



3) NÁVRH KONCEPCIE ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY

3.1) VÍZIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY V TRNAVE

Budúcu statickú dopravu v meste Trnava vnímame ako súčasť inteligentného dopravného systému. S ním bude možné dopravnú situáciu priebežne monitorovať a vyhodnocovať prostredníctvom najmodernejších technológií. Užívateľ bude mať možnosť priamo v on-line prostredí efektívne nájsť parkovacie miesto a zakúpiť parkovaciu kartu či lístok v príslušnej zóne priamo cez internet. Mesto si zároveň takto vygeneruje nástroj na financovanie činností pre riešenie rozvoja statickej dopravy na jeho celom území. Predkladaná koncepcia je ďalším krokom k dosiahnutiu racionálneho využívania plôch pre parkovanie.

3.2) ŠPECIFIKÁCIA PROBLÉMOV, CIEĽOV A NÁSTROJOV PARKOVACIEHO SYSTÉMU

Mestský dopravný priestor je určený pre množstvo funkcií. Parkovanie je len jednou z nich. Pri riešení parkovacích problémov preto treba zohľadňovať nároky všetkých užívateľov, najmä hromadnej dopravy, zásobovania, chodcov a cyklistov.

3.2.1) PROBLÉMY RIEŠENIA

SÚČASNÝ STAV PARKOVANIA V OBYTNÝCH SEKTOROCH A HODNOTENIE STATICKEJ DOPRAVY

Vo vymedzených obytných sektoroch sa na území mesta nachádza 11 291 odstavných a parkovacích stojísk spĺňajúcich nároky platných právnych predpisov. Nad rámec týchto stojísk bolo vo vymedzených sektoroch identifikovaných ďalších 2 818 zaužívaných stojísk, pri ktorých je predpoklad, že nároky platných právnych predpisov nespĺňajú (označené ako "ostatné odstavné a parkovacie stojiská"). V objektoch individuálnych i hromadných garáží bolo vo vymedzených sektoroch identifikovaných 1 587 stojísk, čo predstavuje cca 12,3 % z celkového počtu stojísk. Celkovo sa tak v zmysle analýzy územia nachádza na území vymedzených sektorov 16 113 odstavných a parkovacích stojísk, z ktorých 194 miest je vyhradených pre zabezpečenie nárokov zariadení občianskej vybavenosti.

Vo vymedzených sektoroch sa tak nachádza 15 919 odstavných a parkovacích stojísk, ktoré slúžia pre 45 611 obyvateľov, obývajúcich 18 297 bytov.

Počet stojísk je tak celkovo v porovnaní k počtu bytov nižší o 2 378 stojísk.

Špecifickým problémom analyzovaných sektorov sú ostatné odstavné a parkovacie stojiská. Umiestnené sú zväčša vo vnútroblokových priestoroch sídlisk na zjazdových chodníkoch, ostatných peších komunikáciách, spevnených plochách ako aj plochách zelene. Tento stav významne obmedzuje pohyb chodcov a cyklistov, využívanie priestoru pre športovo-rekreačné aktivity, ako aj nevyhnutnú obsluhu územia, keď odstavené vozidlá blokujú potrebný prístup pre vozidlá rýchlej zdravotnej pomoci, hasičského a záchranného zboru, príp. vozidiel zabezpečujúcich vývoz komunálneho odpadu. Podiel "ostatných" stojísk predstavuje z celkového počtu miest slúžiacich obyvateľom cca 17,5 %. Vyriešenie tohto problému tak predstavuje základný krok k zavedeniu regulácie statickej dopravy. Dopyt po nových parkovacích miestach nie je možné do nekonečna riešiť rozširovaním ponuky o nové plochy parkovísk.

V obytných celkoch je nedostatok disponibilných plôch pre výstavbu nových parkovísk. Na parkovanie sa využívajú plochy, ktoré boli určené na iné využitie, ako napr. chodníky, zeleň, spevnené verejné plochy a pod.

Cieľom musí byť preto, aby v rozhodovaní o výbere dopravného prostriedku ako ísť za nejakým cieľom nevítal osobný automobil pred MHD, pešou dopravou a cyklistickou dopravou a prišlo k stabilizácii nárokov na plochy statickej.

3.2.2) CIELE RIEŠENIA

Hlavným cieľom je zlepšiť dopravnú obsluhu mesta riešením efektívneho využitia plôch pre parkovanie vo vymedzených obytných sektoroch a sídliskách. Zámerom je stanoviť navrhovaný štandard počtu odstavných a parkovacích stojísk v území a dosiahnuť ho postupným budovaním navrhovaných kapacít statickej dopravy. Odporúčaný štandard počtu odstavných a parkovacích stojísk v sektoroch bytových domov je 1 stojisko na 1 byt. To znamená dosiahnuť postupne celkový počet približne 18 300 parkovacích miest a teda zabezpečiť realizáciu cca 2 500 nových miest a vyriešiť problém so zaužívanými cca 2 800 ostatnými odstavnými a parkovacími stojiskami v území.³

Ciele pre zlepšenie dopravnej obsluhy územia:

- Navrhnuť cieľový štandard počtu odstavných a parkovacích stojísk.
- Vymedziť plochy pre návrh nových plôch a zariadení statickej dopravy vo vymedzených sektoroch.
- Zaviesť systém regulácie parkovania (rozdeliť územie na regulované parkovacie zóny s novým plošným vymedzením).
- Zlepšiť využívanie parkovacích miest, dlhodobých návštevníkov presunúť ďalej od centra mesta do zóny B a na záchytné parkoviská.
- Navrhnuť systém rezidentského parkovania a umožniť obyvateľom vymedzených zón (rezidentom) parkovať v blízkosti bydliska za zvýhodnených podmienok.
- Vymedziť úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel na území obytných sektorov mesta Trnava.
- Navrhnuť podmienky prevádzky parkovacích miest. v jednotlivých zónach.
- Navrhnuť etapizáciu zavedenia rezidentského parkovania v jednotlivých obytných sektoroch.
- Eliminovať parkovanie mimo vymedzených plôch.

3.2.3) NÁSTROJE

Cenová, priestorová i časová regulácia parkovného bude riešená moderným systémom, ktorý bude fungovať na báze kontroly evidenčných čísel vozidla, tzv. ŠPZ, resp. EČV. Monitoring parkovania tak bude namiesto preverenia lístka vo vozidle zabezpečený značkou vozidla, t.j. EČV v parkovacom systéme (ďalej aj ako monitorovací systém EČV). Do systému ju vloží vodič vozidla sám podľa potreby.

Výhodou takého systému je nie len efektívna kontrola, ktorá bude zabezpečená jednoduchým prejazdom inteligentného vozidla s priami skenovaním značiek zaparkovaných vozidiel priamo na ulici, ale aj zjednodušením výberu parkovného. Takúto kontrolu bude v ťažšie dostupných miestach možné doplniť aj zložkami policajného zboru. Vozidlá budú vybavené GPS systémom, skenovacími zariadeniami a tiež vyhodnocovacím počítačom.

³ problematika parkovania v centre mesta nebola v zmysle zadania úlohy predmetom riešenia tejto Koncepcie.



Rezidentovi postačí len jedna návšteva úradu, kde EČV svojho vozidla zaregistruje. Následná správa bude riešená už len prostredníctvom internetu. Ďalšie prípadné zmeny, či opakované predĺženie platnosti tak bude zabezpečené v pohodlí on-line prostredia.

Obdobným spôsobom budú môcť platiť parkovné aj návštevníci mesta. Pri zakúpení parkovacieho lístka z parkovacieho automatu pritom postačí na automate zadať značku auta, t.j. EČV. Tlačený doklad slúži pre daňové účely.

