočítaní prevádzkových nákladov spoločnosti MEPASYS. Tieto náklady by malo tiež schváliť predstavenstvo na začiatku každého roka.

infraštruktúry (detektory na vstupoch/výstupoch miestnych komunikácií alebo uzatvorených definovaných zón prípadne snímače v blízkosti každého parkovacieho miesta, zariadenie moderného strediska riadenia parkovania a inštalácia elektronických premenných značiek) a bude slúžiť pre všetkých účastníkov cestnej premávky v Bratislave. Na svete existuje niekoľko vývojových trendov a Bratislava by mala túto možnosť dôkladne preskúmať. Nižšie sa uvádza príklad informácie v reálnom čase dostupnej na smartphone zo San Francisca.



Obrázok 3: Informácie v reálnom čase o dostupnosti uličného parkovania zobrazené na smartphone

Odhaduje sa, že prevod právnej zodpovednosti za riadenie parkovania na miestnych komunikáciách kategórií III a IV v celých mestských častiach môže trvať relatívne dlho. Z toho dôvodu sa odporúča, aby počas prvotného štádia nového systému riadenia parkovania všetky mestské časti podpísali dohodu s MEPASYS a mestom Bratislava, na základe ktorej MEPASYS prevezme zodpovednosť za riadenie parkovania na cestách kategórie III a IV a bude prerozdeľovať príjmy vyzbierané z plateného parkovania na týchto miestnych komunikáciách do mestských častí na základe skutočných poplatkov, ktoré vodiči zaplatili v každej mestskej časti.

Musí sa jednoznačne definovať, že miestni prevádzkovatelia, ktorých si bude môcť každá mestská časť najat' počas prechodného obdobia NEBUDÚ môcť vydať celomestskú platobnú technológiu. Aby sa zabezpečilo, že iba MEPASYS môže zaviesť celomestské platobné technológie. Mestské zastupiteľstvo Bratislavy by malo schváliť uznesenie, na základe ktorého bude každá mestská časť povinná umožniť vodičom zaplatiť poplatok za parkovanie pomocou technológie zavedenej spoločnosťou MEPASYS.

MEPASYS bude mať na starosti tiež registráciu a riadenie parkovania pre rezidentov, keďže bude jediným subjektom s dostatočným príjmom a personálnym obsadením na splnenie tejto úlohy. MEPASYS bude tiež kontrolovať a validovať oprávnenosť parkovania pre invalidov. Pre invalidných vodičov prichádzajúcich z oblastí mimo mesta spoločnosť MEPASYS vydá inštrukcie týkajúce sa oprávnenosti týchto vozidiel parkovať na miestach vyhradených pre invalidov.

3.3 Výrazné zvýšenie počtu regulovaných a platených uličných parkovacích miest

Odhaduje sa, že v súčasnosti sa v Bratislave nachádza približne 200.000 uličných parkovacích miest. Väčšina týchto miest sa nachádza na miestnych komunikáciách a slúžia iba v rezidenčných oblastiach. Parkovacie miesta v rezidenčných oblastiach by sa nemali regulovať a mali by zostať v terajšom stave, t.j. bezplatné parkovanie pre všetkých bez potreby nálepky oprávňujúcej na parkovanie.

V niektorých mestských častiach (napr. Petržalka, Ružinov, Nové Mesto) je veľký nedostatok uličného parkovania dokonca iba v rezidenčných oblastiach. V týchto prípadoch bude možnosť regulovať uličné parkovanie tým, že sa umožní zadarmo parkovať iba prvému automobilu v každej domácnosti. To znamená, že MEPASYS by mal vydať nálepky oprávňujúce na parkovanie a mal by tiež kontrolovať tieto nálepky prostredníctvom miestnych kontrolórov. Ďalším prípadom, kedy by sa nálepky oprávňujúce rezidentov na parkovanie mali vziať do úvahy, sú miestne ulice v rezidenčných oblastiach, ktoré sú atraktívne tiež pre významný počet návštevníkov (príp. prechodne bývajúcich), ktorí nie sú rezidentmi. Tieto prípady by sa mali konkrétne preštudovať a prediskutovať s každou mestskou časťou.

Ak ulica slúži ako kombinácia rezidenčného a iného využitia napr. služby (kancelárie, obchody a inštitúcie, šport, zábava) alebo v prípade, kde sa odporúča regulovať uličné parkovanie na týchto miestnych komunikáciách treba za účelom dosiahnutia cieľov a spoplatniť parkovanie pre tieto služby a tak naplniť zámery prezentované v časti 2.2.2 tohto dokumentu.

Porovnávajúc Bratislavu s podobnými mestami (na základe počtu obyvateľov a úrovne hospodárskej činnosti) sa odhaduje, že 30.000 - 40.000 uličných parkovacích miest by sa malo regulovať do 1-2 rokov, pričom v súčasnosti existuje v celom meste iba približne 6.000 regulovaných miest.

Regulácia by sa mala zaviesť postupne, počnúc úsekmi ulíc, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti zón využívanej na intenzívne komerčné a obchodné účely a neskôr by sa mala rozšíriť na ďalšie ulice.

V skutočnosti sa náš navrhovaný realizačný plán zameriava na viaceré pilotné oblasti, ktoré trpia nedostatkom uličného parkovania kvôli intenzívnej činnosti rozličných typov využívania miestnych komunikácií.

3.4 Navrhované predpisy

- a. Odporúča sa eliminovať možnosť vyhradiť uličné parkovacie miesta pre jednotlivcov alebo firmy. Regulované miesto musí byť dostupné pre všetkých účastníkov cestnej premávky.
- b. Uličné parkovacie miesta sa vyhradzujú iba pre tieto kategórie:
 - Parkovacie miesta pre invalidov (pozri tiež časť 3.7),
 - Diplomati v blízkosti ich konzulátu alebo ambasády,
 - Špeciálne bezpečnostné alebo záchranné vozidlá, t.j. sanitky a policajné vozidlá,
 - Vyhradené miesta pre elektrické vozidlá, keď sa tieto vozidlá stanú populárne v Slovenskej republike,
 - Miesta pre taxíky a stanovištia taxíkov
- c. Odporúča sa, aby sa uličné parkovanie spoplatnilo počas pracovných dní od pondelka do piatka od 8:00 do 19:00 hod. Navyše v oblastiach, kde je dopyt po parkovaní zo strany návštevníkov vyšší dokonca aj po 19:00 hod, môže sa platené parkovanie predĺžiť do polnoci.

- d. V oblastiach s vysokým dopytom návštevníkov po parkovaní sa odporúča obmedziť trvanie parkovania návštevníkov. Tanto krok možno dosiahnuť zavedením rozličných poplatkov na základe dĺžky parkovania alebo obmedzením parkovania maximálne na 2 hodiny.
- e. V prípade všetkých platených parkovacích miestach by mali byť rezidenti ulice oslobodení od bežných poplatkov vzťahujúcich sa na návštevníkov. Avšak rezidenti môžu platiť ročný fixný poplatok na pokrytie manipulačných nákladov (napr. náklady na zavedenie IVM).
- f. V prípade všetkých regulovaných ulíc sa odporúča vyhraďiť počas pracovných dní najmenej jednu stranu ulice iba pre rezidentov ulice od 17:00 do 8:00 hod nasledujúceho dňa. Druhú stranu ulice môžu využívať návštevníci, ktorí zaplatia potrebné poplatky do 19:00 hod alebo rezidenti, ktorí budú oslobodení od platieb. Po 19:00 hod (pokiaľ nie je špecifikované inak) budú môcť návštevníci parkovať bezplatne na strane ulice, ktorá nie je vyhradená pre rezidentov.
- g. Ak je dopyt po parkovaní v niektorých oblastiach zo strany rezidentov veľmi vysoký počas večerných a nočných hodín, možno obmedziť parkovanie pre návštevníkov po 17:00 hod iba na určitú časť ulice.
- h. Rezidenti ulice môžu parkovať kdekoľvek na vyhradených miestach pre rezidentov. Jednotlivcom nebudú vyhradené žiadne konkrétne miesta.

