



Dopravná politika parkovania Hlavného mesta SR Bratislavy

4. pracovný návrh

podklad na prerokovanie na MsZ 12/09/27

September, 2012

Obsah2

PREAMBULA	Chyba!
Záložka nie je definovaná.	
Zásady dopravnej politiky parkovania	3
1. Stratégia	3
2. Ciele a zámery.....	3
3. Zásady systému riadenia parkovania	4
Príloha č. 1 – Rezident a rezidenčné parkovanie.....	7
Príloha č. 2 – Krátkodobé parkovanie	9
Príloha č. 3 – Pravidlá organizácie a regulácie dopravy	10
3.1. Správca a prevádzkovateľ parkovania (S&P Park).....	10
3.1.1. Štruktúra a náklady na S&P Park.....	12
Príloha č. 4 – Určenie úhrad a sadzieb za parkovanie.....	13
4.1. Platené parkovanie – úhrady a technológia.....	13
4.1.1. Úhrady za parkovanie	13
Príloha č. 5 – Záchytné parkoviská (P+R, park and ride)	14
Príloha č. 6 – Hromadné garáže.....	16
Príloha č. 7 Dohľad a Kontrola – Mestská polícia	17
7.1. Navrhované legislatívne a inštitucionálne zmeny.....	17
7.1.1. Návrh zmien vo vyhláske Ministerstva vnútra č. 9/2009 Z.z.	17
7.1.2. Návrh zmien v Zákone SNR č. 372/1992 Zb.....	18
7.1.3. Návrh zmien v Zákone 564/1991 Zb. o obecnej polícii.....	20
7.1.4. Všeobecne záväzné nariadenia (VZN).....	21
7.2. Nároky na personál kontrolórov a mestskej polície na kontrolu dodržiavania predpisov	21
7.2.1. Personálne požiadavky na Mestskú políciu (MsP)	22
7.3. Systém kontroly dodržiavania predpisov	23
Príloha č. 8 – Technické zabezpečenie.....	26
8.1. Organizácia a regulácia dopravy.....	26
8.1.1. Dopravné značenie v zónach regulovaného parkovania	26
8.1.2. Jednotný pasport parkovania - Návrh obsahu projektovej dokumentácie na dopravné značenie v zónach regulovaného parkovania	27
8.1.3. Rezidenčná karta	27
8.1.4. Platobná technológia na krátkodobé a komerčné spoplatnenie	28
8.1.5. Údaje k jednotlivým typom platobnej technológie	30
Príloha č. 9 – Zúčtovacie stredisko	32
Výber úhrad a pokút z parkovania v Bratislave	32
Náklady na zúčtovacie stredisko	33

Zásady dopravnej politiky parkovania

1. Stratégia

- **Bratislava sa musí stať mestom na svetovej úrovni s vysokou kvalitou života.**
- Riešenie dopravnej politiky parkovania musí v prvom rade riešiť verejný priestor a orientovať sa na rezidentské parkovanie.
- V zónach atraktivity v jednotlivých mestských častiach podľa potrieb a nárokov bude doplnený systém spoplatneného krátkodobého parkovania.
- Samotná dopravná politika parkovania sa musí kontinuálne previazať s rozvojom mestskej a prímestskej hromadnej dopravy.
- Systém mestskej dopravy sa musí komplexne usmerňovať dostupnosťou vo všetkých spôsoboch a druhoch dopravy: verejná hromadná doprava, alternatívna dynamická doprava (car sharing, car pooling), statická doprava, cyklistická a pešia.
- Cieľom je v časovom horizonte do 5 rokov skvalitnením formy dopravy/prepravy osôb na území hlavného mesta Bratislavy (ďalej len „mesto“) vytvoriť udržateľný a systémový rozvoj a tak poskytovať všetkým používateľom dopravnej infraštruktúry vysoký stupeň mobility.
- **Statická doprava (parkovanie) bude súčasťou integrovaného systému dopravy** a bude slúžiť ako nástroj na dosiahnutie a udržanie cieľov a zámerov systému organizácie a riadenia dopravy na celom území mesta.

2. Ciele a zámery

- **Parkovacie predpisy na celom území mesta musia byť jednotné, aby boli ľahko zrozumiteľné občanom.**
- **Systém parkovania na rezidenčných územiach** musí zvýhodňovať fyzickú osobu s trvalým pobytom pred dlhodobým parkovaním a odstavovaním vozidiel právnických osôb a cudzích osôb nepreviazaných na trvalé bydlisko v Bratislave. Uličné parkovacie miesta musia byť dostupné pre rezidentov v blízkosti ich domovov po pracovnej dobe v definovanej zóne. (podrobný opis definície rezidenta je v prílohe č. 1).
- **Systém parkovania na atraktívnych územiach** musí odrádzať používanie automobilov s cieľom dlhodobého odstavovania vozidla (viac ako dve hodiny) a musí sa podporovať krátkodobé parkovanie (podrobný opis je v prílohe č. 2).
- V oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní počas dňa musí systém vytvoriť možnosť viacnásobného využitia parkovacieho miesta. Počet automobilov, ktoré sa na jednom parkovacom mieste vystriedajú za jeden deň musí byť vysoký (4 alebo viac automobilov na jedno parkovacie miesto denne).
- Systém krátkodobého a dlhodobého parkovania sa bude uplatňovať v hlavných zásadách jednotne (podrobný opis definície je v prílohe č. 2), ale podľa špecifikácie územia a uličnej siete zvlášť podľa potrieb mestských častí (napr.: návštevy úradu alebo iných inštitúcií - školy, športoviská apod.).
- Krátkodobá ako aj dlhodobé parkovanie bude spoplatnené. Úhrady za krátkodobé parkovanie majú odzrkadľovať trhovú cenu, zohľadňovať skutočný dopyt a cenu pohonných látok a /alebo cestovné za jednorazovú jazdu v mestskej hromadnej doprave.
- Čas vynaložený na hľadanie parkovacieho miesta by mal byť minimálny. Cieľové riešenie parkovacieho systému sa musí orientovať na elektronické technické prostriedky inštalované na vstupoch do/zo zóny napojené na riadiace stredisko, ktoré bude v reálnom čase tiež prijí-

mať informácie zo všetkých parkovísk nachádzajúcich sa mimo ulíc (hromadné garáže, súkromné parkoviská). Riadiace stredisko bude zobrazovať pomocou elektronických symbolov na premenných značkách, internete a v mobilných zariadeniach dostupnosť a náklady parkovacích miest v skutočnom čase.

- Systém prevádzky a riadenia parkovania bude využívať najmodernejšiu technológiu pre platbu a kontrolu dodržiavania predpisov dopravnej politiky parkovania.
- Kontrola dodržiavania predpisov bude transparentná, bez korupcie, a v čo najvyššej miere automatická bez možnosti subjektívneho vplyvu.
- Vyhradené parkovacie miesta budú k dispozícii len hendikepovaným občanom, diplomatickému zboru, taxi službe, car sharingu a vo výnimočných prípadoch pre ústredné štátne orgány, políciu a armádu a potreby záchrannej služby.
- Vozidlá s nízkymi emisiami (t.j. elektrické vozidlá, nie hybridné) budú mať možnosť využívať zľavy z poplatkov alebo dokonca parkovať bezplatne. V Bratislave je v súčasnosti len niekoľko vozidiel a tento trend sa sleduje vo svete.

3. Zásady systému riadenia parkovania

Dopravná politika parkovania vytvára systém organizácie a prevádzky parkovania na celom území mesta v týchto zásadách a princípoch pre:

A. REZIDENČNÉ PARKOVANIE

1. Rezident sa v dopravnej politike parkovania hlavného mesta SR Bratislava definuje ako:
 - a. fyzická osoba,
 - b. má trvalý pobyt v danej MČ (v zóne parkovania),
 - c. má vzťah k vozidlu,
 - d. má vodičský preukaz;
2. parkovanie rezidenta v rezidenčnej oblasti je ďalej nespoplatnené;
3. základná úhrada za rezidenčnú kartu sa stanovuje **VZN** (odporúčaná začiatková úhrada pri zavedení dopravnej politiky parkovania na území mestských častí á je vo výške 30 €),
4. parkovanie v rezidenčných zónach okrem rezidentov je spoplatnené pre ostatných účastníkov cestnej premávky s cieľom zaparkovať.

Podrobný opis definície „rezidenta“ a „rezidenčného parkovania“ je v **prílohe č. 1**.

B. KRÁTKODOBÉ PARKOVANIE

1. Základný časový úsek krátkodobého parkovania sa v parkovacej stratégii hlavného mesta SR Bratislava definuje ako čas od 8:00 do 18:00 s možnosťou miestnej úpravy s predlžovaním časového intervalu podľa potrieb mestských častí.
2. Definícia parkovacích zón v závislosti od výšky parkovacích poplatkov je:
 - a. zóna 1 (centrum) – MČ Staré Mesto
 - b. zóna 2 (širšie centrum) – časti MČ Ružinov, Nové Mesto a Petržalka
 - c. zóna 3 (zóna atraktivity) – časti MČ Dúbravka, Karlova Ves
 - d. zóna 4 (okrajová zóna) – ostatné MČ
3. Návrh organizácie a regulácie statickej dopravy jednotlivých zón v rámci územia sa rieši v hraniciach mestských častí samostatne mestskými časťami podľa jednotných technických pravidiel (jednotné dopravné značenie, jednotné označenie rezidentov, jednotný platobný systém a pod).
4. Mestská časť zaradená do Zóny 1, 2 vyčlení v súčinnosti s mestom státia určené na:

- a. krátkodobé parkovanie, státie max. do 2 hod. (najvyťaženejšie miesta), poplatok za krátkodobé státie 25 centov na 15 minút, platba cez SMS, terminál, lístok
 - b. celodenné parkovanie v čase 8.00 do 18.00 hod. (menej vyťažené miesta), poplatok na celý deň v hodnote 4 eur s 50% zľavou pre vodičov s trvalým pobytom v Bratislave, platba cez SMS, lístok, terminál.
5. Parkovacie miesta nezaraďené do systému rezidenčného parkovania a ani do zóny spoplatneného parkovania sú vodičom voľne prístupné počas celého dňa.

Podrobný opis zásad krátkodobého parkovania je v **prílohe č. 2.**, zásady technických pravidiel organizácie a regulácie statickej dopravy sú v **prílohe č. 3** a návrh poplatku za časovú jednotku je v **prílohe č. 4.**

C. VYHRADENÉ PARKOVANIE

1. dopravná politika parkovania neumožňuje realizáciu vyhradených stojísk na parkovanie pre právnické osoby na miestnych komunikáciách I. – IV. triedy ani na verejných parkoviskách,
2. vyžaduje si na celom území mesta s postupným ukončením vyhradených stojísk fyzických osôb (rezidentov) - po uplynutí doby povolenia vyhradeného parkovacieho miesta nepredlžovať ani nanovo nepovoľovať vyhradené parkovanie,
3. vyhradené parkovacie miesta ostávajú pre ZŤP (zdravotne ťažko postihnuté osoby), v špeciálnych prípadoch pre obsluhu - zásobovanie, políciu, vyhradené stanovišťa taxi služby, diplomatický zbor, car sharing a vo výnimočných prípadoch pre ústredné štátne orgány, políciu a armádu a potreby záchrannej služby.

D. ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ

1. dopravná politika parkovania rieši komplexne problematiku záchytných parkovísk, s cieľom ponúkať alternatívnu možnosť pre cestujúcu verejnosť spoza hraníc mesta,
2. pre problematiku záchytných parkovísk (P+R) sa vypracuje vyhl'adávacia štúdia na systémové budovanie parkovísk P+R.
3. hlavné zásady na umiestňovanie záchytných parkovísk sú:
 - a. mimo intravilánu mesta, ale s napojením na verejnú hromadnú dopravu, najčastejšie v satelitných mestách a obciach na železničnú infraštruktúru,
 - b. priamo na vstupe radiál do mesta s napojením na sieť MHD alebo na existujúcich parkoviskách obchodných reťazcov na okraji mesta, s možnosťou využitia expresných liniek MHD alebo spojov prímestskej autobusovej dopravy,
 - c. vo vnútri mesta s priamym napojením na MHD (napr. Zlaté piesky, cintorín Ružinov, Rača – Púchovská cesta)

Zásady na záchytné parkoviská sú v **prílohe č. 5.**

E. HROMADNÉ GARÁŽE

Systém dopravnej politiky parkovania vytvorí priestor na realizáciu výstavby hromadných garáží. Zásady na výstavbu a prevádzkovanie hromadných garáží na pozemkoch mesta a/alebo mestských častí sa nachádza v **prílohe č. 6.**

4. Podpora verejnej hromadnej dopravy

V rámci realizácie dopravnej politiky parkovania sa súčasne musí rozvíjať aj mestská hromadná doprava. Jej základnými atribútmi pri realizácii rezidenčných zón na celom území mesta sú:

1. zavedenie expresných liniek MHD prípadne využívanie prímestskej autobusovej dopravy na funkciu expresných liniek do/z centra mesta (na vnútorný mestský okruh),
2. prepojenie expresných liniek sa odporúča ukončovať na záchytných parkoviskách,

3. zavedenie preferencie MHD vyhradenými jazdnými pruhmi na mestských radiálach, na ktorých sa neprevádzkuje električková doprava,
4. zavedenie preferencie MHD na svetelne riadených križovatkách prednostným pridelením signálu voľno,
5. po legislatívnych zmenách pre pravidiel o cestnej premávke a vymožitelnosti práva sa odporúča umožniť využívanie jazdných pruhov pre MHD aj osobným vozidlám definovaných v službe „Car pooling“ (povolený vjazd do vyhradeného pruhu pri obsadenosti vozidla viac ako 3 osobami vrátane).

Príloha č. 1 – Rezident a rezidenčné parkovanie

1. Prvým cieľom dopravnej politiky parkovania je rezidenčné parkovanie, ktoré zvýhodní trvalo bývajúceho obyvateľa mesta pričom v mieste jeho bydliska a v definovanej zóne bude môcť parkovať zadarmo. Rezidenčné parkovanie sa týka iba osobného automobilu.
2. Zásada rezidenčného parkovania platí aj na možnosť parkovania rezidentov (trvalý pobyt), ktorí majú vozidlo **v lízingu**.
3. V prípade obytných budov postavených podľa pravidiel technickej normy STN 73 6110 platnej od novembra 2011 a všetkých rodinných domov, nebudú mať možnosť rezidenti odstavovať vozidlá na verejnom priestore. Keďže v prípade nových obytných budov je teraz povinnosťou poskytnúť rezidentom parkovanie v rámci budovy, rezidenti nových budov nebudú mať rezidenčnú nálepku za základnú úhradu. Títo rezidenti však budú zdieľať výhody, ktoré sú definované pre krátkodobé parkovanie po zaregistrovaní sa do systému.
4. Oprávnení rezidenti majú právo získať bezplatné uličné parkovanie na priľahlej ulici alebo v príslušnej zóne. Odôvodnený je však ročný „manipulačná úhrada“ schválený VZN za kontrolu oprávnenosti a vydanie nálepky oprávňujúcej na parkovanie.
5. Základný manipulačný poplatok, násobok poplatku za druhé osobné vozidlo a komerčná sadzba sa určí vo VZN.
6. V rezidenčnej zóne môžu rezidenti parkovať bezplatne kedykoľvek počas 24 hodín dňa. Rezidenti (s nálepkou) budú mať prednosť pred všetkými ostatnými používateľmi nielen po pracovnej dobe, ale aj nepretržite (24 hod.) aj počas pracovných dní (rezident môže parkovať kedykoľvek a celých 24 hod.), výnimkou sú len úseky ulíc s vyznačením časove obmedzeného parkovania (dočasné parkovanie). Rezidenti nebudú oprávnení bezplatne parkovať na uliciach mimo ich rezidenčnej zóny. Počas pracovnej doby (pondelok - piatok, 8:00 – 18:00 hod alternatívne 24 hodín) návštevníci prichádzajúci do rezidenčnej zóny môžu zaparkovať ich automobily v súlade s predpismi, ktoré platia v tejto zóne (t.j. platba, maximálny čas parkovania, atď.).
7. Živnostníci (fyzická osoba oprávnená podnikat'), ktorí majú živnosť - miesto výkonu živnosti majú totožné s adresou trvalého bydliska a majú osobné vozidlo na živnosť (evidované v majetku živnosti), sa odporúčajú riešiť ako rezidentov s tým istým princípom. V prípade druhého osobného vozidla viazaného na príslušníka rodiny na adrese trvalého bydliska a súčasne aj so živnosťou sa rieši ako v bode 3.
8. Nerezidentom 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. Nerezidentom 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. Spoplatnenie vozidla s rezidenčnou nálepkou vystavenou v Bratislave má zľavu XX % . alternatívne zakúpenie nálepky na parkovanie v určenej zóne/ pracovisko/ je spoplatnené sumou YY.
9. Uličné parkovacie miesta už nebudú vyhradené pre právnické ani pre fyzické osoby. Povolenia na vyhradené parkovanie, ktoré sú v platnosti pre fyzické /právnické osoby budú platiť do vypršania času platnosti. Mestské časti ani mesto nesmie predlžovať platnosť vyhradeného parkovania.
10. Ak nie sú dostatočné parkovacie kapacity ani po zavedení rezidenčného parkovania v prevádzkovej zóne do jedného roka po zavedení rezidenčného parkovania, mesto a mestské časti zabezpečia organizačnými a regulačnými nástrojmi túto možnosť v zóne alebo prehodnotia veľkosť rezidenčnej zóny tak, aby sa vytvorila v zóne rovnaká možnosť a príležitosť zaparkovať pre rezidenta.

11. Výstavba nových parkovacích stojísk sa bude orientovať na fyzické možnosti uličného priestoru pri zachovaní štandardov kvality života a životného prostredia a súčasne na možnosti výstavby hromadných garáží podľa základných pravidiel definovaných v kapitole 5.
12. Vyhradené parkovacie miesta budú limitované len pre ZŤP s parkovacím preukazom, diplomatov, špeciálne bezpečnostné služby a taxíky na ich stanovištiach. V prípade, ak narastať popularita elektrických vozidiel, odporúča sa vyhradiť parkovacie miesta aj pre tieto vozidlá.
13. 2% zo všetkých regulovaných miest musí byť vyhradených na parkovanie pre ZŤP s parkovacím preukazom. Tieto miesta sa budú nachádzať hlavne v blízkosti hlavných miest záujmu, akými sú napríklad miestne a štátne úrady, nemocnice, obchody atď. Označené vozidlá, ktoré používajú invalidné osoby, môžu bezplatne parkovať na týchto určených miestach.
14. Dopravná politika parkovania musí jednoznačne a prísne evidovať oprávnenosť vyhradených parkovacích stojísk pre ZŤP. Rezidenti ZŤP, 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.
15. Je vysoký predpoklad že sa počet pochybných držiteľov ZŤP preukazov ešte zvýši. Systém evidencie sa bude musieť pri majiteľoch vozidiel ZŤP jednoznačne viazať na jedno vozidlo (EČV na trvalý pobyt, vozidlo vedené na meno a v majetku). V inom prípade, využívanie vozidla rodinného príslušníka na prevoz osoby ZŤP sa bude musieť v reálnom čase prihlásiť do systému, aby sa nemohla zneužívať osoba ZŤP na viacnásobnú rezerváciu pre viaceré vozidlá počas dňa. V tom istom čase nemožno vydať povolenie (spárovanie v systéme) jednej karty ZŤP na dve vozidlá. Súčasný stav možno deklarovať ako maximálne neefektívny a navádzajúci občanov na získanie podvodných ZŤP preukazov.
16. Na miestach, ktoré sú v súčasnosti nevyužívané (ostrovčeky, rozšírené vozovky, rozšírené chodníky, miesta s vodorovnou značkou V 13), vytvoriť pre motocykle/skútre (M/S) nové parkovacie možnosti. Rozdeliť pomernú časť existujúcich automobilových parkovacích miest a umožniť na nich priečne parkovanie motocyklov. Predpoklad je, že z jediného „autoboxu“ sa takto dajú vytvoriť miesta pre štyri motocykle.

Príloha č. 2 – Krátkodobé parkovanie

1. Druhým cieľom dopravnej politiky parkovania pre zóny vysokej atraktivity je zavedenie krátkodobého (dočasného) parkovania s progresívnym spoplatnením.
2. Časový interval uličného parkovania v oblasti s vysokým dopytom po parkovaní sa obmedzuje maximálne na 2,5 hodiny.
3. Úhrady za parkovanie sa budú rozlišovať v závislosti od časti dňa a atraktívnych zón mesta/mestských častí. Odporúča sa pravidlo, pri ktorom úhrady budú výrazne vyššie počas hodín dopravnej špičky a na úsekoch ciest a ulíc s vysokým dopytom po parkovaní.
4. Úhrady za parkovanie by mali umožňovať zaplatiť iba za presne využitý čas, dokonca aj v prípade, že parkovanie trvalo iba pár minút. Odporúča sa základný časový interval 10 alebo 15 minút.
5. V atraktívnych zónach, v uličnej sieti s vysokým dopytom po parkovaní budú mať rezidenti tejto zóny prednosť pred všetkými ostatnými používateľmi po pracovnej dobe.
6. V atraktívnych zónach, v uličnej sieti s vysokým dopytom po parkovaní budú rezidenti mesta zvýhodnení a ich úhrada za parkovanie bude percentuálnou časťou komerčného poplatku. Základnú výšku (percento) tohto poplatku sa stanoví...
7. Komerčné spoplatnenie krátkodobého parkovania v zónach s vysokým dopytom po parkovaní sa je v čase od 8.00 do 18.00. Podľa potrieb si mestské časti môžu odporúča predĺžiť tento časový interval.
8. Odporúča sa zaviesť technológiu, ktorá vodičom poskytne v reálnom čase informácie o dostupnosti uličného parkovania.
9. Pre rezidentov mesta vytvoriť ponuku vo verejnej hromadnej doprave tak, aby sa disproporcie na čas jazdy za/z pracou/e medzi využívaním osobného vozidla a prostriedkom MHD znížil na cca 10 minút. Týmto spôsobom vytvoriť dopyt po využívaní MHD možnosťou zavedenia expresných liniek v dopranej špičke a tak vyrovnávať nedostatočnú ponuku v statickej doprave a vysokým tlakom po dopyte, ktorý sprevádza vysoký stupeň využívania osobného vozidla na území mesta .