Novinkou bude aj novo vytvorená mobilná aplikácia, prostredníctvom ktorej bude môcť vodič jednoducho kontrolovať všetky relevantné náležitosti parkovania svojho vozidla. Príslušnú zónu, miesto, čas platnosti aj EČV.

3.2.4) ZÁSADY NÁVRHU

Vytvoriť moderný parkovací systém poskytujúci informácie o parkovacej situácii v Trnave s jednotnou cenovou politikou, kontrolovaný najmodernejším inteligentným systémom, prevádzkovateľom parkovania, mestom a políciou.

Územie obytných sektorov Trnavy rozdeliť do zón A, B, C, D so samostatným režimom vychádzajúcim z hlavných funkcií príslušnej zóny.

Nové parkovacie miesta vytvárať v súlade s príslušnými normami a pravidlami cestnej premávky a zároveň eliminovať nekontrolované parkovanie na chodníkoch a v zeleni pri obytných domoch. Minimalizovať počet vyhradzovaných miest a odstrániť klamlivé vyhradzovacie značky.

Posilniť systematickú kontrolu nedisciplinovaných vodičov.

Navrhnuť etapizáciu realizácie v jednotlivých sektoroch v závislosti od aktuálnej situácie parkovania. Za parkovanie druhého a ďalšieho vozidla v rodine preniesť zodpovednosť z mesta na obyvateľa s využitím nástrojov cenovej politiky.

Vhodným spôsobom oboznámiť verejnosť s návrhom riešenia parkovania v jednotlivých sektoroch a s cieľmi zavádzania rezidentského parkovania.

Pre jednotlivé zóny parkovania vypracovať projekty organizácie dopravy.

Výhodnejšie podmienky určiť pre obyvateľov Trnavy s trvalým pobytom, t.j. pre rezidentov.

Doplniť formou ZaD UPN mesta Trnava plochy určené na výstavbu veľkokapacitných garáží a záchytných parkovísk v zmysle návrhu nových plôch statickej dopravy podľa tejto Koncepcie.. Pre parkovanie využiť priľahlé ulice v obytnej zástavbe rodinných domov aj prostredníctvom zjednosmernenia premávky.

3.3) NÁVRH REGULÁCIE PARKOVANIA

V záujme racionálneho využitia verejného priestoru je potrebné rozšíriť zóny s plateným a regulovaným státím. Zóna s plateným a regulovaným státím je územie vyznačené príslušnými dopravnými značkami začiatok a koniec zóny.

Reguláciu navrhujeme realizovať vo vyhradených oblastiach - zónach regulovaného parkovania A,B,C,D - priestorová regulácia. V zónach navrhujeme uplatniť jednotné pravidlá parkovania. V zónach A,B,C je nástrojom regulácie najmä časové obmedzenie doby parkovania - časová regulácia. Reguláciu v zónach A,B,C,D navrhujeme vykonať spoplatnením užívania parkovacieho miesta, verejného priestoru - cenová regulácia.

3.3.1) SPÔSOBY PLATENIA PARKOVNÉHO

- Zaevidovaním EČV v parkovacom automate s úhradou parkovného podľa príslušnej zóny.
- Zaevidovaním EČV v oficiálnej mobilnej aplikácii statickej dopravy mesta Trnava s úhradou parkovného podľa príslušnej zóny.
- Zabezpečením rezidentskej parkovacej karty - platí pre zónu A, B, D.
- Zabezpečením abonentskej parkovacej karty - platí pre zónu A, B, D.
- Zabezpečením komerčnej parkovacej karty - platí pre zónu A, B, D.
- Zabezpečením čipovej parkovacej karty - platí pre zónu C.

PLATNÝM DOKLADOM O ZAPLATENÍ ÚHRADY ZA DOČASNÉ PARKOVANIE MOTOROVÉHO VOZIDLA JE:

- Parkovací lístok vydaný parkovacím automatom.
- Potvrdzujúca správa zaslaná mobilnou aplikáciou.
- Rezidentská parkovacia karta vydaná mestom.
- Abonentská parkovacia karta vydaná mestom.
- Komerčná parkovacia karta vydaná mestom.
- Čipová parkovacia karta vydaná mestom.

Navrhovaný systém je založený na nevyhradenom parkovaní, to znamená že rezidentská, abonentská a komerčná parkovacia karta nezaručuje nájdanie voľného parkovacieho miesta v zóne.



3.4) REALIZÁCIA KONCEPCIE

3.4.1) ZONÁCIA ÚZEMIA

Koncepcia rozvoja statickej dopravy vymedzuje na území mesta, v nadväznosti na existujúci fungujúci systém, zóny regulovaného parkovania. Pre jednotlivé zóny je navrhnutý režim ich využívania, spočívajúci v stanovení času, v ktorom je parkovanie v danej zóne spoplatnené, času, kedy je možné parkovať bezplatne a podmienok využitia jednotlivých zón.

V nadväznosti na zaužívané rozdelenie mesta na parkovacie zóny navrhujeme úpravu hraníc zóny "B" a vymedzenie nových parkovísk v zóne "C". Sektory bytových domov a sídliská navrhujeme začleniť do zóny "D". Vymedzenie týchto zón je na priloženej schéme.

- A – Zóna centrum
- B – Aktívna zóna centra a zariadení OV
- C – Plochy pri zariadení OV
- D – Zóna sídlisk

Navrhované rozdelenie mesta na parkovacie zóny vychádza z analýzy statickej dopravy v obytných sektoroch. Priebežne bude potrebné vymedzenie zón spresňovať a upravovať na základe požiadaviek rezidentov.

Jednotlivé zóny mesta budú mať definovaný osobitný režim podľa ich funkcie v mestskej štruktúre. Zámerom je vytvoriť v sektoroch bytových domov a sídlisk mesta taký systém regulácie parkovania, kde odstavné a parkovacie stojiská budú súčasťou rezidentského systému. Komplexná priestorová regulácia musí obsiahnuť celý uličný, ako aj mimouličný priestor, ktorý tvoria aj pešie chodníky, vnútro bloky a pod. Na chodníkoch a verejných priestranstvách, ktoré nie sú na tento účel určené a označené príslušnou dopravnou značkou bude zakázané státie všetkých druhov vozidiel a odstavovanie ich prívesov a návesov.

V zóne s regulovaným parkovaním je možné určiť úseky miestnych komunikácií alebo priamo konkrétne stojiská aj na dočasné parkovanie motorových vozidiel. Napr. pre dopravnú obsluhu, návštevníkov a samozrejme zložky policajného, záchranného alebo hasičského zboru. Zónu plateného parkovania pre motorové vozidlá je potrebné chápať výlučne v zmysle významu dopravnej značky IP 27 a/b, nakoľko Zákon o cestnej premávke nepozná zónovú dopravnú značku „zóna regulovaného parkovania“ v zmysle symbolu „rezervované parkoviská“.

Mapa 14

Návrh koncepcie rozvoja statickej dopravy - Návrh

3.5) CHARAKTERISTIKA ÚZEMNÉHO VYMEDZENIA PARKOVACÍCH ZÓN

3.5.1) A – ZÓNA CENTRUM

VYMEDZENIE

Nachádza sa v historickom centre a je ohraničená komunikáciami Hlboká, Kollárová, Hospodárska, Zelený krížok a Rybníková.

Zóna A je totožná s dnes platným vymedzením zóny.