Príslušné predpisy, ktoré sa vzťahujú na každú časť ulice musia byť napísané zrozumiteľne a v plnom rozsahu na zvislej značke, ktorá bude inštalovaná na začiatku úseku ulice. Po každej križovatke by mala byť umiestnená nová zvislá značka, aby sa predišlo akýmkoľvek pochybnostiam vodiča.

3.5 Platené parkovanie – poplatky a technológia

3.5.1 Poplatky za parkovanie

Odporúča sa, aby bol základným poplatkom minimálny hodinový poplatok za každé uličné parkovacie miesto 1,00 €.

Aby sa zabránilo dlhodobému parkovaniu v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní, odporúča sa zvýšiť základný poplatok v týchto oblastiach za každú ďalšiu polhodinu parkovania podľa tabuľky:

Celkový poplatok v eurách	Trvanie parkovania, hodiny
1,0	1,0
1,75	1,5
2,75	2,0
4,0	2,5

Zároveň sa tiež odporúča v oblastiach s vysokým dopytom obmedziť maximálnu dĺžku parkovania na 2.5 hodiny bez možnosti zaplatenia vyšších poplatkov.

3.5.2 Platobná technológia

Odporúča sa umožniť vodičom zvoliť si spomedzi niekoľkých platobných technológií. Platobné technológie by mali spĺňať tieto požiadavky:

1. Mala by byť pre vodičov ľahko pochopiteľná a ovládateľná.
2. Vodiči by mali byť schopní používať túto technológiu v akejkoľvek mestskej časti v Bratislave.
3. Mala by podporovať potrebu prerozdelenia príjmu medzi niekoľko mestských častí transparentným spôsobom.

4. Vodičom by mala umožňovať zaplatiť presne iba za ten čas, počas ktorého skutočne parkovali.
 5. Mala by podporovať a automaticky aktualizovať najnovšie parkovacie predpisy prijaté kedykoľvek mestom Bratislava a mestskými časťami.
 6. Mala by umožňovať vodičom prezrieť si históriu ich platieb a kompletne záznamy o transakciách.
 7. Mala by sa dať ľahko dobiť finančnými prostriedkami, vrátane možnosti zaplatiť cez internet.
- Spomedzi existujúcich platobných technológií môžeme spomenúť tieto:

A. **Platba cez mobil:** Pri tejto metóde vodiči na platbu používajú svoj bežný mobilný telefón. Po zaparkovaní vodič buď odosiela SMS správu do riadiaceho strediska s požadovanými informáciami (t.j. názov/číslo zóny) alebo vytočí číslo a zadá potrebný kód. Po ukončení parkovania vodič odosiela ďalšiu SMS správu alebo znova vytočí číslo kvôli ukončeniu platby.

Táto metóda vyžaduje od vodičov, aby zaregistrovali svoje vozidlo u prevádzkovateľa parkovania pred jeho použitím. Pri registrácii sa medzi číslom mobilného telefónu a evidenčným číslom vozidla a platobným nástrojom (napr. kreditná karta) vytvorí prepojenie.

Kontrola sa vykonáva skontrolovaním evidenčného čísla vozidla v centrálnej databáze. Teda kontrolór potrebuje zadať do svojho mobilného zariadenia evidenčné číslo každého zaparkovaného vozidla, ktoré môže využívať parkovanie cez mobil.

B. **Identifikačný, platobný a časový prístroj vozidla (In-Vehicle-Meter – ďalej IVM):** Je to predplatené elektronické zariadenie nabité peňažnými prostriedkami a vybavené malou obrazovkou a niekoľkými tlačidlami. V tomto zariadení sú naprogramované všetky príslušné parkovacie predpisy v každej mestskej časti a v každej zóne.

Keď vodič zaparkuje svoje vozidlo, zapne zariadenie, zvolí si mestskú časť a zónu pomocou určených tlačidiel a umiestni meracie zariadenie vo vnútri vozidla za bočnými oknami tak, aby ho mohol kontrolór skontrolovať. Pre uľahčenie je zoznam mestských častí a zón vytlačený aj na zadnej strane merača. Obrázok 4 ukazuje príklad tohto IVM prístroja.

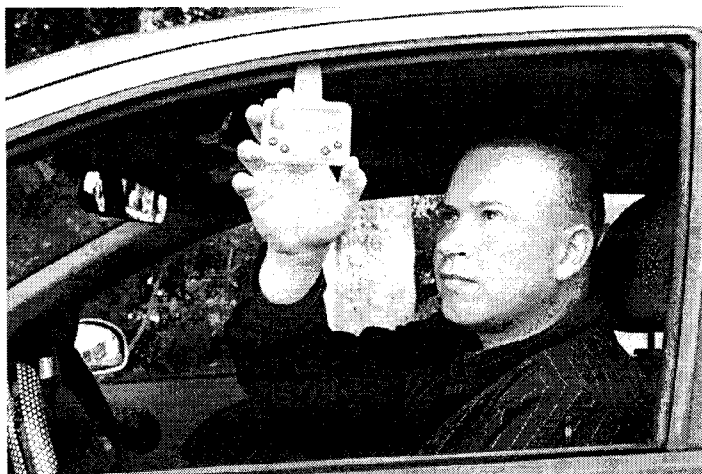
Kontrolu dodržiavania platobných predpisov vykonáva kontrolór, ktorý môže buď prečítať LCD displej alebo použije špeciálne zariadenie, ktoré dokáže komunikovať s IVM (prostredníctvom infračervenej komunikácie) a dokáže automaticky skontrolovať, či vodiči používajú správne parametre (t.j. typ zóny, číslo mestskej časti, atď.).



Obrázok 4: Príklad IVM používaného na Novom Zélande

Keď sa vodič vráti do svojho automobilu, vypne zariadenie, aby ukončil platbu. Niektoré zariadenia vydávajú pravidelne zvukový signál, aby upozornili vodičov, že zariadenie ešte stále pracuje. Vodiči tak môžu zariadenie vypnúť, aby sa vyhli neopodstatnenému plateniu.

Tieto zariadenia sú programované tak, aby nedochádzalo k ďalšiemu účtovaniu po ukončení času



parkovania.

Obrázok 5: IVM používané v Poľsku

- C. **Parkovacie automaty:** tieto zariadenia sú inštalované na ulici v blízkosti parkovacích miest. V tomto prípade sa vodiči musia pred parkovaním rozhodnúť ako dlho budú parkovať a zaplatiť prostredníctvom uvedeného zariadenia. Po vykonaní platby nie je možné platbu zmeniť. Zariadenie je naprogramované príslušnými predpismi, ktoré platia pre príslušný úsek ulice, takže vodiči nemusia vypočítavať požadovanú čiastku. Parkovacie automaty sú však už zastaranou technológiou.