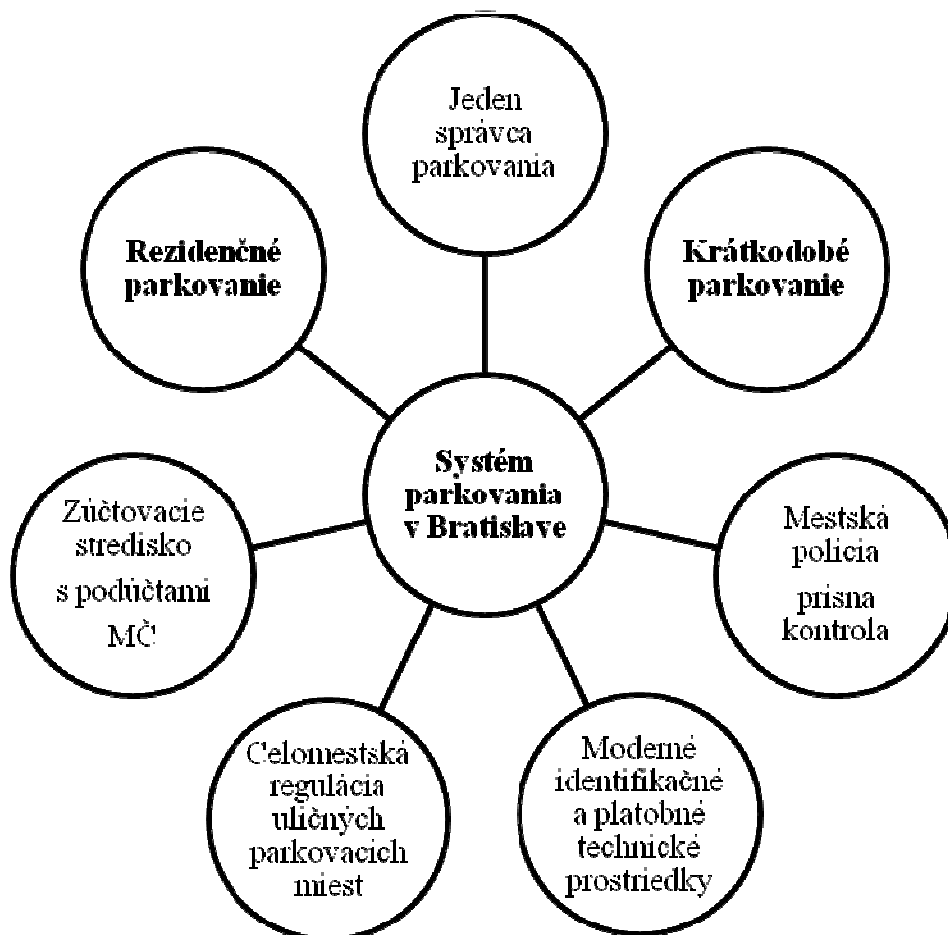
Príloha č. 3 – Pravidlá organizácie a regulácie dopravy

Spôľahlivosť a funkčnosť organizácie a prevádzky dopravnej politiky parkovania na území mesta možno dosiahnuť len jednotným systémom.

Podľa praktických skúseností z mnohých miest vo svete, kde existuje prevádzkovanie parkovacieho systému súčasťou nového systému parkovania bude za organizáciu, riadenie a prevádzku uličného parkovania v Bratislave zodpovedný jeden subjekt.

Požaduje sa, aby jeden subjekt (právnická osoba) bol zodpovedný za stratégiu, návrh, realizáciu a jednotné prevádzkovanie parkovania na celom území mesta. Tento subjekt bude v mene mesta a mestských častí koordinovať uličné parkovanie na miestnych komunikáciách všetkých tried (I. – IV.). Neznamená to však, že miestne komunikácie III. a IV. triedy budú odzverené z mestských častí na mesto a naopak. V rámci dopravnej politiky parkovania musí systémová organizácia a spôsob prevádzky zabezpečiť jednotné postupy a výkon správy nevyhnutné na jednoduchú zrozumiteľnosť spôsobu parkovania na území mesta všetkým občanom.

Systém riadenia, správy a prevádzkovania parkovania zahŕňa prvky, ktoré sú zobrazené na obrázku 1.



Obrázok 1: Prvky navrhovaného systému riadenia parkovania

3.1. Správca a prevádzkovateľ parkovania (S&P Park)

Zodpovednosť za správu, riadenie a prevádzku parkovania rozdelená medzi mesto, ktoré je zodpovedné za miestne komunikácie triedy I. a II. a mestské časti, v prípade ktorých je každá mest-

ská časť zodpovedná za správu miestnej komunikácie triedy III. a IV., ktoré sa nachádzajú v rámci jeho hraníc.

Mesto bude mať kontrolu nad správcom/prevádzkovateľom parkovania (S&P Park), pričom kontrolný mechanizmus bude mať začlenených rotujúcich zástupcov z mestských častí. Títo zástupcovia by sa mali pravidelne meniť (ročne), aby umožnili všetkým mestským častiam stanoviť ich zástupcu.

Jediným vlastníkom a spoločníkom spoločnosti je mesto. Mesto zodpovedá za jej založenie, predmet činnosti, stanovy, funkčnosť a financie. Navrhuje sa, aby sa v počiatočnom štádiu (S&P Park) spoliehal na outsourcing na prechodné obdobie a až neskôr zaviedol nové pracovné pozície do jeho vlastnej štruktúry, prípadne určité činnosti zabezpečovalo priamo mesto.

Zodpovednosťou správcu a prevádzkovateľa parkovania (S&P Park) je:

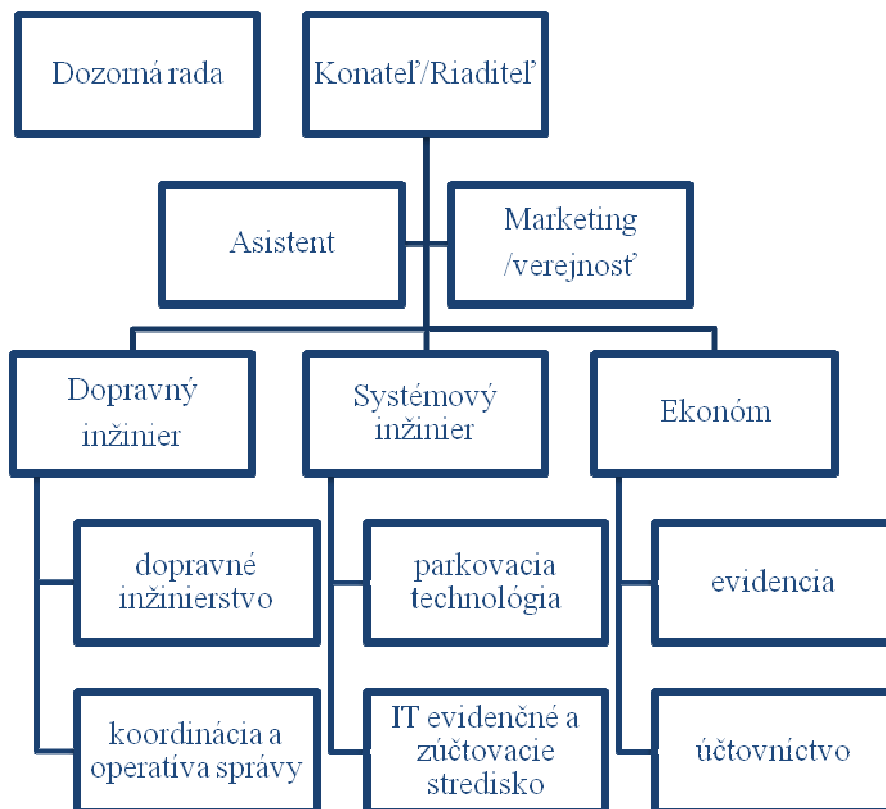
- a. koordináciu a manažment prevádzky uličného parkovania (organizácia a operatíva denného priebehu systému celoplošného parkovania) spoločne s Mestskou políciou a mestskými časťami
- b. manažovanie plánovania a podrobného návrhu opatrení a predpisov týkajúcich sa parkovania na každom úseku miestnej komunikácie všetkých tried.
Poznámka: miestne komunikácie tried III. a IV., ktoré spravujú mestské časti si postupný rozsah spoplatnenia navrhnu vo vlastnej činnosti podľa ich podrobných poznatkov dopravnej situácie,
- c. jednotné pravidlá organizácie a regulácie dopravy (zvislé a vodorovné značenie) a evidencia jednotného digitálneho systému vodorovného a zvislého značenia na miestnych komunikáciách a digitálna databáza parkovacích stojísk (nevyhnutná spolupráca s mestskými časťami).
Poznámka: systém organizácie a regulácie dopravy na miestnych komunikáciách tried III. a IV. Si budú navrhovať mestské časti vo vlastnej činnosti
- d. výber operátora/operátorov na bežné platobné technológie (identifikačná karta alebo IVM – identifikačný, platobný a časový prístroj vozidla – pozri prílohu č. 8), platba za parkovanie cez mobil/smartfón, atď. a technické prostriedky, ktoré sa budú používať vo všetkých mestských častiach a na cestách všetkých tried,
Poznámka: aplikačný systém na komunikačnú technológiu, aplikácie sms a smartfónov, technológiu identifikácie a technické prostriedky na kontrolu sa vykoná verejným obstarávaním
- e. vyber dodávateľa na tlač a distribúciu jednotnej parkovacej papierovej karty pre celé mesto
Poznámka: na tlač a distribúciu jednotnej parkovacej papierovej karty sa vykoná verejné obstarávanie
- f. koordináciu a manažment prevádzky uličného parkovania (organizácia a operatíva denného priebehu systému celoplošného parkovania) spoločne s Mestskou políciou a mestskými časťami
- g. výber všetkých príjmov, ktorý sa bude vykonávať jednotným zúčtovacím strediskom prehľadným a kontrolovateľným systémom s priamymi podúčtami mestských častí a prípadných ďalších súkromných prevádzkovateľov hromadných garáží, BPS, ktorý pristúpi na jednotné pravidlá parkovania.
- h. stanovenie základnej sadzby poplatkov vo všetkých kategóriách spoplatnenia, ako aj výšku pokút
Poznámka: mestské časti si budú môcť upraviť výšku úhrady za parkovanie a časový limit, ktoré sa budú v jednotlivých zónach a lokalitách odlišovať. Táto operácia sa bude vykonávať prístupovými právami v zúčtovacom stredisku,
- i. kontrola dodržiavania parkovacích predpisov v spolupráci s mestskou políciou;
- j. monitorovanie prevádzky a navrhovanie aktualizácií parkovacieho systému podľa potreby;
- k. koordinácia investovania čistého príjmu do cestnej infraštruktúry podľa dohodnutých pravidiel prerozdeľovania výnosov účelovo viazaných a definovaných spoločne mestom a s mestskými časťami* najskôr do parkovacieho systému na prospech všetkých používateľov

ľov a do rozvoja mestskej hromadnej dopravy na vytvorenie skvalitňovania prepravy osôb MHD

Poznámka: spôsob rozdeľovania výnosov z poplatkov a pokút bude stanovený dohodou vopred medzi mestom a každou mestskou časťou (spôsob participácie na stratách/zisku).

Správa a údržba miestnych komunikácií ako aj verejných parkovísk zostáva na príslušnom správcovi komunikácií.