CHARAKTERISTIKA

Územie zóny zahŕňa centrálnu mestskú zónu mesta, charakteristickú polyfunkčným územím s koncentráciou širokej škály zariadení občianskej vybavenosti a nižším podielom bývania. Z daného funkčného využitia sa odvíjajú i nároky na statickú dopravu. Územie centra charakterizuje prítomnosť vysokého podielu zamestnancov a návštevníkov zariadení občianskej vybavenosti, ktorí sa v území zdržujú v priebehu dennej doby a večer z územia odchádzajú. Najväčšie nároky na statickú dopravu tak predstavujú parkovacie plochy určené pre návštevníkov. Vo večerných hodinách je naopak, potrebné zabezpečiť potrebnú kapacitu odstavných a parkovacích stojísk pre obyvateľov žijúcich na území zóny. Prioritou fungovania zóny je zvýšenie obrátkovosti parkovacích miest v priebehu dňa, preferovanie krátkodobého státia do 3 hodín. Obmedzenie strednodobého státia do 10 hodín. Zabezpečenie nočného parkovania pre rezidentov a časovo segregovaného zásobovania prevádzok v zóne. Cieľom riešenia je tak v dennej dobe zabezpečiť, čo najefektívnejšie využitie existujúcich parkovacích stojísk pre pokrytie nárokov ľudí prichádzajúcich do územia a naopak vo večerných hodinách vytvoriť podmienky, aby obyvatelia územia mali možnosť odstaviť svoje vozidlá v prijateľnej dochádzkovej vzdialenosti k svojmu bydlisku.

DOBA SPOPLATNENIA

Po-Pi 8⁰⁰ - 18⁰⁰

Bezplatne:

Po-Pi 18⁰⁰ - 8⁰⁰

So, Ne 0⁰⁰ - 24⁰⁰

ŠPECIFIKÁ REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY V ZÓNE

- V zóne je možné odstaviť vozidlo len s platným dokladom o zaplatení úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla vo vymedzenej dobe spoplatnenia..
- S vozidlami s hmotnosťou nad 3,5 tony je v zóne možné parkovať len po dobu potrebnú pre obsluhu zariadení v území a výlučne na vyhradených miestach.

Rezidentom a abonentom môže byť vydaná parkovacia karta v nasledujúcom rozsahu:

Alternatíva 1

- Rezidentská parkovacia karta platí iba v zóne A
- Abonentská parkovacia karta A
- Komerčná parkovacia karta A

Alternatíva 2

- Rezidentská parkovacia karta platí iba v zónach A, B
- Abonentská parkovacia karta A, B
- Komerčná parkovacia karta A, B



Alternatíva 3

- Rezidentská parkovacia karta platí pre zóny A, B, D
- Abonentská parkovacia karta A, B, D
- Komerčná parkovacia karta A, B, D

3.5.2) B – AKTÍVNA ZÓNA CENTRA MESTA A ZARIADENÍ OV

VYMEDZENIE

Patria sem parkoviská na uliciach Kollárova (oproti parným kúpeľom), Hospodárska I., Hospodárska II., Rybníková (pri hale Slávia), a ulice: Kollárova od križovatky s Hlbokou po križovátku s Hospodárskou ulicou, Zelený krížok, Šrobárová ulica. Navrhujeme doplniť o Študentskú ulicu, Námestie J. Herdu, Úsek časti ulice J. Hajdóczyho od Námestia J. Herdu po príjazdovú cestu k internátom UCM a Starohájsku ulicu.

CHARAKTERISTIKA

Územie je charakteristické svojou polohou v dochádzkovej vzdialenosti CMZ a významných zariadení občianskej vybavenosti a dopravných uzlov. Prevažná časť územia sa zároveň vyznačuje pomerne vysokou koncentráciou obytných území.

Poloha územia tak má za následok zvýšené zaťaženie parkujúcimi vozidlami návštevníkov, ktorí v tomto území buď hľadajú voľné parkovacie miesto (v prípade ak sú parkovacie miesta v CMZ alebo v blízkosti zariadení OV obsadené), alebo sa snažia vyhnúť plateniu za parkovanie v centre. Vo večerných a nočných hodinách následne prevažujú nároky obyvateľov na odstavenie motorových vozidiel v blízkosti svojho bydliska.

Cieľom riešenia je preto v dennej dobe zabezpečiť, čo najefektívnejšie využitie existujúcich parkovacích stojísk pre pokrytie nárokov návštevníkov a naopak vo večerných hodinách vytvoriť podmienky, aby obyvatelia územia mali možnosť odstaviť svoje vozidlá v prijateľnej dochádzkovej vzdialenosti k svojmu bydlisku.

Prioritou fungovania zóny je rezidentské parkovanie obyvateľov, zabezpečenie zásobovania zariadení, strednodobé parkovanie do 10hodín (alternatívne krátkodobé parkovanie do 3 hodín) ide najmä o zamestnancov pracujúcich v centre a aktívnej zóne centra.

Podiel rezidentského parkovania je 60-75% z celkového počtu parkovacích miest, ostatné sú určené abonentom a návštevníkom.

Po zavedení parkovacieho systému bude potrebné monitorovať dopravnú situáciu a v prípade znevýhodňovania rezidentov vyhradiť pre nich ďalšie parkovacie miesta.

DOBA SPOPLATNENIA

Po-Pi	8 ⁰⁰ - 18 ⁰⁰	(Tarifa 1 – zvýhodnenie návštevníkov)
	18 ⁰⁰ - 8 ⁰⁰	(Tarifa 2 – zvýhodnenie rezidentov)
Bezplatne: So, Ne	0 ⁰⁰ - 24 ⁰⁰	

ŠPECIFIKÁ REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY V ZÓNE

- V zóne je možné odstaviť vozidlo len s platným dokladom o zaplatení úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla vo vymedzenej dobe spoplatnenia.
- S vozidlami s hmotnosťou nad 3,5 tony je v zóne možné parkovať len po dobu potrebnú pre obsluhu zariadení v území a výlučne na vyhradených miestach.
- V zóne budú umiestnené parkovacie automaty pre parkovanie návštevníkov, prípadne priamo vymedzené a riadne označené parkovacie stojiská pre návštevníkov.

Rezidentom a abonentom môže byť vydaná parkovacia karta v nasledujúcom rozsahu:

Alternatíva 1

- Rezidentská parkovacia karta platí iba v zóne B
- Abonentská parkovacia karta B
- Komerčná parkovacia karta B

Alternatíva 2

- Rezidentská karta platí iba v zónach B, D
- Abonentská parkovacia karta B, D
- Komerčná parkovacia karta B, D

3.5.3) C – PLOCHY PRI ZARIADENÍ OV

VYMEDZENIE

Na východe územie zodpovedá rozsahu už v súčasnosti vymedzenej Zóny C – okolie Daňového úradu a Úradu Trnavského samosprávneho kraja na Starohájskej ulici. Ďalšia plocha je navrhnutá v bezprostrednej blízkosti železničnej stanice – ulica Staničná a západný výbežok Kollárovej ulice a ďalšie územie je vymedzené ulicou Dohnányho, Záhradnícka a Andreja Žarnova (južná časť), na severe je ohraničené železničnou traťou.

CHARAKTERISTIKA

Plochy pri zariadení OV predstavujú špecifické lokality vymedzené pri zariadeniach OV, ktoré disponujú vlastnými parkoviskami prislúchajúcimi k týmto objektom.

Cieľom riešenia je zabrániť zahlteniu daných plôch dlhodobo odstavenými vozidlami. Z hľadiska ich efektívneho využitia je žiaduce zabezpečiť, čo najvyššiu obrátkovosť vozidiel tak, aby existujúce miesta mohli slúžiť maximálnemu počtu návštevníkov daných zariadení.