Bežne je jeden parkovací automat inštalovaný na každých 20-25 parkovacích miest. Takto tieto zariadenia slúžia iba pre konkrétny úsek ulice. Lístok zakúpený v konkrétnom parkovacom automate nemožno použiť v ďalšom úseku ulice. Preto môžu byť parkovacie automaty inštalované každou mestskou časťou, aby slúžili na úsekoch ulíc, ktoré „vlastní“ príslušná mestská časť bez potreby deliť sa o príjem s ostatnými mestskými časťami. Táto technológia môže slúžiť ako alternatíva k iným metódam (t.j. zariadenie IVM alebo platba cez mobil).

- D. Návštevníci Bratislavy, ktorí nemôžu byť registrovaní pomocou parkovania cez mobil alebo si nemôžu zakúpiť zariadenia IVM, budú môcť používať parkovacie automaty (ak sú inštalované) alebo si zakúpiť **papierové parkovacie karty**, ktoré bude vydávať každá mestská časť. Tieto parkovacie karty budú platiť rozličnú dobu (t.j. 1,0, 1,5, 2,0, 2,5, 3,0 a 4,0 hodiny) a ich cena bude o 25% vyššia ako budú bežné sadzby. Odporúča sa zaviesť vyššie ceny za papierové karty, aby to odradilo miestnych vodičov od používania papierových kariet namiesto celomestských technológií.

Ako dočasná metóda používania špecifickej platobnej metódy musí byť táto papierová karta jednotná na celom území mesta Bratislava. Pre návštevníkov by bolo veľmi nepohodlné kupovať rozličné karty v každej mestskej časti. Navyše to predpokladá vytvorenie množstva predajných miest v každej mestskej časti s rôznymi kartami, s čím súvisia aj vysoké dodatočné náklady. Empirické skúsenosti sú aj s falšovaním týchto kariet.

3.6 Rezidentské parkovanie

Rezidentmi trvalo bývajúcimi obyvateľmi mesta Bratislavy s domácnosťou a s osobnými vozidlami, ktorí žijú v bytoch a v rodinných domoch v blízkosti regulovaných uličných parkovacích miest.

Oprávnenými rezidentmi sú rezidenti, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

- a. Majiteľ vozidla trvalo žije v byte na danej ulici, platí všetky účty za služby spojené s užívaním bytu a platí príslušné mestské dane.

- b. vozidlo používané rezidentom je oficiálne registrované na polícii na meno rezidenta (príklad: ak manžel je vlastníkom bytu definovaný v bode a a automobil je registrovaný na meno jeho manželky, manželka musí mať trvalé bydlisko evidované na tento byt - domácnosť).
- c. Každý byt môže mať iba jednu domácnosť oprávneného rezidenta. Preto ak oficiálny vlastník bytu prenajíma svoj byt, oprávneným rezidentom nie je nájomca (keďže účty za služby spojené s užívaním bytu a mestské dane oficiálne platí vlastník bytu).
- d. Byt nemá žiadne parkovacie miesto, ktoré sa nachádza mimo ulice, či už pod budovou alebo vo dvore objektu. Ak je s bytom spojené akékoľvek parkovanie mimo ulice, rezident sa nepovažuje za oprávneného rezidenta.

Keďže v prípade nových obytných budov je teraz povinnosťou poskytnúť rezidentom parkovanie v rámci budovy, rezidenti nových budov nebudú mať právo na rezidenčnú nálepku.

Oprávnení rezidenti majú právo získať bezplatné uličné parkovanie na priľahlej ulici alebo v príslušnej zóne. Odôvodnené je však inkasovať ročný „manipulačný poplatok“ za kontrolu oprávnenosti a vydanie nálepky oprávňujúcej na parkovanie.

Prevádzkovateľ parkovania rozdelí mesto do rezidenčných zón. Rezidenti nebudú oprávnení bezplatne parkovať na uliciach mimo ich rezidenčnej zóny.

V rezidenčnej zóne môžu rezidenti parkovať bezplatne kedykoľvek počas dňa. Počas pracovnej doby (pondelok - piatok, 8:00 – 17:00 hod) návštevníci prichádzajúci do rezidenčnej zóny môžu parkovať ich automobily v súlade s predpismi, ktoré platia v tejto zóne (t.j. platba, maximálne trvanie, atď.).

Návštevníkom spoplatnenej alebo rezidenčnej zóny/ulice je každý účastník cestnej premávky s osobným vozidlom, ktorý chce zaparkovať inde ako vo svojej definovanej rezidenčnej zóne, kde je prihlásený. Návštevníkom je aj každý, kto nemá trvalé bydlisko evidované a spárované s jeho osobným vozidlom cez adresu bydliska a evidenčné číslo vozidla a chce zaparkovať na verejnom priestore na území mesta Bratislavy.

Odporúča sa vystaviť bezplatnú parkovaciu rezidenčnú nálepku iba pre jedno vozidlo na jednu domácnosť. Ak domácnosť vlastní viac ako jedno vozidlo, druhé vozidlo môže získať rezidenčnú nálepku, ale zaplatí vyšší ročný poplatok a tretie vozidlo alebo akékoľvek ďalšie vozidlo by NEMALO byť oprávnené bezplatne parkovať, a malo by sa s ním zaobchádzať ako s návštevníkom.

3.7 Parkovanie pre invalidov

Odporúča sa, aby bolo najmenej 1% zo všetkých regulovaných miest vyhradené na parkovanie pre invalidov. Tieto miesta by sa mali nachádzať hlavne v blízkosti hlavných miest záujmu, akými sú napríklad mestský úrad, štátne úrady, hlavné obchody, nemocnice, atď.

Vozidlá, ktoré používajú invalidné osoby, môžu bezplatne parkovať na určených miestach.

Odporúča sa zaviesť prísnu kontrolu pred vystavením poukazov pre invalidov, keďže sa očakáva, že počet žiadostí rapídne stúpne. Aby sa vyhlo zneužívaniu týchto poukazov, karta pre invalidov by sa mala vydať osobe a táto osoba by mala vopred zaregistrovať vozidlo, ktoré bude používať. Iba vozidlá oprávnené v rámci danej karty sa budú považovať za oprávnené bezplatne parkovať. V tom istom čase nemožno vydať povolenie (spárovanie v systéme) jednej karty invalida na dve vozidlá.

Rezidenti, ktorí majú nálepky pre invalidov, môžu tiež požiadať o konkrétne vyhradené uličné miesto v blízkosti ich domova. Uličné parkovacie miesto môže byť vyhradené, ak je dopyt po uličnom parkovaní zo strany rezidentov veľmi vysoký.

3.8 Systém kontroly dodržiavania predpisov

Odporúča sa, aby udalosti definované nižšie boli právne prehlásené za porušenia parkovacích predpisov, takže tieto budú pokutované:

- a. Parkovanie na regulovanom platenom parkovacím mieste počas spoplatnenej doby bez zaplatenia splatnej čiastky.
- b. Parkovanie na regulovanom mieste na čas dlhší ako je čas povolený na toto miesto.
- c. Neoprávnené parkovanie v rezidenčnej zóne počas obdobia vyhradeného „iba pre rezidentov“.
- d. Parkovanie na vyhradenom mieste pre invalidov bez náležitého poukazu.
- e. Neoprávnené parkovanie na mieste, ktoré je oficiálne vyhradené pre osobitnú funkciu (t.j. diplomatov alebo záchranné zložky).
- f. Parkovanie, ktoré je mimo vyhradenej zóny/ulice ale na miestach, ktoré inak nepovoľujú Pravidlá o cestnej premávke (napr.: paralelné parkovanie na jazdnom pruhu pozdĺž vyhradeného parkovania, parkovanie v oblúku križovatky, na zelenej ploche a pod.)