3.1.1. Štruktúra a náklady na S&P Park



Náklady na prevádzku S&P Park (odhad na kalendárny rok):

Priestory:	150 m ²	10€/m ²	1 500 *12 = 18 000 €, s DPH	21 600 €/rok
Zariadenia	cca 100 000	odpisy 5 rokov		20 000 €/rok
Odhad iné náklady				40 000 €/rok
Mzdy a odvody	1500 *12 ľudí = 18 000*12			216 000 €/rok
SPOLU:				297 600 €/rok

Príloha č. 4 – Určenie úhrad a sadzieb za parkovanie

Rozdelenie príjmov z miestnych komunikácií I. a II. triedy a triedy III. a IV. príslušným mestským častiam bude podľa skutočného využívania. Prerozdeľovanie príjmov na správu a údržbu sa definuje vo ???, ktoré definuje prerozdeľovane vybratého parkovného spravodlivým vopred stanoveným kľúčom vzájomne odsúhlaseným mestskými časťami a bude podľa skutočného počtu parkovacích rezidenčných a krátkodobých spoplatnených miest v každej mestskej časti.

4.1. Platené parkovanie – úhrady a technológia

4.1.1. Úhrady za parkovanie

Základný návrh výšky spoplatnenia pri krátkodobom parkovaní sa odporúča poplatkom za 15 minút za každé uličné parkovacie miesto 0,25 €. Aby sa zabránilo dlhodobému parkovaniu v oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní v atraktívnych zónach, odporúča sa zvýšiť základná úhrada v týchto oblastiach za každú ďalšiu polhodinu parkovania podľa tabuľky:

Celková úhrada (€)	Čas parkovania (h)
1,0	1,0
1,75	1,5
2,75	2,0
4,0	2,5

Tieto hodnoty sú len informatívne a záväzne sa príjmu po vzájomnom odsúhlasení základnej tarify s možnosťou úpravy podľa jednotlivých mestských častí. Zároveň sa tiež odporúča v oblastiach s vysokým dopytom obmedziť maximálnu dĺžku parkovania na 2.5 hodiny bez možnosti zaplatenia vyšších poplatkov.

Základná stratégia rozvoja mesta aj dopravných službách sa musí orientovať na využívanie mestskej hromadnej dopravy. Mesto musí prijať zásadu skvalitňovania obsluhy územia z jednotlivých mestských častí minimálne v dopravných špičkách.

Príloha č. 5 – Záchytné parkoviská (P+R, park and ride)

Jedným z cieľov dopravnej politiky parkovania je znížiť prístup vozidiel mimo hraníc mesta do centra mesta ako aj na územie rezidenčných sídlisk s možnosťou parkovať na záchytných parkoviskách a využívať verejnú hromadnú dopravu.

V súčasnosti na území mesta neexistuje systém záchytných parkovísk. Cieľom dopravnej politiky parkovania je systémový prístup budovania nových záchytných parkovísk ako aj využívanie existujúcich veľkých parkovísk pri obchodných centrách na okraji mesta. Tento stav možno riešiť v časovom horizonte 2- 3 rokov v prípade, ak existuje zhoda v požiadavkách a možnostiach vyplývajúcich z Územného plánu mesta Bratislavy. S obchodnými centrami bude mesto rokovať v rámci pilotných projektov, ktoré budú súčasťou spustenia novej dopravnej politiky parkovania s možnou väzbou na linkovanie MHD.

V rámci Operačného programu doprava (OPD) sa rieši z úrovne Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) realizácia záchytných parkovísk v satelitných mestách Bratislavy – Malacky, Pezinok, Senec, ktoré svojou funkciou vytvoria ponuku na možnosť využívať verejnú hromadnú dopravu smerom do Bratislavy.

V rámci toho istého projektu MDVRR riešia na území mesta nové zastávky na sieti železničných tratí, ktoré majú byť v Devínskej Novej Vsi, Bory, Patrónka, Mladá garda, Trnávka, Hornbach, Podunajské Biskupice s predpokladom prepojenia s MHD, aby sa zvýšila ponuka možnosti využívanie Integrovaného systému verejnej dopravy.

Samostatným nástrojom na zvýšenie ponuky v prospech verejnej hromadnej dopravy je aj spustenie Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), ktorá bude koordinovať dopravcov verejnej dopravy tak, že na jeseň 2012 sa začne s prevádzkovaním zo Záhoria a v roku 2013 od Pezinka a Senca.

V roku 2012 sa sprevádzkuje možnosť využívať vo vyššom štandarde verejnej hromadnej dopravy súkromným dopravcom na železnici zo smeru Dunajská Streda.

V rámci tvorby komplexnej dopravnej politiky parkovania treba jednoznačne definovať aj základné zásady na možnosti výstavby záchytných parkovísk typu PARK and RIDE (P+R) na parkovanie mimo uličného priestoru, ktoré budú definované v územnom genereli dopravy. Možno predpokladať pozitívne, že spoplatnenie verejného priestoru otvorí a zvýhodní možnosť výstavby a samotného parkovania na záchytných parkoviskách. Tieto možno realizovať podpovrchovým a/alebo nadzemným stavebným riešením.

Jednou z možností je vytvorenie spoločných projektov realizácie P+R 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, realizácie a prevádzky P+R sú:

- 1) výstavba P+R na verejnom priestore vychádza primárne z požiadaviek disproporcií možností parkovania na verejnom priestore v rámci mesta,
- 2) iniciátorom výstavby P+R by malo byť mesto alebo mestská časť na pozemku mesta,
- 3) záujem zo strany súkromného partnera je deklarovaný výstavbou a finančným zabezpečením na realizáciu P+R,
- 4) 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 P+R. Súkromný partner bude viazaný súčasne aj na prevádzkovanie P+R v časovom horizonte min 15 rokov alebo tak, aby investícia a prevádzka P+R bola dlhodobo udržateľná a efektívna,

- 5) Každé parkovisko P+R musí zabezpečiť v prevádzke základný štandard služby P+R a musí byť v prevádzkovom režime, ktorý je jednotný na celom území mesta,
- 6) Nevyhnutnou podmienkou prevádzky P+R je priame napojenie parkoviska na existujúcu sieť mestskej hromadnej dopravy s minimálnou dochádzkovou vzdialenosťou na/zo zastávky MHD k objektu parkoviska P+R, preferované riešenie spočíva v integrácii zastávok MHD s objektom parkoviska P+R. V rámci integrácie je nutné zabezpečenie predaja dokladov na MHD, prípadne ich integrácia do parkovacieho lístka,
- 7) Druhou nevyhnutnou podmienkou pri návrhu parkoviska P+R je zabezpečenie parkoviska bezpečnostným systémom tak, aby nedochádzalo k nelegálnym činnostiam na parkujúcich vozidlách.

Príloha č. 6 – Hromadné garáže

V rámci tvorby komplexnej dopravnej politiky parkovania treba jednoznačne definovať aj základné zásady na možnosti výstavby 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 rokov 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 odpredaja 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.

Príloha č. 7 Dohľad a Kontrola – Mestská polícia

7.1. Navrhované legislatívne a inštitucionálne zmeny

Spustenie prevádzky dopravnej politiky parkovania na území mesta sa začne v prostredí existujúceho legislatívneho priestoru. Dopravná politika parkovania si vyžaduje postupnú zmenu legislatívnych podmienok. Zmeny sú podmienené dôkladnou prípravou a vypracovaním príslušných podkladov a materiálov a následným legislatívnym procesom, zaviesenie ktorého časový horizont sa súčasnosti presne nevie určiť ani predpokladať. Cieľom je dosiahnuť potrebné komplexné zmeny v časovom horizonte do konca roku 2015 v definovanej postupnosti. Pôjde o zmeny v/vo:

- Vyhláške Ministerstva vnútra č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákone SNR č. 372/1992 Zb o priestupkoch v znení neskorších predpisov,
- Zákone SNR č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov a možné ďalšie, ktoré môžu mať s touto problematikou súvis s Mestkou políciou (MsP) a interné predpisy MsP Bratislava,
- v nadväznosti na tieto zmeny budú potrebné aj zmeny niektorých všeobecne záväzných nariadení (VZN) mesta, resp. mestských častí.

7.1.1. Návrh zmien vo vyhláške Ministerstva vnútra č. 9/2009 Z.z.

Vyhláška Ministerstva vnútra č. 9/2009 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov zmeniť takto:

1. V § 6 ods. 3 sa za prvú vetu vkladajú slová:

„Na označenie parkovacieho miesta v zóne s regulovaným parkovaním sa používa modrá farba.“

Nové znenie uvedeného paragrafu:

§ 6

Vodorovné dopravné značky

(1) Vodorovné dopravné značky (č. V 1a až V 17) sú značky zobrazené ako čiary, šípky, nápisy, symboly alebo významové symboly na ceste a jej súčastiach, samostatne alebo v spojení so zvislými dopravnými značkami, prípadne s dopravnými zariadeniami, ktorých význam zdôrazňujú alebo spresňujú.

(2) Vodorovná trvalá dopravná značka je značka zhotovená na povrchu cesty, parkoviska alebo na inej dopravnej ploche aplikovaním náterových látok, termoplastických materiálov, materiálov tvrdnúcich za studena, vopred pripravených materiálov, prípadne inými prostriedkami alebo iným dobre viditeľným a zrozumiteľným spôsobom.

(3) Na vodorovné trvalé dopravné značky a doplňujúce nápisy sa používa biela farba, na vodorovné dopravné značky vyznačujúce zákaz stáť alebo zákaz zastavenia sa používa žltá farba, na vyznačenie zastávky vozidiel pravidelnej dopravy osôb sa používa žltá, prípadne biela farba a na vyznačenie cyklistických trás a ich priechodov sa používa zelená farba, prípadne biela farba. Na označenie parkovacieho miesta v zóne s regulovaným parkovaním sa používa modrá farba. Tvar a farba symbolov, ktoré na povrchu cesty, parkoviska alebo na inej dopravnej ploche vyobrazujú

zvislé dopravné značky, zodpovedá požiadavke na príslušné zvislé dopravné značky vyobrazené v prílohe č. 1 časti I bodoch 1až 6, prípadne sa symbol alebo významový symbol zvislej dopravnej značky vyhotoví v bielej farbe.

(4) Dočasná zmena úpravy cestnej premávky sa vyznačuje vodorovnými dopravnými značkami (č. V 1a až V 17) v oranžovej farbe v retroreflexnej úprave.

(5) Dočasná vodorovná dopravná značka je retroreflexná vodorovná dopravná značka oranžovej farby aplikovaná na účely prechodného vedenia dopravy pri dočasnej zmene organizácie miestnej úpravy cestnej premávky; je nadradená trvalej vodorovnej dopravnej značke.

2. Doplní sa:

Príloha č. 1 – Prvá časť - II. Vodorovné dopravné značky (vzory)

Vložiť novú dopravnú značku V 10 da – ktorá je ako V 10 d a v pravej časti (pri chodníku, krajnici) je súvislá modrá čiara.

Príloha č. 1 – Druhá časť - Vodorovné dopravné značky (popis)

Značka Parkovacie miesta s vyhradeným státím v zóne s regulovaným státím (č. V 10de) s modrou neprerušovanou čiarou vyznačuje priestor parkovacieho miesta s vyhradeným státím a dopĺňa značku č. IP 16.

Toto doplnujúce vodorovné označenie možno realizovať v súvislej zóne aj zvislou dopravnou značkou IP 24 a – zóna s dopravným obmedzením na ktorej bude uvedená značka IP 16 a doplnený údaj časovej platnosti (od – do, resp. „max 3 hodiny“).

V ulici, kde by boli státiť rezidentov a spoplatnené státiť oddeliť miesta pre rezidentov dopravnou značkou IP16 + E 12 s textom „s parkovacím preukazom“

Ostatné parkovacie miesta (ZŤP, taxi a pod.) ostávajú bezo zmeny.