Z tohto dôvodu je v území navrhnuté spoplatnenie parkovania v nasledujúcich časoch:

DOBA SPOPLATNENIA

Po-Pi	8 ⁰⁰ - 18 ⁰⁰
Bezplatne:	
Po-Pi	18 ⁰⁰ - 8 ⁰⁰
So, Ne	0 ⁰⁰ - 24 ⁰⁰



ŠPECIFIKÁ REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY V ZÓNE

- Vstup do zóny C je regulovaný rampou za poplatok
- V zóne je možné odstaviť vozidlo len s platným dokladom o zaplacení úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla vo vymedzenej dobe spoplatnenia.
- V zóne je možné parkovať so špecifickou čipovou parkovacou kartou C
- O počte vydaných čipových parkovacích kariet rozhoduje Zastupiteľstvo mesta Trnava. Maximálny počet vydatelných čipových kariet obmedziť na 15% počtu stojísk vymedzeného parkoviska.
- V území je možné odstaviť vozidlo na základe rezidentskej,abonentskej alebo komerčnej parkovacej karty len vo večerných a nočných hodinách (18⁰⁰ - 8⁰⁰), resp. v inom režime stanovenom pre konkrétnu lokalitu
- S vozidlami s hmotnosťou nad 3,5 tony je v zóne možné parkovať len po dobu potrebnú pre obsluhu zariadení v území a výlučne na vyhradených miestach
- Prvých 30 minút zdarma.

3.5.4) D – ZÓNA SÍDLISK

VYMEDZENIE

Sektor Z1 je vymedzený ulicami Trstínska cesta, Ružindolská, Andreja Kubinu a Terézie Vansovej. Sektor Z3 sem zasahuje čiastočne, spadajú sem vnútrobloky bytových domov na Študentskej ulici, ako aj príslušné časti ulíc Františka Veselovského, Jána Bottu (parkovisko pred reštauráciou na Jána Bottu 50), Štefana C. Parráka, Jána Sambucusa a Andreja Hlinku. Sektory Z7, Z8, Z9 sú vymedzené ulicami Gejzu Dusíka, Jána Bottu, Bedřicha Smetanu a Lomonosovova. Nespadá sem však areál základnej školy a ihriska (ulica Kornela Mahra) a nákupného strediska (Jána Bottu 9). Sektory Z10, Z11, Z12 sú na západe ohraničené ulicou Čajkovského, resp. Ludvika van Beethovena, z juhu ulicou Bedřicha Smetanu, na východe ulicou Jozefa Gregora Tajovského, resp. Botanickou a na severovýchode Šafárikovou ulicou.

Južné sektory J5 a J6 sú zo západu ohraničené Nerudovou ulicou, z juhu Ulicou generála Goliána, zo severu Jiráskovou, Limbovou a časťou Bočnej, resp. pomedzím Ostravskej a Slovanskej a z východu časťou ulice Zelenečská. Sektor Z4 sa rozprestiera na ploche na východ od Zelenečskej ulice, avšak spadajú sem aj bytové domy na západe, vymedzené ulicami Nevádzová, Orgovánová a Gábora Steinera. Sektory J2 a J3 sa nachádzajú medzi Tamaškovičovou a Jasnou, resp. Vajslovou a Šípovou, s výnimkou priestora medzi Bulharskou a Strednou.

Územie východných sektorov (V2 až V9) je na severovýchode ohraničené ulicou Teodora Tekela, na východe ulicou Juraja Slottu, na západe ulicou Vladimíra Clementisa, zo severu ulicou V jame a z juhu predĺžením ulice Spartakovská. Sektor V8 a južná časť sektora V5 navyše pokrývajú západný vnútroblok ulice Vladimíra Clementisa vymedzený terénnym zlomom resp. východnou časťou Spartakovskej.

Sektory S1, S2, S3 tvoria územie niekedy označované ako sídlisko Zátvor, ktoré sa rozprestiera medzi ulicami Poštová, Olympijská, Rovná, Veterná a terénnym zlomom medzi ulicou Saleziánska a sektorom S4 (Na Hlinách). Sektor S4 je vymedzený zo západu ulicou Špačinská cesta, z juhovýchodu výbežkom ulice Na hlinách v tesnej blízkosti gymnázia, z juhu ulicou Okružná a zo severu a severovýchodu terénnym zlomom medzi Špačinskou cestou a Saleziánskou. Sektor S5 a S6 vymedzuje ulica Okružná, Veterná, Bučianska a Atómová. Sektory S7, S8, S9 priliehajú k južnej časti Špačinskej cesty, na východe ich ohraničuje ulica Oblúková, na západe Jána Hajdóczyho, na severe juhozápadná časť ulice Na hlinách, resp. Murgašova a na juhu Bučianska.

CHARAKTERISTIKA

Územie je charakteristické dominantným podielom bývania a zahŕňa predovšetkým plochy jednotlivých sídlisk a územia aktívnej zóny sídlisk. (územie aktívnej zóny sídlisk predstavuje územie s dochádzkovou vzdialenosťou cca 300 metrov od jednotlivých sídlisk). Prevaha bývania v území má za následok vysoké požiadavky na odstavovanie vozidiel obyvateľov daného územia predovšetkým vo večerných a nočných hodinách. Nároky na odstavné plochy výraznej klesajú v priebehu dennej doby, kedy obyvatelia využívajú svoje vozidlá na dopravu do zamestnania. Špecifikom územia sú i nároky na dlhodobé odstavenie vozidiel, ktoré ich majitelia využívajú len sporadicky, nazývané tiež uličné garážovanie. Cieľom riešenia je zabezpečiť potrebný rozsah odstavných stojísk vo večerných a nočných hodinách, aby obyvatelia mali možnosť odstaviť svoje vozidlá v prijateľnej dochádzkovej vzdialenosti k svojmu bydlisku.

Zóna je vymedzená sektormi bytových domov, preto prioritou je dlhodobé parkovanie rezidentov nad 10 hodín, prípadne celodenné parkovanie a garážovanie.

Z tohto dôvodu je v území navrhnuté spoplatnenie parkovania v nasledujúcich časoch:

DOBA SPOPLATNENIA

	Po-Ne	18 ⁰⁰	-	8 ⁰⁰
Bezplatne:	Po-Ne	8 ⁰⁰	-	18 ⁰⁰

ŠPECIFIKÁ REGULÁCIE STATICKEJ DOPRAVY V ZÓNE

- V zóne je možné odstaviť vozidlo len s platným dokladom o zaplacení úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla vo vymedzenej dobe spoplatnenia.
- Rezidentská parkovacia karta platí pre zónu D .Abonentská parkovacia karta pre zónu D.
- Komerčná parkovacia karta pre zónu D.
- Zónu D je možné prerozdeliť podľa príslušných mestských častí na päť častí. Zóna D – Sever, Zóna D – Juh, Zóna D – Východ, Zóna D – Západ a Zóna D – CMZ, k čomu bude zodpovedať aj územná platnosť rezidentských, abonentských a komerčných parkovacích kariet.
- V zóne budú umiestnené parkovacie automaty pre parkovanie návštevníkov, prípadne priamo vymedzené a riadne označené parkovacie stojiská pre návštevníkov.
- S vozidlami s hmotnosťou nad 3,5 tony je v zóne možné parkovať len po dobu potrebnú pre obsluhu zariadení v území a výlučne na vyhradených miestach
- V zóne je zakázané parkovanie áut s dĺžkou nad 5,5 metra.
- Z hľadiska zavádzania regulácie parkovania v zóne je odporúčané v I. etape regulovať plochu samotných obytných území a až následne, ak si to situácia vyžiada, zahrnúť do regulovaného územia i aktívnu zónu sídlisk.

3.5.5) AKTÍVNA ZÓNA SÍDLISK

Územie rodinných domov obklopujúce obytné sektory bytových domov.

Vymedzenie: Zóna bude presnejšie vymedzená následne po dopravnom prieskume.