Odporúča sa, aby bola kontrola dodržiavania predpisov striktná a transparentná. Počet uličných kontrolórov by mal byť dostatočný na vykonanie kontroly všetkých regulovaných miest. Medzinárodné skúsenosti ukazujú, že jeden kontrolór dokáže pokryť 200-250 regulovaných miest.

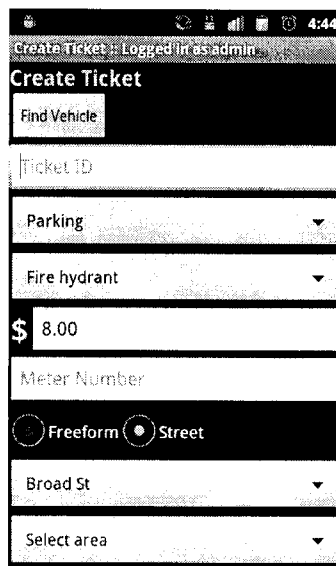
Pri väčšine porušení sa odporúča ako peňažný trest použiť zaplatenie pokuty. Avšak ak vlastník automobilu, ktorý porušil predpisy nezaplatil predchádzajúce pokuty včas, odporúča sa, aby bolo na kolesá vozidla nasadené blokovacie zariadenie až do zaručenia úplnej platby.

Odporúča sa, aby mali uliční kontrolóri k dispozícii elektronické zariadenie, ktoré dokáže:

- a. Komunikovať s platobnými zariadeniami, ktorých používanie bolo schválené.
- b. Komunikovať s riadiacim strediskom, aby dokázali v reálnom čase skontrolovať, či zaparkované vozidlo zaplatilo náležité poplatky za terajšie parkovanie ako aj prechádzajúce porušenia.
- c. Vyhotoviť fotografiu vozidla porušujúceho predpisy, ktorá bude slúžiť ako dôkaz na identifikáciu vozidla a miesta.
- d. Skontrolovať, či vozidlo parkuje dlhšie ako je maximálne povolené (t.j. použitím mobilného systému na rozoznávanie evidenčných čísel vozidla (EČV) v kombinácii so systémom GPS.

Prevádzkovateľ parkovania (t.j. MEPASYS) by mal vyhotoviť jasné prevádzkové postupy a postupy na zabezpečenie vysokej kvality činností súvisiacich s kontrolou dodržiavania predpisov a minimalizáciu korupcie. Odporúča sa, aby kontrola dodržiavania predpisov bola v čo najvyššej miere automatická a používali sa najnovšie technologické vývojové trendy.

Napríklad v počiatočnom štádiu by mali byť všetci miestni kontrolóri vybavení príručnými tabletmi s vopred naprogramovaným aplikačným nástrojom. Aplikácia bude obsahovať všetky možné porušenia a pomocou zabudovaného GPS bude zaznamenávať miesto porušenia, presný čas a bude umožňovať vyhotoviť fotografiu. Po zadaní údajov bude tablet komunikovať s mobilnou tlačiarňou a vytlačí pokutový lístok.



Obrázok 6: Příklad aplikácie na kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov pre tablet

Aby sa minimalizovala možnosť korupcie, po otvorení nového záznamu ho nebude možné zrušiť v systéme bez povolenia min dvoch ďalších osôb napr: nadriadený a systémový pracovník s evidenciou zmeny v informačnom systéme. Svetová prax preukazuje, že k väčšine udalostí súvisiacich s korupciou dochádza počas vypisovania pokutového lístka.

Informácie zadané do tabletu budú odoslané cez mobilnú dátovú sieť do riadiaceho strediska v reálnom čase. Ak sa vyskytne dočasný komunikačný problém, tieto údaje budú uchované v tablete a budú uložené na konci dňa do systému, kedy sa kontrolór vráti do riadiaceho strediska kvôli uloženiu informácií a aktualizácii aplikácie. Zlyhanie systému je veľmi zriedkavé. Špecifikácie by mali mať 99.99% spoľahlivosť. Systém sa zakladá na kvalite mobilnej siete údajov a dokáže fungovať aj v GSM a nie len v 3G. V prípade dočasného zlyhania validácie, ak zaparkované vozidlo zaplatilo pomocou mobilnej technológie budú informácie uchované v tablete a neskôr budú kontrolované s údajmi v riadiacom stredisku.

Ak osoba príde na miesto a nastane komunikačný problém, ktorého dôsledkom nebude môcť zaplatiť (veľmi zriedkavá udalosť!), bude k dispozícii alternatívna platba.

Predpokladá sa, že o niekoľko rokov bude väčšina vodičov pri parkovaní a zaplacení poplatkov za parkovanie používať smartphony. Tento systém umožní automatickú kontrolu, keď sa kontrolóri budú môcť presúvať pomocou špeciálneho vozidla vybaveného príručným zariadením LPR a zabudovaným GPS, ako môžeme vidieť na obrázku:



Obrázok 7: Špecializované vozidlo na kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov.

Okrem toho budú všetci kontrolóri vybavení aj príručným tabletom.

Za účelom správnej kontroly dodržiavania predpisov treba umožniť prevádzkovateľovi parkovania prístup do databázy registrácie a evidencie vozidiel, ktorú má k dispozícii štátna polícia. Takýto prístup sa vyžaduje kvôli získaniu aktuálnej adresy vlastníka vozidla, aby sa mohli pokutové lístky odosielať na jeho adresu. Tento prístup môže byť tiež vo forme off-line prístupu alebo ako služba, ktorú polícia poskytuje prevádzkovateľovi parkovania.

4 Navrhovaná metodika realizácie nového systému riadenia parkovania

4.1 Úvod

Táto kapitola opisuje metodiku realizácie návrhov opísaných v predchádzajúcej kapitole. Existuje niekoľko pracovných predpokladov, ktoré sú základom tejto metodiky:

1. Cieľový dátum spustenia nového systému je začiatok roka 2013 a akčný plán v tejto kapitole je pre obdobie 1.1.2012-31.12.2012.
2. Realizácia by mala začať s niekoľkými pilotnými zónami a skúsenosti získané z týchto pilotných zón budú použité na rozšírenie celomestského systému.
3. Metodika by sa mala čo najviac spoliehať na existujúce právne základy. Z uvedeného dôvodu by sa mali právne zmeny zakladať nachýba dokončenie
4. Predpokladá sa, že zásady nového systému budú schválené s minimálnymi zmenami, preto je akčný plán v tejto kapitole založený na navrhovanej politike a stratégii v predchádzajúcej kapitole.

Štruktúra tejto kapitoly je:

Časť 2 opisuje hlavné rozhodnutia a uznesenia, ktoré musí mestské zastupiteľstvo Bratislavy prijať a schváliť. Každé takéto rozhodnutie je stručne definované.

Časť 3 opisuje inštitucionálne zmeny, ktoré sú potrebné na podporu realizácie navrhovaného nového systému riadenia parkovania.

Časť 4 opisuje navrhovaný pracovný plán v chronologickom poradí vo forme Ganttovej tabuľky a obsahuje aj predbežnú tabuľku nákladov súvisiacich s rozličnými úlohami, požadovaný rozpočet a možné zdroje financovania.

