

There are no translations available.

### / stručný výňatok /

Neustále sa zvyšujúci počet motorových vozidiel, najmä osobných automobilov, výrazne zhoršuje mobilitu miest a tým aj ich dopravnú obsluhu, podmienenú dostatočným priestorom na zastavenie, parkovanie a státie vozidiel.

Problém riešenia mobility sa stáva celoeurópskym problémom. Pred desiatimi rokmi bola vydaná „Biela kniha“, následne „Zelená kniha“. Závažnosťou problému a nutnosti jeho riešenia sa v roku 2009 zaoberala aj Európska komisia a Európsky parlament.

Zodpovednosť za konkrétne riešenia problémov v parkovaní je jednoznačne v kompetencii miestnej samosprávy.

Európska parkovacia asociácia (EPA) už viac ako 15 rokov na tento problém nielen upozorňuje, ale aj predkladá námety pre zlepšovanie situácie. Skúsenosti miest a výsledky činnosti konfrontuje nielen na kongresoch, bulletine PTI, ale aj v komisiách a ďalších fórach.

EPA už v roku 2003 vydala smernicu „Parking mobility“, ktorá poukázala na nutnosť koordinácie činností súvisiacich so zabezpečovaním parkovania a potrieb dynamickej dopravy

Na základe uvedenej smernice a praktických skúseností miest predkladáme aktualizovaný /doplnený/ návrh „Parking policy“ ako podklad pre smernicu EPA. Tento návrh vychádza zo širšieho pohľadu na príčiny dopravných problémov a prakticky možných postupov zabezpečovania trvalej mobility miest.

Systémové a koordinované riešenie situácie v parkovaní a odstavovaní vozidiel musí vychádzať z podmienok funkčnosti územia predpokladanej a stanovenej v územnoplánovacej

dokumentácii a náväzných dokumentoch.

Komplexné riešenie a prevádzkovanie parkovania možno zabezpečiť len cieľavedomou parkovacou politikou.

**Parkovacia politika je súbor opatrení ktorých cieľom je vytvoriť optimálne podmienky pre parkovanie, ktoré musia rešpektovať potreby všetkých preferovaných užívateľov priestoru.**

Takéto riešenie musí byť v úplnom súlade s opatreniami potrebným pre udržanie mestskej mobility.

Realizáciou parkovacej politiky je možné dosiahnuť:

1. zlepšenie dopravnej obsluhy
2. zníženie objemu nežiadúcej premávky
3. zlepšenie podmienok parkovania

Objektívnosť hodnotenia situácie a tým aj ďalších postupov vyžaduje preukazné vstupné údaje

- o dynamickej doprave (intenzity, kapacity, prepravné údaje, kritické situácie a priestory, organizácia a riadenie dopravy)
- statickej doprave (kapacita a obsadenie miest, regulácia a manažovanie)
- sociodemografických a urbanistických podmienkach (obyvateľstvo, pracovné príležitosti, význačné aktivity, atď.)

Kritická analýza týchto údajov a ich vplyvu na riešený problém je neodmysliteľnou podmienkou pre riešenie potrieb parkovania a tým aj zabezpečenia mobility mesta.

Parkovacia politika musí poukázať aj na hraničné možnosti priestoru a regulačných opatrení. Tieto údaje sú neodmysliteľné pre ďalšie riešenia smerujúce k zlepšeniu podmienok mestskej mobility, ale aj pre sféru nárokov rozvoja územia, najmä jeho priestorového usporiadania a obslužnosti.

### Riešenie cieľov parkovacej politiky

#### 1. Zlepšenie dopravnej obsluhy je podmienené:

1. potrebným počtom miest na parkovanie a odstavovanie vozidiel pre:

- obsluhu dôležitých zariadení
- zásobovanie
- tam bývajúcich obyvateľov
- telesne postihnutých
- ostatných dochádzajúcich individuálnou automobilovou dopravou

- potrebnými priestormi pre dochádzajúcich iným spôsobom
- hromadnou dopravou /zastávky, otočky/
- peši a bicyklom /chodníky, priechody a.p./

- cieľavedomou organizáciou dopravy /statickej a dynamickej/

#### - Zníženie objemu nežiadúcej premávky

1. znížením prepravných nárokov
2. vhodnou zmenou dĺžby dopravnej práce

Vplyv Parkovacej politiky na účinné riešenie je obmedzený. Úlohou parkovacej politiky je preukázanie dôsledkov súčasnej dĺžby dopravnej práce na možnosti a obslužnosti priestoru a jeho limity pre plnenie všeobecných potrieb spoločnosti.

Vhodné riešenie má rozhodujúci dosah na zabezpečenie dopravnej obsluhy a tým aj mobility v meste. Dosiahnutie tohto cieľa je v zásade možné len:

### 3. Zlepšenie podmienok parkovania a garážovania

Riešenie týchto podmienok je ťažiskom práce na postupnom dosahovaní cieľov Parkovacej politiky.

Je dokázané, že iba uličné parkovanie nemôže (z priestorových príčin )

uspokojiť všetky nároky naň kladené.

Podmienky odstavovania, parkovania, a garážovania závisia v rozhodujúcej miere od možnosti využitia celého priestoru, jeho komplexnej regulácie a manažovania parkovania.