7.1.2. Návrh zmien v Zákone SNR č. 372/1992 Zb

Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov zmeniť takto:

1. V ustanovení § 22 ods. 1 vložiť nové písmeno k), ktoré znie:
„k) stojí na parkovacom mieste v zóne s regulovaným parkovaním bez príslušného oprávnenia alebo bez zaplatenia príslušného poplatku,“

Doterajšie písmeno k) sa označí ako l)

2. V ustanovení § 22 ods. 2 vložiť nové písmeno e), ktoré znie:

„e)písm. k) možno uložiť pokutu od 100 do 200 eur,

Doterajšie písmeno e) sa označí ako f)

3. Slovné spojenie „písm. k)“ sa nahradí textom „písm. l)

4. V ustanovení § 22 ods. 3 sa za slová „do 150 eur“ vloží čiarka a text „podľa odseku 1 písm. k) 100 eur“

5. V ustanovení § 22 ods. 4 sa za slová „i) až k)“ nahradia slovami „i) až l)“

Odôvodnenie: Treba zadefinovať novú skutkovú podstatu priestupku s osobitnou sankciou za tento priestupok a následne upraviť poradie jednotlivých priestupkov

Nové znenie uvedeného paragrafu:

§ 22

Priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky

- (1) Priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sa dopustí ten, kto
- a) ako vodič vozidla sa odmietne podrobiť vyšetreniu na zistenie požitia alkoholu alebo inej návykovej látky spôsobom ustanoveným osobitným predpisom,^{3a)} hoci by také vyšetrenie nebolo spojené s nebezpečenstvom pre jeho zdravie,
 - b) ako vodič vozidla, ktorý sa zúčastnil na dopravnej nehode, bezodkladne nezastavil vozidlo, nezdržal sa požitia alkoholu alebo inej návykovej látky po nehode v čase, keď by to bolo na ujmu zistenia, či pred jazdou alebo počas jazdy požíal alkohol alebo inú návykovú látku, alebo nezotrval na mieste dopravnej nehody až do príchodu policajta alebo sa na toto miesto bezodkladne nevrátil po poskytnutí alebo privolaní pomoci, alebo po ohlásení dopravnej nehody,^{3b)}
 - c) vedie motorové vozidlo bez príslušného vodičského oprávnenia, bez osoby spolujazdca^{3ba)} alebo počas zadržania vodičského preukazu okrem prípadu, ak sa učí viesť motorové vozidlo v autoškole, podrobuje sa skúške z vedenia motorového vozidla alebo má v čase zadržania vodičského preukazu povolenú jazdu,
 - d) vedie motorové vozidlo v stave vylučujúcom spôsobilosť viesť motorové vozidlo, ktorý si privodil požitím alkoholu,
 - e) ako vodič počas vedenia vozidla požíja alkohol alebo vedie vozidlo v takom čase po jeho požití, keď sa na základe vykonaného vyšetrenia podľa osobitného predpisu^{3a)} alkohol ešte nachádza v jeho organizme,
 - f) ako vodič počas vedenia vozidla požíja inú návykovú látku alebo vedie vozidlo v takom čase po jej požití, keď sa na základe vykonaného vyšetrenia podľa osobitného predpisu^{3a)} návyková látka ešte nachádza v jeho organizme,
 - g) poruší všeobecne záväzný právny predpis o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, v ktorého dôsledku vznikne dopravná nehoda,
 - h) ako vodič motorového vozidla prekročí rýchlosť ustanovenú v osobitnom predpise^{3c)} alebo prekročí rýchlosť ustanovenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením v obci o 20 km.h⁻¹ a viac alebo mimo obce o 30 km.h⁻¹ a viac,
 - i) použije vozidlo, ktorého najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla, najväčšia prípustná hmotnosť jazdnej súpravy, najväčšia prípustná celková hmotnosť prípojného vozidla alebo najväčšia prípustná hmotnosť pripadajúca na nápravy vozidla je prekročená,
 - j) iným spôsobom ako uvedeným v písmenách a) až i) sa dopustí porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom podľa osobitného predpisu,^{3d)}
 - k) stojí na parkovacom mieste v zóne s regulovaným parkovaním bez príslušného oprávnenia alebo bez zaplatenia príslušného poplatku,
 - l) iným konaním, ako sa uvádza v písmenách a) až j), poruší všeobecne záväzný právny predpis o bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.
- (2) Za priestupok podľa odseku 1
- a) písm. a) až c) sa uloží pokuta od 300 eur do 1 300 eur a zákaz činnosti od jedného roku do piatich rokov,

- b) písm. d) a f) možno uložiť pokutu od 200 eur do 1 000 eur a zákaz činnosti do piatich rokov,
- c) písm. e), g) až i) možno uložiť pokutu od 150 eur do 800 eur a zákaz činnosti do troch rokov,
- d) písm. j) možno uložiť pokutu od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov,
- e) písm. k) možno uložiť pokutu od 100 do 200 eur
- f) písm. l) možno uložiť pokutu do 100 eur.

(3) V blokovom konaní možno uložiť za priestupok podľa odseku 1 písm. a) až i) pokutu do 650 eur, podľa odseku 1 písm. j) do 150 eur, podľa odseku 1 písm. k) 100 eur a podľa odseku 1 písm. l) do 60 eur. V rozkaznom konaní možno uložiť za priestupok podľa odseku 1 písm. a) až i) pokutu do 650 eur.

(4) Ak sú splnené podmienky podľa § 84 ods. 1, priestupky podľa odseku 1 písm. i) až l) sa predjednájú vždy v blokovom konaní, ak osobitný zákon neustanovuje inak.

7.1.3. Návrh zmien v Zákone 564/1991 Zb. o obecnej polícii

Zákon č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov zmeniť takto

1. V ustanovení § 16a ods. 1 písm. a) zmeniť text nasledovne:
 „a) ide o motorové vozidlo, ktorého vodič spáchal priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorý je príslušník obecnej polície oprávnený riešiť v blokovom konaní a vodič vozidla sa v blízkosti nezdržiava,“

Odôvodnenie: – zmena umožňuje riešiť týmto spôsobom všetky spáchané priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktoré je oprávnený v blokovom konaní riešiť príslušník obecnej polície na úseku statickej dopravy

2. V ustanovení § 16a ods. 2 písm. a) vypustiť slovné spojenie „Železničnej polície,“

Odôvodnenie: železničná polícia je už začlenená do Policajného zboru

3. V ustanovení § 16a ods. 2 písm. b) vypustiť slovné spojenie: „vozidlo prepravujúce osobu s ťažkým zdravotným postihnutím“, a čiarku na konci vety nahradiť bodkou.

Odôvodnenie: v súčasnej situácii je možné vozidlo označené parkovacím preukazom osoby ZŤP v prípade, že vodič takéhoto vozidla spácha priestupok za splnenia podmienok iba odstrániť, čo je podstatne citelnejší zásah voči vodičovi, ktorý svojim konaním spáchal priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky ako ten, ktorý nastane založením technického prostriedku na zabránenie odjazdu vozidla (ďalej len „imobilizér“).

4. V ustanovení § 16a ods. 2 vypustiť písm. c)

Odôvodnenie: – nie je právny dôvod dávať „výhodu“ takejto osobe. (Vyhláška ministra zahraničných vecí č. 157/1964 Zb. o Viedenskom dohovore o diplomatických stykoch hovorí iba o tom, že diplomatický zástupca je vyňatý z trestnej, civilnej a správnej a jurisdikcie prijímajúceho štátu (článok 31), naviac, ukladá členom diplomatického zboru dodržiavať predpisy krajiny v ktorej pôsobia – článok 41). Použitie imobilizéru nie je postih za spáchaný priestupok. Vo väčšine prípadov, vozidlo i keď je síce označené príslušnosťou k diplomatickému zboru, ale priestupok s takýmto vozidlom spácha vodič takéhoto vozidla, ktorý výsady a imunitu nepožíva, len zneužije označenie vozidla príslušnosťou

k diplomatickému zboru. V prípade, ak príslušník obecnej polície zistí, že s vodičom šla osoba, ktorá požíva výsady a imunitu, imobilizér demontuje, neuloží sankciu a delikt ohlásí (postúpi ako poznatok) Správe služieb diplomatického zboru.

Nové znenie uvedeného paragrafu:

§ 16a
Použitie technického prostriedku na zabránenie odjazdu
motorového vozidla

(1) Príslušník obecnej polície je oprávnený použiť technický prostriedok na zabránenie odjazdu motorového vozidla, ak

- a) ide o motorové vozidlo ktorého vodič spáchal priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, ktorý je príslušník obecnej polície oprávnený riešiť v blokovom konaní a vodič vozidla sa v blízkosti nezdržiava,
- b) ide o motorové vozidlo, o ktorom sa zistilo, že sa po ňom pátra.

(2) Technický prostriedok na zabránenie odjazdu motorového vozidla nemožno použiť, ak ide o vozidlo

- a) viditeľne označené ako vozidlo Policajného zboru, Vojenskej polície, Ozbrojených síl Slovenskej republiky, Hasičského a záchranného zboru a colnej správy,
- b) určené na poskytovanie zdravotníckych služieb.
- c)

7.1.4. Všeobecne záväzné nariadenia (VZN)

V rámci činnosti Mestskej polície je Všeobecne záväzné nariadenie č. 3/1991 hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o Mestskej polícii hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení VZN č. 7/1995, VZN č. 7/1996 a 4/2008. Požaduje sa prijať nové VZN, ktoré doplní uvedené VZN takto:

1. § 3 ods. 1 doplniť o písm. f), ktoré znie:
„f) spolupodieľa sa na kontrole dodržiavania povinnosti vodičov v zóne s regulovaným parkovaním podľa osobitného predpisu¹⁾, pri ich porušení ukladá v blokovom konaní pokuty.

Odkaz 1) pod čiarou znie:

- 1) Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, VZN hl. mesta č. xx/201x o zóne s regulovaným parkovaním.

7.2. Nároky na personál kontrolórov a mestskej polície na kontrolu dodržiavania predpisov

V počiatočnom štádiu bude kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov vykonávať mestská polícia. Bude nevyhnutné rozšíriť počet mestských policajtov. V neskorších fázach bude možné previesť zodpovednosť za miestnu kontrolu na iné vyškolené osoby – občianskych pracovníkov Mestskej polície, 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 možno stanoviť potrebný počet takto:

- Na každých 200 regulovaných uličných parkovacích miest bude jeden miestny kontrolór na každú zmenu (6-8 hodín).
- Na každých 10 miestnych kontrolórov bude pripadať jeden miestny inšpektor – mestský policajt na jednu zmenu.

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

7.2.1. Personálne požiadavky na Mestskú políciu (MsP)

Priamy dopad sprevádzkovania parkovacej politiky na MsP Bratislava vychádza z predpokladu realizácie I. etapy v rozsahu 15000 parkovacích miest. Prevádzka parkovacieho systému v zónach atraktivity (krátkodobé parkovanie) sa predpokladá v čase od 08,00 do 18,00 hod, t.j. 10 hodín denne). Kontrola rezidentského parkovania bude aj po 18,00 hod cca do 22.00 alebo v špeciálnych prípadoch do 24.00. predpokladá sa, že kontrola bude prebiehať len počas pracovných dní (Po - Pi).

Pri predbežnom prepočte potrebného počtu príslušníkov na realizáciu zámeru v I. etape treba na obsluhu 2000 parkovacích miest (1 príslušník MsP Bratislava na 10 zamestnancov parkovacej služby.):

- 1,7 príslušníka pri zabezpečovaní 12 hod služby len v pracovné dni,
- 3,7 príslušníka pri zabezpečovaní 24 hod služby len v pracovné dni.