4.2 Navrhované rozhodnutia pre mestské zastupiteľstvo Bratislavy

A. Zákaz ročného prenájmu uličného parkovacieho miesta od roku 2013

Hoci je tento bod súčasťou navrhovanej politiky, odporúčame ho separovať od ostatných prvkov a prijať toto rozhodnutie čo najskôr. Dôvodmi sú:

- a. Očakávame, že táto záležitosť narazí na značný odpor zo strany mestských častí a zo strany zainteresovaných spoločností a vplyvných jednotlivcov. Veríme, že prijatie tohto bodu je nevyhnutným predpokladom na realizáciu novej stratégie. Ak mestské zastupiteľstvo nebude môcť prijať toto rozhodnutie, nebude dôvod pokračovať vo zvyšnej časti akčného plánu.
- b. Schválenie tohto rozhodnutia poslúži ako spúšťač mechanizmu na prijatie zvyšnej časti stratégie, keďže mestské časti budú hľadať alternatívny príjem z riadenia uličného parkovania.

B. Prijatie podrobnej novej politiky a stratégie riadenia uličného parkovania

Mestské zastupiteľstvo by malo prediskutovať a schváliť všetky body navrhovanej stratégie, vrátane:

- a. Vymenovanie MAPASYS ako jediného subjektu zodpovedného za riadenie uličného parkovania na všetkých miestnych komunikáciách
- b. Nastavenie plateného parkovania za sadzby, ktoré sú v súlade s trhovou cenou a zámermi dopravnej politiky parkovania
- c. Vytvorenie digitálnej databázy parkovania na sieti miestnych komunikácií a vytvorenia ďalších a jednoznačne evidovaných miest do regulovaného režimu
- d. Aktívne uprednostnenie rezidentov v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní

- e. Zavedenie porušení predpisov týkajúcich sa uličného parkovania ako právnych priestupkov a stanovenie peňažných pokút za každé porušenie
 - f. Podstatné zvýšenie kontroly dodržiavania parkovacích predpisov zvýšením počtu zamestnancov mestskej polície
- C. **Výber niekoľkých zón pre pilotnú realizáciu novej stratégie vo viacerých mestských častiach** (Zatiaľ sa rokovalo so Starým Mestom, Novým Mestom, Ružinovom a Petržalkou – možno prizvať aj ďalšie ak bude záujem) od začiatku roku 2013 na obdobie jedného roka. Toto rozhodnutie bude schválené po rokovaní a dosiahnutí dohody s mestskými časťami v Bratislave.
- D. **Schválenie navrhovaného akčného plánu a rozpočtu** na realizáciu stratégie parkovania. Mestské zastupiteľstvo by malo prediskutovať navrhované úlohy a fázy, pochopiť dôsledky a prideliť potrebný rozpočet na realizáciu.
- E. **Požiadanie o získanie spolupráce s Ministerstvom vnútra** a vytvorenie rozhrania na používanie časti databázy evidencie a registrácie vozidiel s technickým a účtovným systémom Parkovania od štátnej polície. Dostupnosť databázy vozidiel je rozhodujúca pre efektívnu kontrolu dodržiavania predpisov. Sme presvedčení, že oficiálna žiadosť mesta Bratislava to umožní. Keďže táto otázka by mohla byť vnímaná ako citlivá, odporúčame, aby mestské zastupiteľstvo prediskutovalo a schválilo túto žiadosť.

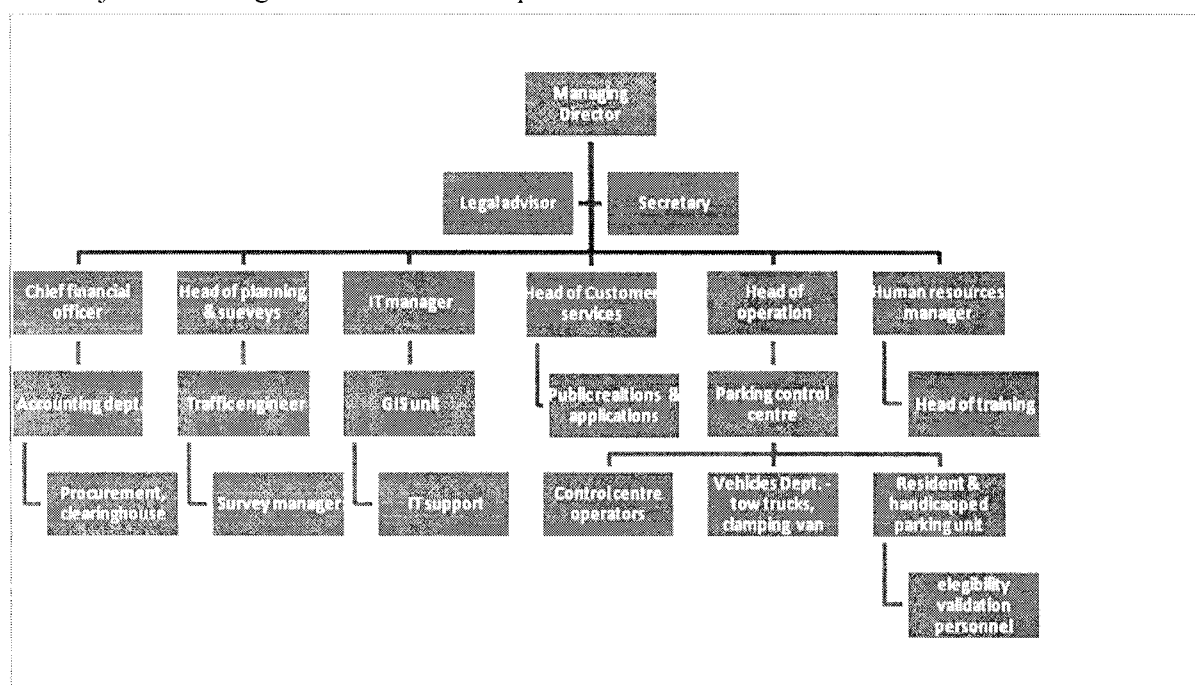
4.3 Navrhované inštitucionálne zmeny

A. Nová organizačná štruktúra pre MAPASYS

Sú dva typy potrebných zmien. Prvá zmena zahŕňa zloženie predstavenstva a príslušných stanov. Odporúčame, aby mesto Bratislava malo kontrolu nad MEPASYSom, pričom predstavenstvo by malo tiež začleniť zástupcov z rozličných mestských častí. Títo zástupcovia by sa mali pravidelne meniť (ročne), aby umožnili všetkým mestským častiam stanoviť ich zástupcu.

Zároveň je tu potreba oficiálne prijať nové funkcie spoločnosti MAPASYS v rámci novej pozície ako oficiálneho správcu uličného parkovania na celom území Bratislavy.