CHARAKTERISTIKA

Prioritou využitia územia v neskorších etapách bude po podrobnom dopravnom prieskume navrhnuť taký dopravný systém, ktorý umožní využitie komunikácii na pozdĺžne parkovanie.

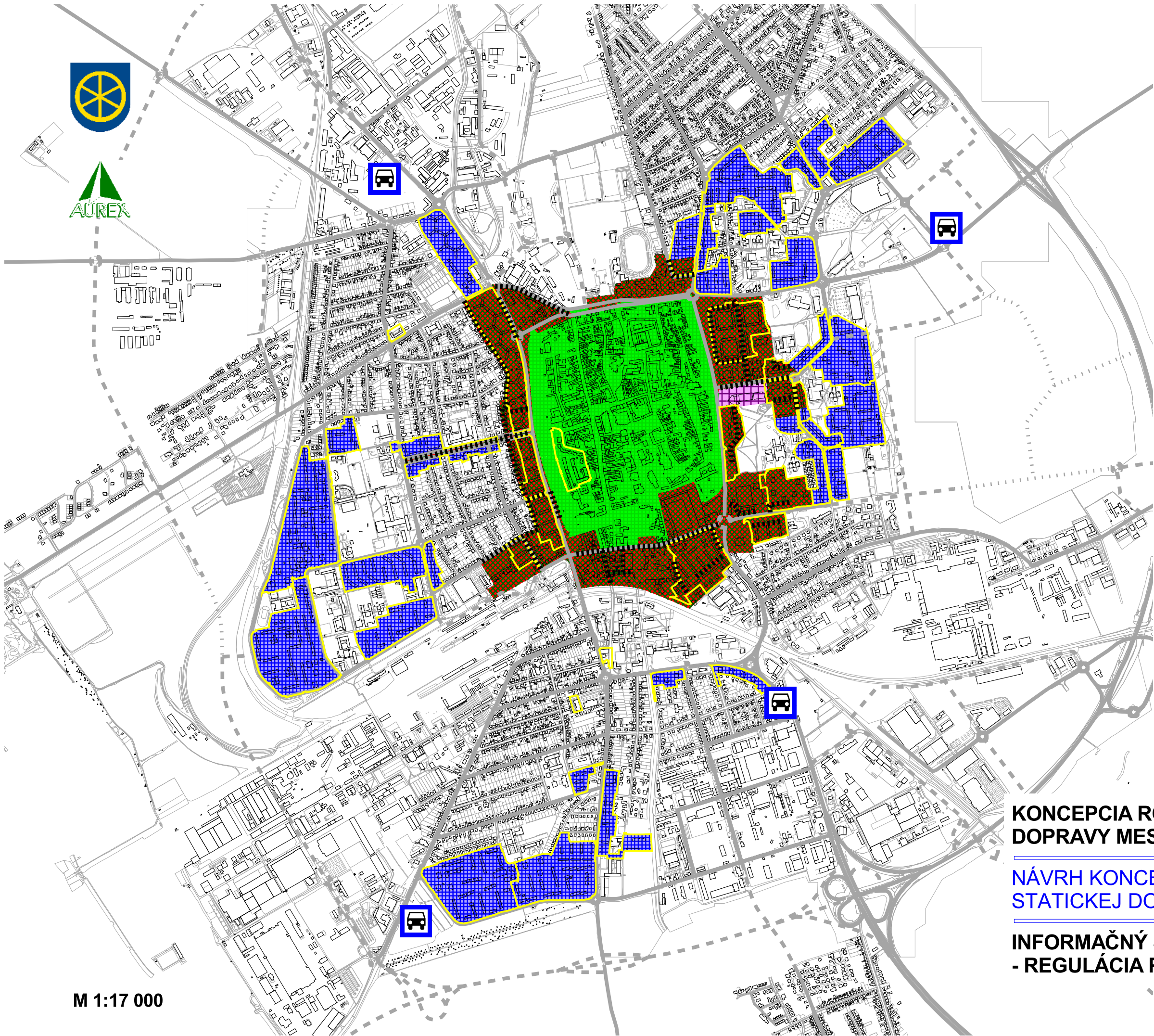
Predpokladáme sem premiestnenie časti statickej dopravy zo zóny D – sídlisk.



Aktívna zóna sídlisk bude zatiaľ ponechaná v súčasnom režime. Vo výhľade, po doskúmaní územia je možné uvažovať so zaradením časti do zóny D. Aj aktívnu zónu sídlisk je možné prerozdeliť podľa príslušných mestských častí na päť častí. Zóna D – Sever, Zóna D – Juh, Zóna D – Východ, Zóna D – Západ a Zóna D – CMZ, k čomu bude zodpovedať aj územná platnosť rezidentských, abonentských a komerčných parkovacích kariet.

Mapa 15
Návrh koncepcie rozvoja statickej dopravy – Výhľad

3.6)	ETAPIZÁCIA REALIZÁCIE
ZÓNA A	Súčasný stav: ohraničenie komunikáciami Hlboká, Kollárová, Hospodárska, Zelený krížok a Rybníková
ZÓNA B	<p>Súčasný stav: Kollárova (oproti parným kúpeľom), Hospodárska I., Hospodárska II., Rybníková (pri hale Slávia), a ulice: Kollárova od križovatky s Hlbokou po križovatku s Hospodárskou ulicou, Zelený krížok, Šrobárová ulica.</p> <p>realizácia v prvej etape:</p> <p>Návrh: 1.Etapa - Študentská ulica, Námestie J. Herdu, Úsek časti ulice J. Hajdóczyho od Námestia J. Herdu po príjazdovú cestu k internátom UCM a Starohájska ulica</p>
ZÓNA C	<p>Súčasný stav: Parkovisko pri VUC TTSK</p> <p>doplnenie súčasného stavu:</p> <p>Návrh: 1.Etapa – Parkovisko pri železničnej stanici – Parkovisko pri nemocnici</p>
ZÓNA D	Návrh: 1.Etapa – Sídliisko Podjavorinská 2.Etapa – sídlisko Hlboká 3.Etapa – sídlisko Spartakovská
ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ	Návrh: 1.Etapa – Záchytné parkovisko Východ – Záchytné parkovisko Západ 2.Etapa – Záchytné parkovisko Sever – Záchytné parkovisko Juh