Predpokladaný počet príslušníkov MsP Bratislava pre I. etapu DPP BA bude:

- 15,3 príslušníka pri zabezpečovaní 12 hod služby len v pracovné dni,
- 33,3 príslušníka pri zabezpečovaní 24 hod služby len v pracovné dni.

Náklady na jedného príslušníka MsP so 20 100 € ročne. Náklady ročne predstavujú v strednej hodnote **20 príslušníkov 402 000 €**.

Náklady na kontrolórov sa pri predpoklade 15 000 parkovacích miest v systéme v prvom roku prevádzky:

- 200 miest / hodinu /1 kontrolór
- $15\,000 / 200 = 75$ kontrolórov + rezerva 15% cca 85 ľudí na smenu, denne 2,5 smeny = 220 kontrolórov
- Mesačná mzda kontrolóra 6 h/deň = $500\,€ \cdot 1,35$ (odvody) = 675 €
- $675 \cdot 200 = 135\,000\,€$ / ročne
- Réžia na kontrolórov cca 25 000 €
- **SPOLU kontrolóri cca 160 000 €**

Technológia kontroly: PDA zariadenia, kontrolné vozidlá, motorky cca 300 000 €, 5 rokov odpisy, **ročne náklady 60 000 €**

Kontrola spolu: cca 622 000 €

Do spustenia nového systému treba vyriešiť z hľadiska Mestskej polície:

1. Zamestnanci, ktorí budú kontrolovať oprávnenosť stáť vozidiel nemôžu byť zaradení do mestskej polície, nakoľko podľa ustanovenia § 5 ods. 2 zákona č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov príslušníkom obecnej polície sa môže stať len bezúhonná osoba, staršia ako 21 rokov, ktorá je telesne, duševne a odborne spôsobilá na plnenie úloh obecnej polície. Z toho vyplýva, že títo zamestnanci by mali byť zamestnancami hlavného mesta alebo správcu/prevádzkovateľa parkovania (S&P Park). Požaduje sa určiť aj tejto

podmienky na miesto, kde budú nastupovať do zamestnania, pokiaľ by to mali byť príslušné výkonné útvary mestskej polície, mnohé z nich sú kapacitne na hranici v zmysle zabezpečenia možnosti prezlečenia, miesta na odpočinok či hygienické zázemie, teda by bolo treba priestory, ktoré využívajú upraviť, resp. pokiaľ to situácia dovoľí rozšíriť;

2. interne v rámci mesta upraviť vzťah týchto kontrolórov k príslušníkovi mestskej polície, ktorý bude vykonávať službu pri kontrole parkujúcich motorových vozidiel, ich spoluprácu a stanoviť vzťah medzi ich nadriadeným a mestskou políciou;
3. komunikáciu medzi kontrolórmi parkovania a službukonajúcimi príslušníkmi mestskej polície;
4. zabezpečovanie plánovania služieb kontrolórov parkovania, ich kontrolu, komu budú podriadení;
5. stanoviť pre príslušníkov mestskej polície, ktorí budú vykonávať kontrolu parkovania normatívne technické vybavenie. (napr. platobné terminály, mobilné telefóny a pod.);
6. rozhodnutie, z akého rozpočtu sa budú uhrádzať ďalšie špecifické vybavenia príslušníkov mestskej polície (služobné motorové vozidlá, ich prevádzka, údržba, opravy);
7. rozhodnutie o forme začlenenia príslušníkov vyčlenených na túto činnosť a následne zmeniť, resp. doplniť internú legislatívu mestskej polície (organizačný poriadok, pracovný poriadok, interné smernice mestskej polície).

Podrobné nároky na personál a technické prostriedky sú samostatnou prílohou MsP. Nie sú súčasťou tohto materiálu.

7.3. Systém kontroly dodržiavania predpisov

Za porušenie parkovacích predpisov sa v dopravnej politike parkovania navrhujú tieto udalosti, ktoré budú aj právne prehlásené:

- a. Parkovanie na regulovanom platenom parkovacom 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 na 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.)

Kontrola dodržiavania predpisov bude musieť byť striktná a transparentná. Počet uličných kontrolórov sa bude navrhovať tak, aby bol dostatočný na vykonanie kontroly všetkých regulovaných miest v spoplatnených zónach (jeden kontrolór dokáže pokryť 200-250 regulovaných miest). Pri existencii digitálneho pasportu parkovania, jednoznačne vzíde požiadavka na potrebný počet kontrolórov.

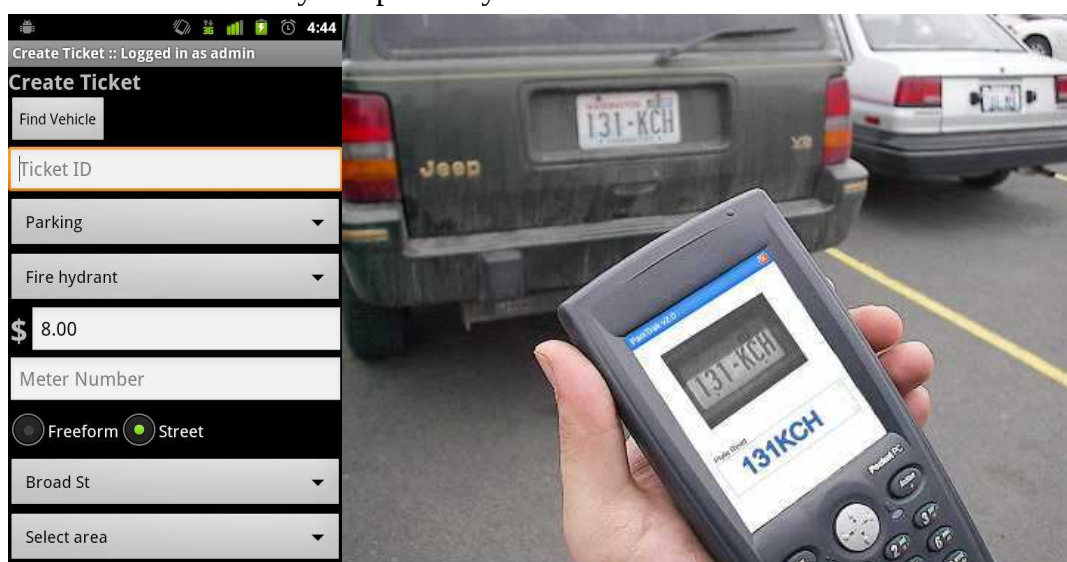
Pri väčšine porušení pravidiel parkovania sa odporúča ako peňažný trest použiť zaplatenie pokuty. Pokuta sa bude vzťahovať na objektívnu zodpovednosť majiteľa vozidla. Ak vlastník automobilu, ktorý porušil predpisy nezaplatil predchádzajúce pokuty včas, odporúča sa, aby bolo na kolesá vozidla nasadené blokovacie zariadenie prípadne odtiahnuté vozidlo až do zaručenia úplnej platby.

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

- Komunikovať s platobnými zariadeniami, ktorých používanie sa schváli.
- Komunikovať s riadiacim strediskom Mestskej polície a s S&P Park v reálnom čase na nevyhnutnú automatickú kontrolu a či zaparkované vozidlo zaplatilo náležitú úhradu za terajšie parkovanie ako aj prechádzajúce prípadné porušenia.
- Vyhotoviť fotografiu vozidla porušujúceho predpisy, ktorá bude slúžiť ako dôkaz na identifikáciu vozidla a miesta.
- 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.

Správca/Prevádzkovateľ parkovania (S&P Park) vyhotoví jasné prevádzkové postupy a postupy na zabezpečenie vysokej kvality činností súvisiacich s kontrolou dodržiavania predpisov a minimalizáciu korupcie. Kontrola dodržiavania predpisov bude v čo najvyššej miere automatická a budú sa používať najnovšie technologické vývojové trendy.

V počiatočnom štádiu budú 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. Takto bude presne určená aj poloha zaparkovaného vozidla na identifikáciu jeho polohy na miestnej komunikácii I. – IV do ktorej zóny patrí. Táto bude slúžiť aj na priradenie v ktorej mestskej časti je zaparkované auto. Po zadaní údajov bude tablet komunikovať s mobilnou tlačiarňou a vytlačí pokutový lístok.



Obrázok 3 Príklad aplikácie na kontrolu dodržiavania parkozavacích predpisov pre tablet

Na minimalizáciu možnosti korupcie, po otvorení nového záznamu sa tento nebude môcť zrušiť v systéme bez povolenia min dvoch ďalších osôb napr.: nadriadený a systémový pracovník s jasným záznamom a s evidenciou zmeny v informačnom systéme. Svetová prax preukazuje, že k väčšine udalostí súvisiacich s korupciou dochádza počas vypisovania pokutového lístka. Stlačením klávesy záznamu kontrolórom, už nebude možno manipulovať s údajmi, pretože sa budú generovať nezávisle od kontrolóra. Podobne databázy budú striktné rozdelené na príjem údajov, overenie údajov, výdaj pokutového bloku a záznamu. Tieto sa budú nezávisle v systéme štatisticky porovnávať.

Informácie zadané do tabletu sa budú odosielať 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 zapar-

kované 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 zaplatení poplatkov za parkovanie používať smartfóny. Tento systém umožní automatickú kontrolu, keď sa kontrolóri budú môcť presúvať pomocou špeciálneho vozidla vybaveného príručným zariadením LPR (zaznamenanie evidenčného čísla vozidla) a zabudovaným GPS, ako môžeme vidieť na obrázku 4:



Obrázok 4: Špecializované vozidlo na kontrolu dodržiavania parkovacích predpisov.

Všetci kontrolóri budú vybavení aj príručným tabletom. Zhrnútne charakteristiky a parametre Tablet/PDA + tlačiarne majú obsahovať:

- Odporúčaná technológia pre čítanie RFID – musí čítať MIFARE EVO1 (rovnaká technológia ako Bratislavská mestská karta, moderná architektúra karty) alebo MIFARE PLUS
- min. 2x SAM modul (Security Access Module – na ňom sa v rámci zachovania tajomstva nachádzajú prístupové kódy pre čítanie RFID)
- zabudovaná kamera (možnosť vytvárania fotografií napr. nesprávneho parkovania, problémov zistených počas výkonu služby)
- musí vedieť komunikovať s IVM (bluetooth, IrDa, WiFi...)
- možnosť čítania magnetických prúžkov a voliteľného rozšírenia o prepojenie na bankovú aplikáciu (priama platba pokút na mieste bez nutnosti ďalších zariadení)

Na správnu kontrolu dodržiavania predpisov treba umožniť Mestskej polícii on-line 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 a bude sa vykonávať pomocou Mestskej polície.