Druhá zmena predstavuje významnú zmenu v organizačnej štruktúre MEPASYS. Obrázok 8 zobrazuje možnú organizačnú štruktúru pre MEPASYS:



Obrázok 8: Návrh organizačnej štruktúry MAPASYS

Vysvetlivky:

Managing Director = generálny riaditeľ; Legal advisor = právny poradca;

Secretary = tajomník; Chief financial officer = hlavný finančný riaditeľ;

Accounting department = účtovné oddelenie; Survey manager = manažér prieskumu;

Procurement, clearing house = obstarávanie, zúčtovacie stredisko;

Head of planning and surveys = vedúci plánovania a prieskumu;

Traffic engineer = dopravný inžinier; GIS unit = útvar GIS;

Head of Customer services = vedúci zákazníckych služieb;

Public relations and applications = Vzťahy s verejnosťou a žiadosti;

Control centre operators = operátori riadiaceho strediska;

Head of operation = vedúci prevádzky; IT support = podpora IT;

Parking control centre = riadiace stredisko parkovania;

Vehicles department – tow trucks, clamping van = oddelenie vozidiel – odťahové vozidlá, vozidlá s blokovacím zariadením používaným na kolesá vozidla; Head of training = vedúci vzdelávania;

Human resources manager = riaditeľ oddelenia ľudských zdrojov;

Resident and handicapped parking unit = oddelenie pre parkovanie rezidentov a invalidov;

Eligibility validation personnel – personál kontroly oprávnenosti

Presná a aktuálna organizačná štruktúra, vrátane špecifických požiadaviek na každú pozíciu, funkcie a kvalifikácie sa určí po podrobnej štúdii vykonanej organizačným poradcom.

Nábor potrebného personálu sa uskutoční podľa aktuálnej potreby. Odporúča sa tiež, aby sa v počiatočnom štádiu MEPASYS spoliehal na outsourcing a až neskôr zaviedol nové pracovné pozície do jeho vlastnej štruktúry, prípadne určité činnosti zabezpečoval Magistrát .

B. Zvýšenie personálu mestskej polície na kontrolu dodržiavania predpisov

V počiatočnom štádiu bude kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov vykonávať mestská polícia. V neskorších fázach bude možné previesť zodpovednosť za miestnu kontrolu na iné vyškolené osoby, napr. študentov/dôchodcov pracujúcich na čiastočný pracovný úväzok.

Keďže nie je k dispozícii žiadna miesta prax, odporúča sa na účely určenia potrebného rozsahu personálu na kontrolovanie dodržiavania parkovacích predpisov použiť medzinárodnú prax. Na základe tejto skúsenosti odporúčame:

- Na každých 200 regulovaných uličných parkovacích miest by mal byť jeden miestny kontrolór na každú zmenu (6-8 hodín)
- Na každých 10 miestnych kontrolórov by mal pripadať jeden miestny inšpektor na jednu zmenu.

Činnosť miestnych kontrolórov a inšpektorov by mal kontrolovať manažér poverený kontrolou dodržiavania parkovacích predpisov, ktorému by pri jeho činnosti mali pomáhať štatistiky a údaje v reálnom čase získané z riadiaceho strediska parkovania.

4.4 Navrhovaný pracovný plán

Ganttova tabuľka uvádza navrhované úlohy, ktoré treba realizovať v chronologickom poradí. Každá z úloh je podrobnejšie vysvetlená.

ÚLOHA	2012												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Rozhodnutie mestského zastupiteľstva o zákaze ročného prenájmu parkovacích miest od roku 2013													
Rozhodnutie mestského zastupiteľstva o schválení navrhovanej novej politiky a stratégie parkovania													

Veríme, že význam vyššie uvedených úloh je jednoznačný a nepotrebuje dodatočné vysvetlenia. Pokiaľ ide o potrebný rozpočet na realizáciu, nasledujúca tabuľka zobrazuje predbežný odhad potrebného rozpočtu na rok 2012.

Položka	Odhadovaný náklad osoby/ €	Možný zdroj financovania
Výber konzultanta (miestny dopravný inžinier) na prípravu podrobného návrhu parkovacích predpisov v pilotných zónach, vrátane miestneho prieskumu	2 osobomesiace = 15.000 EUR	Mestský rozpočet
Výber organizačného konzultanta, ktorí pripraví organizačnú štruktúru MEPASYS a vyhotoví pracovné postupy	2 osobomesiace = 15.000 EUR	Rozpočet MEPASYS alebo mestská pôžička pre MEPASYS
Agentúra pripraví a spustí kampaň na zvýšenie povedomia verejnosti vrátane rozpočtu pre médiá	Jednorazová čiastka: 300.000 EUR	Sponzori alebo mestský rozpočet
Technický konzultant vyhotoví špecifikácie vybavenia a riadiaceho strediska	2 osobomesiace = 30.000 EUR	MAPASYS alebo pôžička od mesta pre MEPASYS alebo sponzor
Vodorovné a zvislé značenie v pilotných zónach	Jednorazová čiastka: 25.000 EUR	Mestský rozpočet, rozpočet mestskej časti, sponzori
Obstaranie účtovacej technológie. Zvolený dodávateľ IVM bude predávať zariadenia IVM vodičom + získa províziu z každého použitia – bude sa splácať	Nevzťahuje sa	Nevzťahuje sa
Obstaranie mobilného operátora – operátor zriadi prevádzku a získa províziu z každého použitia	Nevzťahuje sa	Nevzťahuje sa
Výstavba riadiaceho strediska	~ 300.000 EUR	Sponzor alebo pôžička od mesta, ktorá bude splatená z budúcich príjmov
Nábor zamestnancov pre MEPASYS	Nevzťahuje sa	Náklady na personál budú odpočítané z príjmu z pokút a príjmu z poplatkov za parkovanie na cestách kategórie I a II
Dodatočné neznáme náklady – rezerva	200.000 EUR	
Odhadovaný rozpočet celkom	885.000 EUR	Mestský rozpočet, pôžička

5 Hromadné garáže

V rámci tvorby komplexnej dopravnej politiky parkovania treba jednoznačne definovať aj základné zásady na možnosti realizácie hromadných garáží a parkovanie mimo uličného priestoru. Možno predpokladať pozitívne, že spoplatnenie verejného priestoru otvorí a zvýhodní možnosť výstavby a samotného parkovania v hromadných garážach. Tieto možno realizovať podpovrchovým alebo nadzemným stavebným riešením.

Prvou skutočnosťou sú existujúce hromadné garáže (HG), ktoré sú zväčša prevádzkované súkromným subjektom. Po zavedení spoplatnenia verejného priestoru možno očakávať spoluprácu s prevádzkovateľmi súkromných HG práve pri poskytovaní informácií v reálnom čase o možnostiach parkovania.

Druhou skutočnosťou je výstavba hromadných garáží, ktorá súvisí priamo s novou investičnou výstavbou a z technického hľadiska sa usmerňuje normou STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií.

Tretou možnosťou je vytvorenie spoločných projektov realizácie HG na verejnom priestore s mestom a s mestskou časťou (najčastejšie s majiteľom pozemku) na jednej strane a súkromným partnerom na strane druhej. Hlavnými zásadami vytvorenia spoločného projektu realizácie a prevádzky HG sú:

1. výstavba HG na verejnom priestore vychádza primárne z požiadaviek disproporcií pri parkovaní na strane rezidentov (trvalo bývajúcich obyvateľov mesta Bratislavy),
2. iniciátorom výstavby HG by malo byť mesto alebo mestská časť na pozemku mesta,
3. mestská časť spolu s mestom preverí skutočný záujem - požiadavku zo strany rezidentov na riešenom území na výstavbu HG z dôvodu nedostatku možností na parkovanie,
4. záujem zo strany súkromného partnera je deklarovaný výstavbou a finančným zabezpečením na realizáciu HG,
5. mesto (majiteľ pozemku) a súkromný partner zmluvou vstúpia do dlhodobej spolupráce, kde mesto vstupuje kapitálovo so svojim pozemkom (pozemok sa nepredáva) a súkromný partner hodnotou realizovanej stavby HG. Súkromný partner bude viazaný súčasne aj na prevádzkovanie HG v časovom horizonte min 15 alebo tak, aby investícia a prevádzka HG bola dlhodobo udržateľná a efektívna,
6. HG na verejnom priestore s prevažujúcou bytovou zástavbou sa budú orientovať na dlhodobý prenájom parkovacieho stojiska pre rezidentov. Možnosť odpredať parkovacieho stojiska v prípade záujmu rezidentov sa musí taktiež zabezpečiť,
7. v prípade, ak sa realizuje HG na už existujúcom povrchovom parkovisku, musí mať HG na najvyššom podlaží (aj otvorenú – voľnú plochu) ten istý počet stojísk ako na existujúcom parkovisku. Tieto plochy budú spoplatnené ako v uličnom priestore.
8. Každá HG musí zabezpečiť v prevádzke základný štandard služby HG a musí byť v prevádzkovom režime, ktorý je jednotný na celom území mesta.