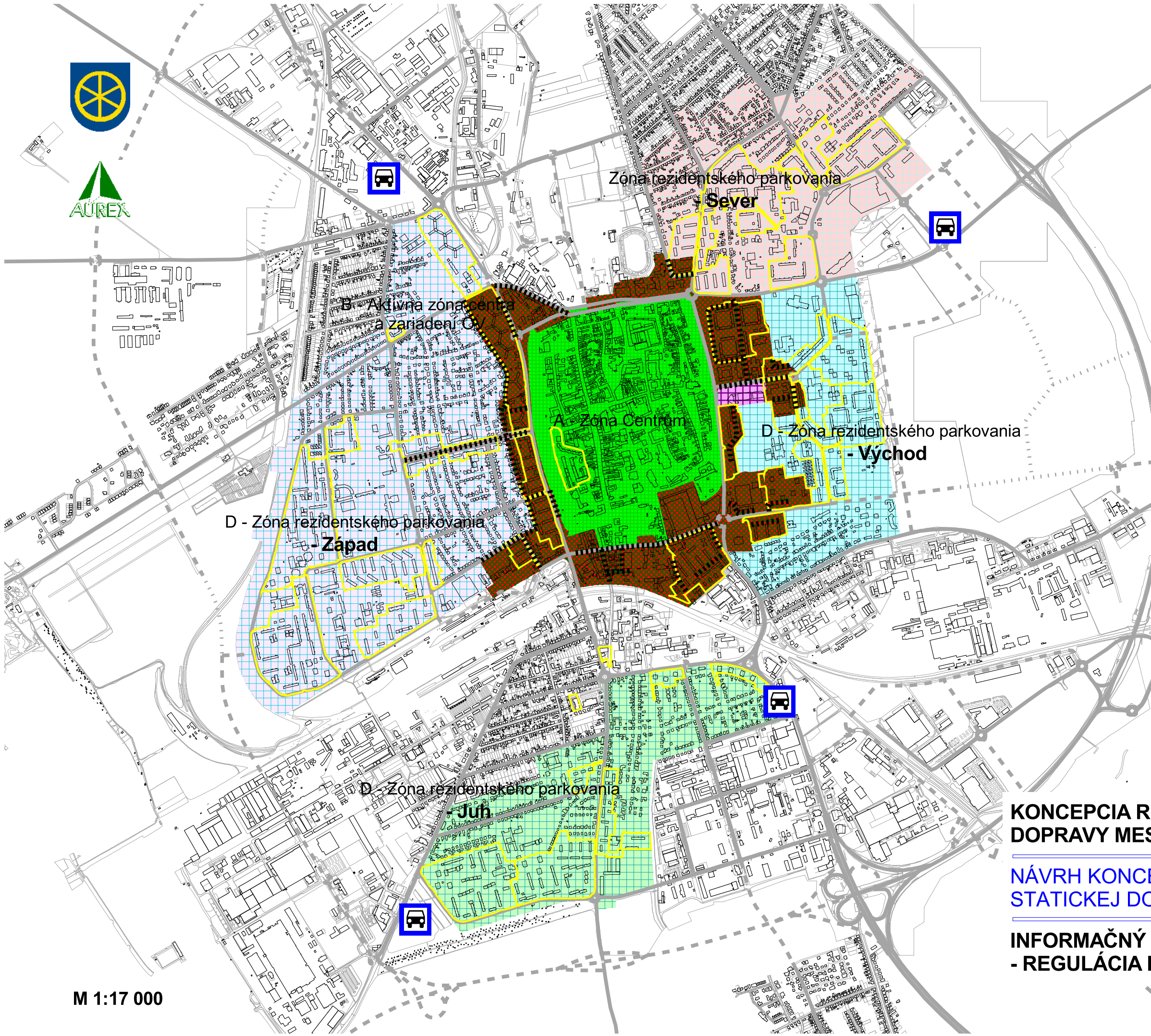
LEGENDA:

- hranica sektoru
- Zóny regulovaného parkovania
 - A - Zóna centrum
 - B - Aktívna zóna centra a zariadení OV
 - C - Plochy pri zariadení OV
 - D - Zóna sídlisk
- časti zóny B s miestami pre návštevníkov
- navrhované záchytné parkovisko
- Komunikačná sieť v zmysle ÚPN mesta
 - existujúce komunikácie
 - navrhované komunikácie
 - výhľadové komunikácie

KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

NÁVRH KONCEPCIE ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY - NÁVRH

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA



- LEGENDA:**
- hranica sektoru
 - Zóny regulovaného parkovania
 - A - Zóna centrum
 - B - Aktívna zóna centra a zariadení OV
 - C - Plochy pri zariadení OV
 - D - Zóna rezidentského parkovania - Juh
 - D - Zóna rezidentského parkovania - Sever
 - D - Zóna rezidentského parkovania - Východ
 - D - Zóna rezidentského parkovania - Západ
 - časti zóny B s miestami pre návštevníkov
 - navrhované záchytné parkovisko
 - Komunikačná sieť v zmysle ÚPN mesta
 - existujúce komunikácie
 - navrhované komunikácie
 - výhľadové komunikácie

KONCEPCIA ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY MESTA TRNAVA

NÁVRH KONCEPCIE ROZVOJA STATICKEJ DOPRAVY - VÝHLAD

INFORMAČNÝ SYSTÉM DOPRAVY - REGULÁCIA PARKOVANIA



3.7) RIEŠENIE REZIDENTSKÉHO, ABONENTSKÉHO, KOMERČNÉHO A VYHRADENÉHO PARKOVANIA

Rezidentské parkovanie predstavuje parkovanie, pri ktorom sú zvýhodnení obyvatelia s trvalým pobytom v Trnave. Súčasťou systému bude vyznačenie odstavných a parkovacích stojísk, vodorovné a zvislé dopravné značenie a možnosť parkovania pre rezidentov 24 hodín denne.

REZIDENTSKÉ PARKOVANIE - REZIDENTSKÁ PARKOVACIA KARTA

- Rezidentom je fyzická osoba, ktorá má trvalý pobyt v meste Trnava.
- Nárok na rezidenčnú parkovaciu kartu má občan s trvalým pobytom v Trnave, ktorý dovŕšil 18 rokov, je držiteľom vodičského preukazu a má majetkovoprávny alebo nájomný vzťah k motorovému vozidlu alebo občan ktorý dovŕšil 18 rokov, je držiteľom vodičského preukazu a má v Trnave prihlásený prechodný pobyt a má platnú nájomnú zmluvu k bytu v regulovanej zóne. Podmienkou vydania karty je, že pre vlastníka bytu nebola ešte vydaná rezidentská karta a súhlasí s jej vydaním nájomcovi.
- Rezidenčná parkovacia karta predstavuje zvýhodnenú cenovú reguláciu parkovného v monitorovacom systéme EČV.
- Rezidentská karta oprávňuje jej držiteľa zaparkovať kdekoľvek na vyznačenom parkovacom mieste v rámci evidovanej zóny. Rezidentská parkovacia karta je viazaná ku konkrétnemu motorovému vozidlu s vyznačeným EČV.
- K jednému bytu je nárokovateľné vydanie jednej rezidenčnej parkovacej karty. Vydanie ďalšej karty je možné na základe rozhodnutia Zastupiteľstva mesta Trnava.
- Rezident bez vlastného auta môže parkovať so služobným autom s preukázaním majetkovo právneho vzťahu k automobilu, resp. že ide o služobné auto, ktoré rezident používa aj na súkromné účely.
- O počte vydaných rezidentských parkovacích kariet pre 2. a 3. auto rozhoduje Zastupiteľstvo mesta Trnava. Počet vydaných rezidentských kariet by nemal presahovať počet parkovacích miest v zóne.
- Platnosť rezidentskej parkovacej karty predstavuje jeden kalendárny rok od vydania karty.
- Rezidentská parkovacia karta neoznačuje nárok na parkovacie miesto.
- Zmenou trvalého pobytu rezidenta zaniká platnosť rezidentskej parkovacej karty.

ABONENTSKÉ PARKOVANIE - ABONENTSKÁ PARKOVACIA KARTA

Ak to parkovacie kapacity danej lokality umožnia, bude umožnené parkovanie abonentov. Týka sa to právnických osôb registrovaných v Trnave a fyzických osôb, ktoré nemajú trvalý pobyt v Trnave, ale vlastnia tu nehnuteľnosť. Parkovanie bude umožnené aj iným záujemcom na základe zakúpenia abonentskej karty.

ABONENTSKÁ KARTA

- Abonentskú parkovaciu kartu si môže zakúpiť abonent.
- Abonentom je konateľ právnickej osoby, ktorá má adresu sídla v meste Trnave.
- Abonentská parkovacia karta je viazaná na obchodné meno, sídlo a IČO právnickej osoby.
- Abonentská parkovacia karta je viazaná ku konkrétnemu motorovému vozidlu s vyznačeným EČV.
- K jednému bytu je nárokovateľné vydanie jednej abonentskej karty. Vydanie ďalšej karty je možné na základe rozhodnutia Zastupiteľstva mesta Trnava.