Príloha č. 8 – Technické zabezpečenie

8.1. Organizácia a regulácia dopravy

Na základe skúseností z iných miest, mesto (na základe počtu obyvateľov a úrovne hospodárskej činnosti) bude regulovať do 1-2 rokov cca 30.000 - 40.000 uličných parkovacích miest, pričom v súčasnosti existuje v celom meste iba približne 6.000 regulovaných miest. Pri postupnej realizácii celomestského systému parkovania treba zabezpečiť, aby mesto na miestnych komunikáciách I. a II. triedy a mestské časti na miestnych komunikáciách III. a IV. triedy spracovali:

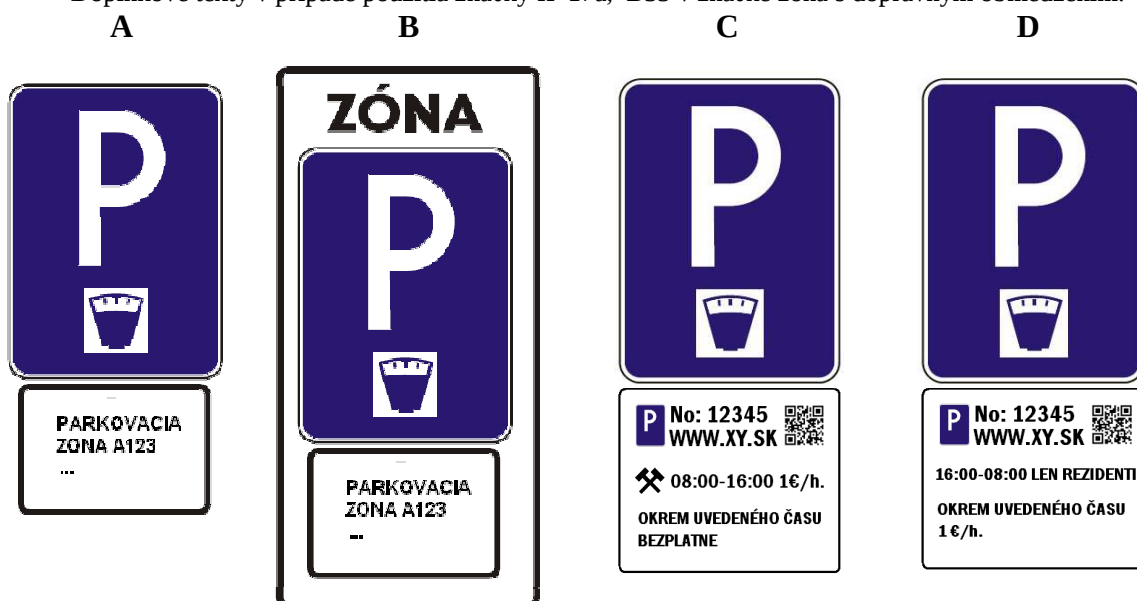
- postup rozširovania systému v čase na ich území a základný projekt (zónu rezidenčnú, atraktivity – komerčnú a/alebo zmiešanú),
- postupnú digitálnu databázu parkovania v uličnom a mimouličnom (dvory, garáže, individuálna výstavba) priestore
- organizáciu a reguláciu dopravy - zvislé a vodorovné značenie v zónach regulácie predložiť na schválenie príslušnému cestnému správnomu orgánu.

Regulácia sa bude realizovať postupne, počnúc úsekmi ulíc, ktoré sú v bezprostrednej blízkosti atraktívnych zón využívané na intenzívne komerčné a obchodné účely a s konkrétnym časovým harmonogramom rozširovania zón alebo ďalších ulíc.

8.1.1. Dopravné značenie v zónach regulovaného parkovania

Označenie spoplatnených parkovacích miest je prostredníctvom dopravnej značky „IP 17 a Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím“ použitá s dodatkovou tabuľkou (obrázok 5 - A). Totožné dopravné značenie možno zakomponovať do značky zóna, kde samostatná značka platí len k vyznačeným miestam po koniec ulice (obrázok 5 - B), pokiaľ nie je ukončená skôr, kým v značke zóna platí až po značku koniec zóny a je možné regulovať aj nevyznačené miesta.

Obrázok 5 - Príklady vyobrazenia parkovacej značky
Doplnkové texty v prípade použitia značky IP 17a, B33 v značke zóna s dopravným obmedzením:



Dodatková tabuľka k značke IP 17a bude obsahovať niekoľko častí:

1. identifikácia parkovacej oblasti s QR kódom a linkou na web (obrázok 5 - C). Evidencia parkovacej oblasti alebo konkrétnych parkovacích miest je v číselnom tvare,
2. identifikáciu času s vysokým spoplatnením, cenu za hodinu, prípadne aj progresivitu (obrázok 5 - D),
3. identifikáciu času s nízkym spoplatnením, cenou za hodinu, pričom môže byť aj nulová je možné aj neuvádzať cenu priamo ale odkazovať na položku vo verejnom cenníku, vtedy je možné zaviesť aj dynamickú cenu,
4. voliteľnú textovú informáciu o spôsobe platenia napríklad: použite parkovacie karty lebo SMS platbu na číslo 1234.

8.1.2. Jednotný pasport parkovania - Návrh obsahu projektovej dokumentácie na dopravné značenie v zónach regulovaného parkovania

Projektová dokumentácia (PD) na zóny parkovania sa budú obstarávať mestskými časťami. Odporúča sa mať jednotnú štruktúru PD v tejto osnove:

Názov úlohy: Zóna regulovaného parkovania /projekt organizácie dopravy/
 a. časť AB
 b. ulica XXXX - XXXX

Obsah:

1. Dopravno-inžinierske podklady.
 - 1.1. Podklady poskytnuté mestom/mestskou časťou (definícia záujmového územia, existujúce dopravné značenie, vlastnícke vzťahy)
 - 1.2. Analýza súčasného stavu a aktualizácia regulovaného územia
2. Cieľ a spôsob spracovania.
 - 2.1. Celomestský systém riadenia parkovania (CSRP), jeho ciele, metóda
 - 2.2. Aplikácia CSRP na riešené územie (popis a spôsob)
3. Návrh riešenia:
 - 3.1. Definícia verejných plôch zahrnutých do systému (s del'bou podľa kompetencií a spôsobu regulácie)
 - 3.2. Návrh dopravného značenia (zvislé, vodorovné a ich výkaz)
 - 3.3. Návrh rezidenčných kariet a technických prostriedkov na úhradu parkovného v súlade s CSRP
 - 3.4. Definícia požiadaviek na zabezpečenie prevádzky zóny
4. Prepočet nákladov (investičné - v del'be podľa správy, prevádzkové)
5. Prepočet výnosov (v del'be podľa správy)
6. Prílohy:
 - 6.1. Grafická časť
 - 6.2. Návrh dopravného značenia (ďalej len DZ)
 - 6.3. Náklady a výnosy
 - 6.4. Digitálny pasport

8.1.3. Rezidenčná karta

Správca/prevádzkovateľ systému parkovania bude vydávať rezidenčnú kartu oprávňujúcu na parkovanie. Cez automatizovaný systém vydávanie sa bude vykonávať priamo aj na mestských častiach. Elektronicky sa bude môcť realizovať cez internet a zasielať cez jednotný systém správcom/prevádzkovateľom systému parkovania. Tieto parkovacie rezidenčné karty sú identifikáciou na kontrolu prostredníctvom kontrolórov.

Rezidentská parkovacia karta/nálepka vo vozidle obsahuje tieto údaje:

1. Identifikačné číslo karty a dátum vydania,
2. platnosť od – do,

3. príslušnosti k vozidlu EČV,
4. domáca parkovacia zóna, príp. žiadna pre rezidenta s garážou, rod. domom a pod. - len Bratislava
5. *opcia: parkovacie zóny so zľavneným parkovaním, tých môže byť viac, napríklad pre 80% a pre 50% zľavu z parkovania*, - príp. predplatená zóna- pracovisko
6. QR identifikačný a kontrolný kód,
7. *opcia do budúcnosti: RFID technológia ako doplnok pre oblasti/miesta s automatickým spoplatnením (napr. hromadné garáže),*
 - *Odporúčané opatrenie nálepiek hologramom,*
 - *Lepiaca časť musí byť potlačiteľná min. tromi údajmi (EČV, lokalita a rok [inverzne])*

Údaje o rezidentskej parkovacej karte k náhradnému vozidlu - len vytlačenej na tlačiarňi:

Identifikačné číslo karty a dátum vydania

1. platnosť od do
2. pre vozidlo EČV ako náhradné vozidlo za vozidlo EČV
3. QR identifikačný a kontrolný kód

Obe karty treba mať za sklom náhradného vozidla, tým sa zamedzí zneužitiu.

Správca systému parkovania bude vydávať rezidenčnú kartu oprávňujúcu na parkovanie. Tieto parkovacie rezidenčné karty sú identifikáciou na kontrolu prostredníctvom kontrolórov.



Obrázok 6: Vizualizácia používaných parkovacích nálepiek – zdroj: google

8.1.4. Platobná technológia na krátkodobé a komerčné spoplatnenie

Základným atribútom funkčného parkovacieho systému na celom území mesta bude jednoduchá a jednoznačná identifikácia vozidla oprávneného parkovať v zónach regulovaného parkovania (rezidenčné/krátkodobé/komerčné).

Vodičom sa umožní zvoliť si spomedzi niekoľkých celomestských platobných technológií. Platobné technológie musia spĺňať tieto požiadavky:

1. ľahko pochopiteľný a ovládateľný evidenčný a platobný systém pre vodičov,
2. vodiči môžu používať túto technológiu v akejkoľvek mestskej časti v Bratislave,
3. technológia bude prepojená na jednotné zúčtovacie stredisko, ktoré bude podporovať prerozdelenie príjmu medzi mestské časti transparentným spôsobom,
4. technológia umožní zaplatiť presne iba za čas, počas ktorého sa skutočne parkovalo,
5. technológia bude podporovať a automaticky aktualizovať najnovšie parkovacie predpisy prijaté kedykoľvek mestom a mestskými časťami,
6. technológia musí slúžiť ako nástroj elektronickej peňaženky, ktorú možno ľahko dobiť finančnými prostriedkami, vrátane možnosti zaplatiť pomocou internetu,
7. história parkovania sa umožní nástrojom zobrazovania na internete pre prihláseného používateľa prezeraním si platieb a kompletné záznamy o transakciách.

Základnými platobnými technológiami na krátkodobé parkovanie sa definuje celoplošná aplikácia:

- A. **Platba cez mobil:** Vodiči na platbu používajú svoj bežný mobilný telefón/smarfón. 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. Obdobnou metódou budú aj aplikácie smartfónov (odsek nižšie).

Táto metóda vyžaduje od vodičov, aby zaregistrovali svoje vozidlo u správcu / prevádzkovateľa parkovania (S&P Park) 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. Kontrolór registruje pri obchôdzke svojim mobilným kontrolným zariadením evidenčné číslo každého zaparkovaného vozidla, ktoré môže využívať parkovanie cez mobil.