6 Príloha A: Predchádzajúce správy

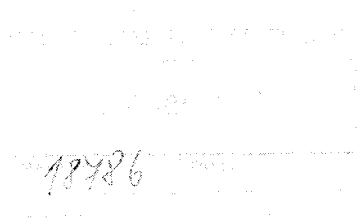
Správa č.1: Situačná analýza: súčasný systém riadenia parkovania a jeho problémy

Správa č.2: Medzinárodný prehľad



Mestská časť Bratislava-Lamač

Malokarpatské nám. 9, 841 03 Bratislava 47



Magistrát hl. mesta SR
Hlavný dopravný inžinier
Primaciálne námestie č. 1
814 99 Bratislava

223/2012

Bratislava, 25.1.2012

Vec: Stanovisko k Stratégii dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislava

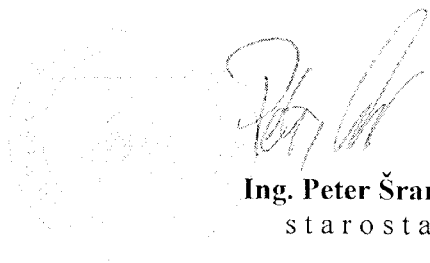
Listom zn. MAG S HDI 32459/2012-5667 ste nám zaslali na zaujatie stanoviska materiál „Stratégia dopravnej politiky parkovania na území mesta Bratislava“. K uvedenému materiálu poznamenávame nasledovné:

Materiál ako celok považujeme za východiskový bod k riešeniu komplikovanej situácie v parkovaní v Bratislave. Snahu tvorcov vytvoriť jednotné podmienky pre organizáciu statickej dopravy, stanoviť právne a organizačné pravidlá a opatrenia, a uviesť stratégiu do života vítame. Treba však súčasne poznamenať, že podmienky v súčasnom stave sú v jednotlivých mestských častiach veľmi rozdielne. Odlišujú sa hlavne dopytom po krátkodobom parkovaní počas dňa, kde hlavným komponentom je počet a veľkosť organizácií s frekvenciou návštev, počtu ich pracovníkov a disponibilné parkovacie plochy. V našej mestskej časti - s výnimkou pobočiek banky, pošty a zdravotného strediska, je dopyt po krátkodobom parkovaní orientovaný iba na návštevu obchodov a služieb. Jeho spoplatnenie neprichádza do úvahy. Významnú časť rozpočtu MČ tvoria aj príjmy z vyhradeného parkovania, ktoré je organizované, a v miere schválenej VZN i využívané. Plne rešpektujeme aj potreby ostatných používateľov parkovacích miest, vlastníkov bytov a zatiaľ i nájomníkov. Tento prvok organizácie parkovania je určený na zrušenie ako prvý, a podľa tvorcov materiálu je nevyhnutný pre realizáciu celej koncepcie. Pre vyššie uvedený dôvod a opakovane zdôraznenú efektivitu v prospech rozpočtu MČ, a tým vytváraníu podmienok na potrebné opravy a údržbu ciest, chodníkov a pod., nemôžeme so zrušením plateného parkovania súhlasiť. Súčasný stav, ktorý budeme vylepšovať vytvorením pravidiel pre rezidenčné parkovanie považujeme za výhodný pre našu MČ, jeho organizáciu a kontrolu

dokážeme zabezpečiť súčasným počtom pracovníkov, a tým vieme zabezpečiť aj jeho efektivitu.

K samotnému materiálu z hľadiska obsahu, krokov a termínov navrhovaných na jeho realizáciu s výnimkou vyššie uvedeného nemáme pripomienky zásadného významu. Odporúčaním je, aby sa navrhnuté legislatívne a organizačné opatrenia týkali v prvom rade MČ, ktoré sú v materiáli uvedené ako exponované z hľadiska krátkodobého parkovania. Jedným z možných riešení by mohlo byť i rozdelenie realizácie na dve časti: prvá pre exponované MČ z hľadiska parkovania, odstránenie prípadných nedostatkov a zavedenie nových poznatkov z praktického využitia, a druhá, ktorá by fungujúci systém implementovala do všetkých ostávajúcich MČ.

S pozdravom



Ing. Peter Šramko
starosta

Stratégia dopravnej politiky parkovania

Záznam z rokovania s Mestskými časťami konaného dňa 30.1.2012

Zúčastnení: podľa prezenčnej listiny v prílohe

Miesto rokovania: zasadačka č. 103, Primaciálne nám. 1, Magistrát hl. mesta SR Bratislavy

Začiatok rokovania: o 9.00 h

Otvorenie:

Rokovanie otvoril Ing. Tibor Schlosser, CSc., ktorý prítomných v krátkosti informoval o návrhu celkovej stratégie na realizáciu nového jednotného systému riadenia parkovania na celom území mesta Bratislavy, predbežnom postupnom akčnom pláne, návrhu potrebných zmien, právnych a organizačných opatreniach, ktoré sú nevyhnutné na jeho realizáciu, v súlade s materiálom „Stratégia dopravnej politiky parkovania Hlavného mesta Bratislavy“, ktorý bol zaslaný na Mestské časti na vyjadrenie dňa 11.1.2012.

V krátkosti hovoril aj o problémoch, ktoré boli predmetom diskusie s MČ dňa 26.1.2012 a to: regulovanie výšky poplatku za parkovanie príslušnými mestskými časťami, krátkodobé parkovanie, zriadenie jednotného zúčtovacieho strediska a vytvorenie 18-stich podúctov, systém kontroly a pokút, technológia, hromadné garáže....

Zároveň informoval prítomných o zámere pána primátora osobne vystúpiť k danej problematike na prerokovaní s občanmi v mesiaci február.