- Abonentská parkovacia karta predstavuje registráciu právnických osôb mesta Trnava do monitorovacieho systému EČV.
- Abonent je oprávnený parkovať len v zónach, ktoré sú uvedené na abonentskej karte.
- Karta neoznačuje nárok na parkovacie miesto.
- Zmenou adresy sídla právnickej osoby, alebo stratou funkcie konateľa právnickej osoby u osoby, ktorá abonentskú kartu získala, zaniká jej platnosť.
- Platnosť abonentskej parkovacej karty predstavuje jeden kalendárny rok od vydania karty.

KOMERČNÉ PARKOVANIE – KOMERČNÁ PARKOVACIA KARTA

- Komerčná parkovacia karta je voľne zakúpiteľná pre všetky právnické aj fyzické osoby.
- Komerčná parkovacia karta oprávňuje jej držiteľa zaparkovať kdekoľvek na vyznačenom parkovacom mieste v rámci evidovanej zóny.
- Komerčná parkovacia karta je viazaná ku konkrétnemu motorovému vozidlu s vyznačeným EČV.
- O počte vydaných komerčných parkovacích kariet rozhoduje Zastupiteľstvo mesta Trnava
- Platnosť komerčnej parkovacej karty predstavuje jeden kalendárny rok od vydania karty.
- Komerčná parkovacia karta neoznačuje nárok na parkovacie miesto.

PARKOVANIE NÁVŠTEVNÍKOV V ZÓNE B, D

- Návštevníci budú za parkovanie platiť individuálne podľa osobitých špecifik jednotlivých zón.

Alternatíva 1

- Parkovanie návštevníkov bude umožnené na ľubovoľnom stojisku a za parkovanie budú platiť za čas strávený na parkovisku.

Alternatíva 2

- Návštevníci budú parkovať len na vymedzených návštevníckych parkovacích a odstavných stojiskách a za parkovanie budú platiť za čas strávený na parkovisku.
- V zóne budú umiestnené parkovacie automaty pre parkovanie návštevníkov, prípadne priamo vymedzené a riadne označené parkovacie stojiská pre návštevníkov.

3.7.1) VYHRADENÉ PARKOVACIE MIESTA

- Parkovanie na parkovacích stojiskách, ktoré sú vyhradené pre osoby so zdravotným postihnutím ŤZP je pre užívateľov vozidiel s daným preukazom nespoplatnené. Vyhradené parkovacie miesta pre osoby so zdravotným postihnutím musia byť označené príslušným zvislým a vodorovným dopravným značením.
- Vyhradené parkovacie miesta vyhradzovať len pre ťažko zdravotne postihnuté osoby, evidované podľa osobitých právnych predpisov.
- V rámci rezidenčného parkovania sa vybudujú nové parkovacie miesta v podiele určenom príslušnou STN normou.

**3.8) CENOVÁ POLITIKA**

Cenovú reguláciu je potrebné zaviesť v záujme lepšieho fungovania mesta, pre zlepšenie kvality verejného prostredia, dopravnej obsluhy územia, preto zisk nie je prvoradý.

Z týchto dôvodov budú podmienky a pravidlá kompromisom medzi názormi obyvateľov, možnosťami mesta a užívateľmi odstavných a parkovacích zariadení. Funkčnosť a účinnosť cenovej politiky bude potrebné monitorovať a v prípade potreby pružne korigovať.

Zavedením regulovaného parkovania sa čiastočne zvýši počet voľne dostupných parkovacích miest v zóne a prístup k parkovaniu bude spravodlivejší. Pre osoby s trvalým pobytom v Trnave a pre prvé auto v domácnosti bude nový systém lepší ako súčasný stav.

Cenovú reguláciu je potrebné zamerať najmä na úpravy cien za parkovanie 2. a ďalšieho auta evidovaného na jeden byt.

Prostriedky vyzbierané za parkovanie budú prioritne využité na budovanie nových parkovacích miest a iných dopravných zariadení.

Cenník parkovného bude schvaľovaný mestským zastupiteľstvom v Trnave ako súčasť Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území mesta.

Pri zavádzaní cenovej politiky je potrebné vychádzať z platných všeobecne záväzných nariadení mesta Trnava, ako aj z ekonomickej kalkulácie zavádzania Koncepcie do praxe.

3.9) ODPORÚČANÝ POSTUP⁴**3.9.1) PARKOVACIA POLITIKA MESTA**

Po schválení „Návrhu Koncepcie rozvoja statickej dopravy“ je ďalším krokom spracovanie Parkovacej politiky.

Mestská parkovacia politika konkretizuje hlavné body „Návrhu Koncepcie rozvoja statickej dopravy“, najmä:

- definuje zóny regulovaného parkovania,
- spôsob výberu dodávateľov / prieskumu, projektu, realizácie, prevádzky/,
- uplatnenie existujúcej legislatívy / VZN, prenájom, a pod./,
- časový harmonogram,
- spôsob a zabezpečenie kontroly,
- ekonomické hodnotenie / príjmy a výdavky/,
- pred odsúhlasením v zastupiteľstve je potrebné „Parkovacia politiku“ pripomienkovať a odsúhlasiť dopravnej a mestskej polícii, správcovi a vlastníkovi komunikácií a odbornej verejnosti,
- nevyhnutne je potrebné s materiálom oboznámiť i verejnosť.
- nutnou súčasťou prípravných prác je aj verejná propagácia zámeru s využívaním, čo najširšieho

mediálneho priestoru, ktorým disponuje mesto (tlač, rozhlas, mestská TV, verejné vyhlášky a oznamy a pod.).

3.9.2) REALIZAČNÁ DOKUMENTÁCIA

Pre potreby zriadenia zóny kontrolovaného / regulovaného parkovania je nutné spracovanie projektovej dokumentácie najmenej v troch etapách prípravy:

- 1. etapa – dokumentácia pre rozhodovanie o veľkosti pripravovanej zóny regulovaného parkovania a určenie spôsobu regulácie, prípadne spoplatnenia parkovania, rozhodnutie o spôsobe prevádzky regulácie parkovania (vo vlastných silách mesta, prípade prenájmom tretej osoby).
- 2. etapa – podrobný projekt pre úpravu dopravného režimu (napr. zjednosmernenie, uzatvorenie ulíc, zmena dopravného významu ulice s prerozdelením disponibilných dopravných plôch a pod.).
- 3. etapa – projekt trvalého vodorovného a zvislého dopravného značenia, ktorý musí byť odsúhlasený príslušným Oddelením dopravného inžinierstva OR PZ SR.

Samostatnou časťou prípravnej dokumentácie musí byť riešenie organizačných a finančných záležitostí prevádzky zóny regulovaného parkovania ešte pred spustením jeho prevádzky. Musia byť vyjasnené a pripravené pre vlastnú prevádzku.

Najdôležitejšími prvkami sú:

- prevádzkový poriadok regulovanej zóny
- zabezpečenie kontroly dodržiavania pravidiel regulovanej zóny
- zabezpečenie prevádzky zóny regulácie (materiálové, investičné, finančné a personálne zabezpečenie)

3.9.3) REALIZÁCIA

V zmysle schválenej parkovacej politiky mesta je potrebné zabezpečiť ako prvé realizačné počiny:

1. Realizácia stavebných a technických opatrení
2. Príprava organizačných a prevádzkových činností, t.j.:
 - spôsob regulácie /poplatky, časové obmedzenia/
 - organizačné zabezpečenie
 - finančné zabezpečenie
 - prevádzkový poriadok
 - spôsob kontrolnej činnosti
 - systém zúčtovania platieb (interval)
3. Prevádzka a kontrola regulovaného parkovania

V zmysle rozhodnutia o realizácii a prevádzke regulovaného parkovania je potrebné pred spustením prevádzky regulovaného parkovania zabezpečiť finančne a organizačne jednotlivé činnosti, ktoré sú bezpodmienečne potrebné pre kvalitnú prevádzku zóny regulovaného parkovania.