B. **parkovacia aplikácia v smartfóne umožňuje:**

- v rámci mesta zistiť všetky parkovacie plochy a ceny za parkovanie (kliknutím na zónu), lokalizáciu parkovacích automatov, navigáciu na vybrané parkovacie miesto,
- informovať o aktuálnych voľných parkovacích miestach (kde je táto informácia dostupná, napr. hromadné garáže, kontrolované parkoviská...) prostredníctvom zoznamu parkovísk (triedenie abecedne, podľa lokality, podľa druhu...) alebo prostredníctvom mapy a zobrazenia aktuálnej polohy užívateľa s prípadnou navigáciou,
- registráciou aplikácie u správcu parkovania platbu za parkovné – platba parkovného iba za skutočný čas státia a parkovania vozidla (registráciou sa prepojí „user ID“ aplikácie alebo „userLoginID“ s platobnou kartou používateľa alebo sa vytvorí PRE-PAY účet, kde vloží používateľ objem prostriedkov (na kontaktných miestach správcu alebo prostredníctvom internetu) – elektronická peňaženka, z ktorej sa následne bude odrátavať parkovné. Pri zaparkovaní v rámci zóny aplikácia pomocou GPS vyhladá automaticky zónu, v ktorej vozidlo parkuje a kliknutím „zaparkovať“ automaticky spustí na vybrané vozidlo výber parkovného (používateľ má možnosť zvoliť viac vozidiel, pre každé vozidlo sa počíta parkovné podľa definovaných pravidiel, napr. pre rezidenta sa uplatňuje možná zľava, pri parkovaní s firemným vozidlom nemá nárok na zľavu). Po ukončení parkovania stlačí v aplikácii tlačidlo „ukončiť parkovanie“. V prípade miest s obmedzenou dobou maximálneho možného státia aplikácia sama odrátava čas do ukončenia parkovania a podľa nastaveného limitu upozorní používateľa na blížiaci sa koniec parkovacieho limitu. V prípade PRE-PAY musí aplikácia upozorniť používateľa na minimálny zostatok na jeho účte (nastaviteľná hodnota na upozornenie). Rovnako po vyčerpaní všetkých finančných prostriedkov na predplatenom účte ho aplikácia sama automaticky odhlási (resp. server pošle aplikácii aktuálny stav) a upozorní používateľa, že aktuálne nemá zaplatené parkovné,
- v nastaveniach pravidelné upozornenie používateľa na prebiehajúcu platbu parkovného (napr. každú hodinu jednoduchým tónom),
- v nastavení upozornenia na ukončenie parkovania (napr. zaparkujem a dám si do parkovacej aplikácie, aby ma upozornila o 10:00 – plánovaný odchod),
- varovanie používateľa pri opätovnom návrate do vozidla a následnom pohybe od neho (upozornenie či chce používateľ ukončiť parkovanie, napr. ak nasadol do vozidla a odchádza s ním z parkovacieho miesta, iba upozorniť, nakoľko používateľ môže napr. iba nakladať tovar),
- poslať po stlačení tlačidla „tu parkujem“ uloženie GPS súradníc, následne môže používateľ zvoliť možnosť nájsť vozidlo pri návrate, GPS súradnice poslať spolu so spustením rátania parkovného na serveri správcu a potom uvedené parkovacie miesto vyhlásiť za obsadené,

- ukladanie obľúbených parkovacích miest a možnosť zobrazenia ich aktuálneho obsadenia,
 - poskytovanie pri parkoviskách P&R priame prepojenie na cestovné poriadky MHD.
- C. **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 7 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 7: Príklad IVM

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.

- D. **Parkovacie automaty:** Parkovacie automaty sú už zastaranou technológiou a neodporúčajú sa využívať v navrhovanom systéme parkovania na území mesta.
- E. **papierové parkovacie karty** - návštevníci Bratislavy, ktorí nemôžu byť registrovaní pomocou parkovania cez mobil alebo si nemôžu zakúpiť zariadenia IVM, budú si môcť zakúpiť *papierové parkovacie karty*, ktoré bude vydávať správca/prevádzkovateľ parkovania (S&P Park) a každá mestská časť jednotnou kartou. 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. Papierové parkovacie karty sa budú predávať aj prostredníctvom všetkých obchodov, prípadne automatov na predaj lístkov MHD.

Ako dočasná metóda používania špecifickej platobnej metódy musí byť táto papierová karta jednotná na celom území mesta. 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.

8.1.5. Údaje k jednotlivým typom platobnej technológie

Údaje na stieranej predplatenej karte:

1. identifikácia – výrobné číslo karty,
2. cena karty (rôzne ceny 0,20 0,50, 1, 2, 3 EUR),

3. stieracie pole rok/mesiac,
4. stieracie pole deň v mesiaci,
5. stieracie pole hodina,
6. stieracie pole minúta začatia parkovania.

Údaje pre spoplatnenú SMS:

Keďže sa spoplatňuje až spätná SMS je možné použiť:

1. len EČV za čo sa zaplatí jednotková cena a bude platiť od času doručenia
2. EČV a SUMA, za čo sa zaplatí konkrétna suma a bude platiť od času doručenia
3. EČV a SUMA a OD, za čo sa zaplatí konkrétna suma a bude platiť od uvedené času
4. EČV a ID-ZÓNY a OD a DO, za čo sa vypočíta a zaplatí konkrétna suma.

Údaje na čerpanie z kreditu uloženej sumy v parkovacom systéme na základe pokynu cez internet (smartfóny) alebo bežnou nespoplatnenou SMS, prípadne automatu na mince a karty alebo platby cez internet:

1. ID-PALTITELA,
2. EČV,
3. ID-ZÓNY,
4. OD DO,
5. informácia dôjde na prednastavené číslo SMS a mail.

Priama platba cez internet alebo POS terminál tretích strán:

1. EČV,
2. ID-ZÓNY,
3. OD DO,
4. údaje o karte alebo vhodených minciach.

Príloha č. 9 – Zúčtovacie stredisko

Zúčtovacie stredisko bude automaticky prerozdeľovať príjmy vyzbierané z plateného parkovania na týchto miestnych komunikáciách do mestských častí na základe skutočných poplatkov, ktoré vodiči zaplatili v každej mestskej časti. Zodpovednosť za zúčtovacie stredisko bude mať správca/prevádzkovateľ parkovania (S&P Park).

Neodporúča sa aby prípadní miestni prevádzkovatelia mestských častí na dobu určitú, ktorých si bude môcť každá mestská časť najat' počas prechodného obdobia mohli vydávať celomestskú platobnú technológiu. Iba správca/prevádzkovateľ jednotného systému bude môcť zaviesť celomestské platobné technológie.

(S&P Park) 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. Správca/prevádzkovateľ bude tiež kontrolovať a validovať oprávnenosť parkovania pre ZŤP. Pre ZŤP prichádzajúcich z oblastí mimo mesta správca/prevádzkovateľ vydá inštrukcie týkajúce sa oprávnenosti týchto vozidiel parkovať na miestach vyhradených pre invalidov.

Zúčtovacie stredisko bude priamo zabezpečovať vlastnými pracovníkmi a prostriedkami:

- vrcholovú správu clearingovej aplikácie,
- výdaj a kontrola rezidenčných známok,
- administratíva zúčtovania medzi jednotlivými mestskými časťami
- návrh a kontrola celomestskej koncepcie pravidiel
- rozvoj systému nad ďalšími službami v meste (napr. jednotná karta na parkovanie a MHD)
- digitálna pasportizácia územia na ktorom je regulované parkovanie a prepojenie na ďalšie aplikácie GISu a nástrojov riadenia dopravy.

Výber úhrad a pokút z parkovania v Bratislave

Správca/prevádzkovateľ bude vyberať úhrady z troch zdrojov:

1. úhrady za parkovanie zaplatené vodičmi, ktorí parkujú na miestach na miestnych komunikáciách I. a II. triedy používajúc platobnú technológiu, ktorá sa zavedie a ktoré sú príjmom mesta,
2. úhrady za parkovanie zaplatené vodičmi, ktorí parkujú na miestach na miestnych komunikáciách III. a IV. triedy používajúc platobnú technológiu, ktorá sa zavedie a ktoré sú príjmom mestskej časti,
3. Pokuty vyzbierané od majiteľov vozidiel, ktorí porušujú parkovacie predpisy podľa lokalizácie priestupku.

Jednotná technológia je nevyhnutnosťou, ktorú občania akceptujú na celom území mesta. Technologická rôznorodosť priamo odsudzuje zavedenie akejkoľvek dopravnej politiky parkovania na celom území mesta.

Príjem získaný z druhého zdroja bude automaticky distribuovaný naspäť do mestských častí na základe skutočného príjmu vyzbieraného na území príslušnej mestskej časti. Tento príjem možno identifikovať, pretože vodiči, ktorí budú používať jednotnú technológiu 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 zriadenie vyhradenej webovej stránky, ktorá bude zobrazovať v reálnom čase čiastku finančných prostriedkov, ktorú operátor vyzbierať v každej mestskej časti (miestne komunikácie III. a IV. triedy). Treba poznamenať, že mobilný operátor dokáže zobrazovať tieto príjmy v reálnom čase, zatiaľ čo operátor zariadenia IVM bude schopný zobrazovať tieto príjmy zakaždým, keď sa záznam o transakcii uloží. Tento stav bude aktivovaný, keď vodič opätovne nabije zariadenie IVM s predplatenými finančnými prostriedkami.

Poznámka: Názory, že zverejňovanie príjmov kvôli transparentnosti nebude dostatočné, pretože tok peňazí bude „v rukách“ jednej spoločnosti, ktorá bude s nimi nakladať, nezaručí efektívnosť ani spravodlivosť nakladania s finančnými prostriedkami nie sú opodstatnené.

Čistý príjem¹ vyzbieraný spoločnosťou z prvého zdroja (úhrady za parkovanie z miestnych komunikácií I a II triedy) a z tretieho zdroja (kontrola dodržiavania predpisov) bude opätovne spoločnosť investovať do ďalšieho rozvoja parkovacieho systému v Bratislave (podľa výšky vyzbieraných pokút aj do mestských častí). Odporúča sa mať vopred nachystaný ročný projekt aktivít mestských častí a mesta v oblasti parkovania a rozvoja mestskej hromadnej dopravy aby boli vopred jasné priority z týchto príjmov sa budú zriaďovať na nové parkovacie miesta nachádzajúce sa uliciach alebo mimo ulíc určené na využívanie rezidentmi a súčasne sa zlepší úroveň služieb poskytovaných systémom uličného parkovania. Všetky navrhované investície po odsúhlasení priorít a možností v mestských častiach sa bude schvaľovať Mestským zastupiteľstvom.

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

Náklady na zúčtovacie stredisko

Náklady na realizáciu evidenčného a zúčtovacieho strediska sa odhadujú vo výške 360 000.

Prevádzkové náklady a údržby systému je cca 30 000 € ročne.

Porovnanie nákladov a výnosov:

Výnosy:

• 15 000 parkovacím miest - rezidenčné karty	12500 * 30 €	375 000 €
• Krátkodobé parkovanie cca 1500 miest / obratovosť 4 voz. denne / 2 € / 200 pracovných dní		2 400 000 €
• Celodenné parkovanie	cca	400 000 €
• Pokuty 50 denne * 70 € * 200 pracovných dní		700 000 €
SPOLU výnosy:		3 875 000 €

Náklady:

S&P Park	376 600 €
Mestská polícia a kontrola	862 000 €
Réžia operátori, lístky, aplikácie, POS termnály	900 000 €
Zúčtovacie stredisko	390 000 €
Rezerva na technológiu vozidiel, motoriek a odťahovacích vozidiel	500 000 €
8. SPOLU náklady:	3 428 600 €

¹ Čistý príjem je príjem po odpočítaní prevádzkových nákladov spoločnosti. Tieto náklady sa budú schvaľovať na začiatku každého roka.

ČASOVÝ A VECNÝ HARMONOGRAM ZAVEDENIA NOVEJ PARKOVACEJ POLITIKY

1. Mestské časti:

- d. Definícia rezidenčných zón*
- e. Definícia spoplatnených zón*
- f. Vytypovanie parkovísk P+R a hromadných garáží*

2. Mesto:

- g. Jednotné zásady*
- h. Jednotný vizuál kariet*
- i. Jednotné označovanie zón*
- j. Prevádzkovateľ systému*
- k. Výdaj a správa rezidenčných kariet spolu s MČ*
- l. Kontrola a represia spolu s mestskou políciou*
- m. Jednotné zúčtovacie stredisko*
- n. Jednotný systém platieb – bezhotovostný a hotovostný*