Diskusia:

Ing. Valéria Floreková – MČ Bratislava – Devínska Nová Ves:

- v krátkosti informovala o situácii a problémoch v mestskej časti ako okrajovej časti mesta (nočné parkovanie, nedostatok plôch na vymedzenie záchytných parkovísk, hromadné garáže) a o výsledku prieskumu verejnej mienky zhruba spred dvoch rokov

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- verejné priestranstvo je priestor, ktorý patrí všetkým obyvateľom Bratislavy a rezident nemá právo si určovať miesto na parkovanie

- majitelia RD by mali parkovať na svojom pozemku, na verejnom priestranstve sú povinní platiť

- nákladné vozidlá by vôbec nemali parkovať na verejnom priestranstve

- nočné parkovanie – možnosť riešiť pri vytváraní zón

- neodporúča sa, aby živnostníci mali také podmienky pri parkovaní (sadzby) ako rezidenti

- výstavba hromadných garáží – predpokladá sa výstavba jednopodlažných garáží

- záchytné parkoviská – potreba postupného skvalitnenia MHD, možnosť dohody s veľkými nákupnými strediskami o využití nimi vybudovaných parkovísk

Ing. Valéria Floreková – MČ Bratislava – Devínska Nová Ves:

- informovala, že najväčší problém s parkovaním majú sídliská

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- upozornil na potrebu postupného zavedenia digitálnej pasportizácie komunikácií

- informácia o požiadavke v rámci ÚGD na prieskum parkovania, ktorý prebehne pravdepodobne v mesiacoch máj – jún 2012 v nočných hodinách – získanie potrebnej vzorky ohľadom pohybu vozidiel

- na zriadenie jednotného zúčtovacieho strediska, technológiu a kontrolný systém prebehne verejná súťaž

Ing. Anton Lisý – MČ Bratislava – Dúbravka:

- otázka ohľadom vyhradených parkovacích miest a parkovania rezidentov v iných mestských častiach

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- vyhradené parkovacie miesta zaniknú, budú k dispozícii len pre IZS, taxi, invalidov a diplomatov
- neodporúča sa mestským častiam predĺžiť existujúce vyhradené parkovacie miesta po ich uplynutí, prípadne podpisovať nové zmluvy so subjektmi na viac ako 3 – 5 rokov
- v inej mestskej časti parkuje rezident za príplatok, ktorý bude menší ako u návštevníkov a určí si ho príslušná mestská časť

Ing. Viliam Slamka – MČ Bratislava – Nové Mesto:

- problematika nájomcov bytov, potreba definovania postupu riešenia týchto prípadov
- potreba zosúladiť právnych predpisov a doriešenia vyplývajúcich problémov (kolízií) na príslušnej úrovni (Zákon o dani z príjmu, Zákon o cestnej premávke – novela) – sankcie, poplatky + definovanie jasného VZN
- potreba výberu firmy prevádzkujúcej parkovací systém verejnou súťažou

Ing. Nemeček – Mestský parkovací systém:

- Mepasys je 100 % dcérska firma Hlavného mesta

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- nájomca bytu má po preukázaní, že 5 rokov žije na danej adrese, nárok na rezidentnú kartu
- navrhol najprv uskutočniť verejné prerokovania s občanmi a riešenie detailných problémov riešiť v rámci pilotných projektov

Ing. Ľudovít Kollárik – MČ Bratislava – Nové Mesto:

- otázka ako sa budú definovať zóny a pilotné projekty z hľadiska veľkosti
- nedostatok parkovacích miest

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- zóna by sa mala skladať z viacerých ulíc a mestské časti si ich budú navrhovať samé
- nedostatok parkovacích miest vyvolá tlak na výstavbu hromadných garáží
- jednoznačná preferencia MHD a zároveň potláčanie dynamickej dopravy

Ing. Iveta Hanulíková – MČ Bratislava – Karlova Ves:

- otázka aké bude mať predkladaná stratégia výhody a nevýhody pre mestské časti

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- výhody: jednoznačný finančný príjem pre mestské časti na obnovu cestného hospodárstva
- rezident si nájde miesto na zaparkovanie vo svojej zóne trvalého pobytu
- zamestnanci a kontrolóri – platení zo systému (rozšírenie Mestskej polície alebo zaškolenie nových pracovníkov aj študentov a dôchodcov)
- nevýhody: pri neprístupnosti mestských častí do systému, nebudú môcť obyvatelia tejto MČ parkovať v inej MČ za zvýhodnenú sadzbu (budú nútení platiť ako návštevníci) a ďalej hrozí, že budú tieto mestské časti zahltené vozidlami návštevníkov kvôli bezplatnému parkovaniu

Ing. Nemeček – Mestský parkovací systém:

- cca 70 % zisku by malo zostať príslušnej mestskej časti, cca 30 % by malo ísť na prevádzku systému

Ing. Martin Patoprstý – MČ Bratislava – Karlova Ves:

- otázka ohľadom nákladov na odstránenie zvislého značenia, kto ich bude znášať
- rezidentné karty pri vlastníctve viacerých áut na jednu domácnosť, aké sú podmienky

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- odstránenie zvislého značenia sa určí dohodou (MČ, Mesto, firma) – refundácia zo systému
- rezidentné karty: 1. auto na domácnosť – zadarmo, 2. auto na domácnosť – s príplatkom, 3. auto na domácnosť – tržobná cena

Ing. Iveta Hanulíková – MČ Bratislava – Karlova Ves:

- nevyhnutná potreba skvalitnenia MHD (poukázala na problémy mestskej časti vyplývajúce zo zrušení a obmedzení niektorých liniek)

Ing. Martin Patoprstý – MČ Bratislava – Karlova Ves:

- problematika nezariadených komunikácií
- otázka ohľadom naplánovaných a už vybudovaných nových parkovacích miest

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- vypracovanie plánu obslužnosti MHD, zmapovanie problémov, dopravný prieskum – následný tlak na skvalitnenie MHD (zrušenie paralelných liniek, skrátenie intervalov, vytvorenie krátkych spojov...)
- určenie pilotných zón napr. vo VZN mestských častí
- vodorovné značenie sa bude vykonávať na náklady mestských častí
- pri nezariadených komunikáciách potreba hľadania nástrojov, prípadné vykúpenie ciest
- potreba informovanosti širokej verejnosti cez médiá, formou letákov o jednotlivých aspektoch zavádzania jednotnej dopravnej politiky parkovania
- obyvateľom, ktorí už majú zaplatené za parkovacie miesto, sa cena bude odrátavať z rezidenčnej karty

Mgr. Radovan Choleva – MČ Bratislava – Staré Mesto:

- problematika uzatvorených zmlúv do roku 2026 (BPS)

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- MČ Staré Mesto bude musieť byť zaradená do systému parkovania postupne
- predpokladá sa, že v Starom Meste bude musieť BPS pristúpiť do jednotného systému parkovania

Ing. Ivana Kottnerová – MČ Bratislava – Dúbravka:

- problematika parkovania na chodníkoch

Ing. Tibor Schlosser, CSc. – Hlavné mesto SR Bratislavy:

- nutnosť vyznačenia určitých zón aj farebným značením
- možnosť vytvárania nových parkovacích miest už z financií zo systému
- cieľ oživenia mesta, decentralizácia

Záver:

Mestské časti na základe žiadosti o vyjadrenie zaslanej 11.1.2012 zašlú svoje písomné stanoviská na Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy v čo najkratšom termíne aj v elektronickej forme na adresu hdi@bratislava.sk, kde bližšie špecifikujú svoje požiadavky, návrhy, špecifiká mestských častí a zároveň určia zodpovedných zástupcov mestských častí pre potreby ďalšej komunikácie k danej problematike. Materiál „Dopravná politika parkovania“ sa plánuje predložiť na rokovanie Mestského zastupiteľstva dňa 1.3.2012. Predpoklad spustenia pilotných projektov (zatiaľ vo fiktívnej podobe) je september 2012 a začiatok postupnej realizácie 1.1.2013. Ing. Schlosser prisľúbil svoju účasť na verejných prerokovaniach s občanmi v jednotlivých mestských častiach. Zároveň prítomných informoval, že predmetný materiál bol predložený na komisie MsZ a to Komisiu územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby MsZ a Komisiu dopravy a informačných systémov MsZ, kde bol tento materiál prijatý.

Príloha: prezenčná listina

Zapísala: Patrícia Vaculová

Overil: Ing. Tibor Schlosser, CSc.

Dňa: 30.1.2012