Možnosť zlepšovania podmienok parkovania, odstavovania a garážovania je výrazne ovplyvnené, niekedy aj limitované objektívnymi potrebami ďalších užívateľov priestoru. Sú to nároky na zachovanie, či zlepšenie humánnosti priestoru, zabezpečenia jeho primárnych funkcií (bývanie, zveľaďovanie, ekologických požiadaviek, atď.).

Efektívne zabezpečenia potrieb statickej dopravy v **mestských centrách a v polyfunkčných priestoroch** je v rozhodujúcej miere podmienené komplexnou koordináciou a reguláciou systému dopravy. Takúto koordináciu je možné zabezpečiť kvalifikovaným manažmentom, podporeným a kontrolovaným prostredníctvom koordinačnej skupiny, zloženej zo zástupcov mesta, rozhodujúcich profesií, združení občanov, a.p.

Riešenie potrieb odstavovania vozidiel v **rozsiahlejších priestoroch, kde výrazne prevláda funkcia bývania (sídlišká)**, je odlišné od riešenia statickej dopravy v centrách, či polyfunkčných priestoroch.

V obytných priestoroch, kde **dominuje funkcia bývania, je nutné najmä** zabezpečenie **plôch a** pries torov hlavne pre **dlhodobé odstavovanie** a garážovanie vozidiel obyvateľov. Účinnosť regulačných opatrení je tu podstatne nižšia ako v centrách miest .

## REALIZÁCIA PARKOVACEJ POLITIKY

Podmienkou systematického postupu realizácie je:

- vytvorenie štruktúr pre kvalifikované riadenie procesu realizácie
- využitie vhodných priestorov pre parkovanie a odstavovanie vozidiel, aj mimo ulice /celoplošný systém parkovania/
- efektívna regulácia a účinná kontrola parkovania v celom priestore

Vytvorenie štruktúr riadenia procesu realizácie je v právomoci mestských orgánov. Ide o zriadenie odborného tímu, schopného dlhodobo koordinovať a riadiť všetky úkony súvisiace s technickými, správnymi, organizačnými, regulačnými, legislatívnymi a finančnými opatreniami.

Sú to najmä:

- aktualizácia projektu organizácie a riadenia dopravy v súlade s podmienkami PP

- vymedzenie priestorov pre etapy realizácie
- definovanie koordinácie uličného a mimouličného parkovania
- vyhotovenie adekvátnej dokumentácie potrebných stavebných úprav a súvisiacich technických zariadení so zreteľom na spôsob regulácie a špecifiká priestoru (polyfunkčný, obytný, centrálny a.p.)
- zahrnutie potrebných nákladov do rozpočtu mesta
- výber hlavného operátora (so zreteľom na možnosť dlhodobého partnerstva)
- zabezpečenie organizačných a technicko – stavebných opatrení
- rozhodnutie o spôsobe regulácie a prevádzkovania parkovacích služieb a zariadení

Tento nezávislý odborný tím bude úzko spolupracovať s najmä s tímami riešiacimi urbanistické problémy a dopravnú politiku mesta.

Na základe cieľov stanovených parkovacou politikou a uvedených podmienok efektívnej realizácie opatrení regulácie dopravy a parkovania musí mesto rozhodnúť o spôsobe a postupoch ich zabezpečenia. Ide hlavne o výber subjektu realizácie a prevádzkovania parkovacích zariadení a služieb, ako aj spôsobu spolupráce a kontroly mestom.

V rámci podmienok zabezpečenia spolupráce so zadávateľom (mestom) treba určiť (dohodnúť) aj spôsob a vykonávanie ďalších závažných úloh, podmieňujúcich funkčnosť mesta:

- analyzovanie účinnosti realizovaných opatrení z hľadiska dosiahnuteľnosti cieľov parkovacej politiky
- zabezpečenie potrebných úprav vyplývajúcich z vývoja dopravnej situácie
- iniciovanie aktualizácie opatrení a úloh pre dosiahnutie cieľov parkovacej politiky (rozsah priestorových nárokov, resp. spôsobu realizácie a regulácie)
- súčinnosť s partnermi pri zabezpečovaní funkčnosti a mobility mesta (územnolánovacie a dopravnoplánovacie dokumentácie, dopravná politika mesta a jeho aglomerácie, a pod.)

## Záver

Naše mestá, budované v priebehu mnohých storočí, nemôžu byť spôsobilé zniesť súčasný, ani budúci nápor automobilovej dopravy bez realizácie koncepcie koordinovaného rozvoja mesta a konkrétnych záruk zabezpečovania mobility v ňom.

Zmiernenie nepriaznivých dosahov parkovacích nárokov je nateraz možné postupnou realizáciou opatrení stanovených cieľmi parkovacej politiky mesta.

Treba zvlášť zdôrazniť, že opatrenia na dosiahnutie cieľov parkovacej politiky mesta nemôžu nahradiť opatrenia stanovené koncepciou rozvoja mesta.

### Literatúra:

- Parking policy, 2003 , EPA
- Mestská parkovacia politika, 2008, SPA
- Mestská parkovacia politika / realizácia cieľov / , 2009, SPA