⁴ Odporúčaný postup je spracovaný podľa: Mestská parkovacia politika, stratégia riešenia; Slovenská parkovacia asociácia, 2014)

**3.10) ZÁSADNÉ ROZHODNUTIA MESTA V PROCESE PRÍPRAVY ZÓNY REGULOVANÉHO PARKOVANIA**

Rozhodnutia ktoré považujeme za zásadné kroky v príprave zavedenia zóny regulovaného parkovania:

- Rozhodnutie mesta o zriadení zóny regulovaného parkovania
- Rozhodnutie mesta o spôsobe prevádzky
- Rozhodnutie mesta o finančnej politike parkovania
- Schválenie projektov dopravného značenia v zóne
- Vyhodnotenie účinnosti prevádzky v zóne

**3.11) ZÁKLADNÉ POUŽÍVANÉ POJMY⁵****REGULOVANÉ PARKOVANIE**

Parkovanie, ktoré je obmedzené v čase a priestore formou dopravných značení a zariadení. Pre reguláciu parkovania sa používa časové spoplatnenie v určenom dennom čase (kratší časový úsek, obvykle od 0,5h po 8h) a vyhradenie parkovacieho miesta počas 24 hodín denne a 7 dní v týždni, prípadne v inom čiastkovom období podľa príslušnej lokality.

VYHRADENÉ PARKOVACIE STOJISKO

Je určené dopravnou značkou IP 16 „P Rezerve, vyhradené parkovisko“ a je v regulovanej oblasti trvale vyhradené, obvykle za ročný parkovací poplatok alebo bezodplatne pre telesne postihnutých vodičov.

ZÓNA REGULOVANÉHO PARKOVANIA

Určuje vyhradenú oblasť, v ktorej sú uplatnené jednotné pravidlá parkovania s cieľom jeho regulácie (najmä časového obmedzenia užívania parkovacieho miesta). Regulácia je obvykle vykonávaná spoplatnením užívania parkovacieho miesta.

ULIČNÉ PARKOVANIE

Je organizované parkovanie v uličnom profile, ako súčasť komunikačného priestoru. Uličné parkovanie býva zvyčajne organizované na obslužných komunikáciách (obvykle miestne komunikácie III. a IV. triedy, ktoré sú v správe mestských častí). Uličné parkovanie na zberných komunikáciách funkčnej úrovne B1 – prieťah cesty I. tr. obvykle nie je povolené. V zóne regulovaného parkovania je spoplatnené aj uličné parkovanie.

PARKOVISKO

Je miesto ležiace mimo vozovky určené pre parkovanie vozidiel. Môže byť spoplatnené s prístupom verejnosti alebo vyhradené.

HROMADNÉ GARÁŽE ALEBO PARKOVACIE DOMY

Obvykle viacúrovňové, umožňujúce za parkovací poplatok parkovanie, prípadne odstavovanie motorových vozidiel. Môžu byť realizované ako samostatné objekty, ale vo väčšine prípadov sú súčasťou polyfunkčných objektov. Kapacita hromadnej parking garáže by mala byť viac ako 50 vozidiel.

OSTATNÉ ODSŤAVNÉ A PARKOVACIE STOJISKÁ

Ostatné odstavné a parkovacie stojiská predstavujú miesta, ktoré nespĺňajú právne predpisy alebo STN normy, resp. nie sú riadne označené a vymedzené podľa pravidiel cestnej premávky, ale sú obyvateľmi mesta pravidelne užívané na státie vozidla.

PARKOVACÍ AUTOMAT

Po zaplattení vydáva parkovacie lístky v časovom odlíšení podľa výšky poplatku (obvykle sa používa pre 50 – 100 parkovacích miest, prípadne na sústredenej parkovacej ploche).

REZIDENTI

Sú obyvatelia, ktorí majú trvalé bydlisko v riešenej zóne regulovaného parkovania. Súčasťou podmienkou je aj adresa príslušného osobného vozidla v regulovanej zóne. Obvykle býva poskytnuté 1 parkovacie miesto na 1 byt.

ABONENTI

Sú všetky fyzické osoby – živnostníci a všetky právnické osoby, ktoré majú sídlo a/alebo miesta podnikania v meste Trnava.

VYHRADENÉ, ALEBO SPOPLATNENÉ PARKOVACIE MIESTO (všetky miesta v zóne)

Musí byť presne definované vodorovným a zvislým trvalým značením v zmysle zákona č.8/2009 z. z. o prevádzke na pozemných komunikáciách.

DOČASNÉ PARKOVANIE

Predstavuje parkovanie motorových vozidiel na miestnych komunikáciách v zóne plateného a rezidentského parkovania A,B,C,D.

ZÓNAMI PLATENÉHO A REZIDENTSKÉHO PARKOVANIA

Sú úseky miestnych komunikácií vymedzené na dočasné parkovanie motorových vozidiel na území mesta.

⁵ Spracované podľa DIC Bratislava s.r.o.



GEOGRAFICKÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM

Geograficko - informačný systém predstavuje hlavný grafický výstup tejto Koncepcie. Spracovanie systému je orientované na optimalizáciu vlastného autorského produktu spoločnosti AUREX spol. s r.o., ktorým je „Informačný systém dopravy - Regulácia parkovania, spracovaný vo forme parciálneho informačného systému – Regulácia parkovania v meste Trnava s prípadnou aplikáciou nad softwareom ARCGIS for Server“. Uvedený autorský produkt je optimalizovaný priamo na mieru a lokálne charakteristiky statickej dopravy mesta Trnava v zmysle zistení analytickej časti.

Analýza je spracovaná formou implementácie a následného spodrobnenia poskytnutých podkladov od mesta o stave parkovacích plôch a parkovacích stojísk s priemetom do technickej mapy a zároveň aj do ortofoto mapy mesta v súradnicovom systéme S-JTSK tak, aby mohli byť implementovateľné do mestom využívaného informačného systému.

Geograficko - informačný systém v tejto svojej prvej fáze kumuluje a prezentuje všetky relevantné priestorové informácie o regulácii rozvoja statickej dopravy mesta Trnava. Od územnej diferenciacie jednotlivých zón na celomestskej úrovni až po presnosť na jedno parkovacie stojisko vo vymedzených sektoroch, vrátane prislúchajúcej atribútovej časti, tak, ako boli podrobne popísané v predchádzajúcich kapitolách.

[HTTP://GIS.DONAUREGIONEN.NET/PARKOVANIETRNAVA/](http://gis.donauregionen.net/parkovanieTrnava/)

Výhodou systému môže byť aktualizácia systému, dopĺňanie tematických vrstiev, ako aj prepájanie rozmanitých databáz na konkrétny systém územia mesta Trnava. Či už v podobe tzv. „open source“ dát, alebo pre Trnavu na mieru spracovaných databázových registrov. V užívateľskom prostredí je tak možné vytvoriť komplexný nástroj pre usmerňovanie rozvoja mesta vo všetkých sférach priestorového rozvoja.



ZOZNAM GRAFICKÝCH PRÍLOH

- Mapa 1 - Základné štatistiky
- Mapa 2 - Názvy sídlisk a kódy sektorov
- Mapa 3 - Trnava - Zóny parkovania
- Mapa 4 - Sektory - Počet obyvateľov a bytov
- Mapa 5 - Sektory - Statická doprava
- Mapa 6 - Sektory - Počet obyvateľov na parkovacie miesto
- Mapa 7 - Sektory - Počet bytov na parkovacie miesto
- Mapa 8 - Počet obyvateľov a bytov na parkovacie miesto za urbanistické obvody
- Mapa 9 (A – J) - Analýza plôch statickej dopravy vo vymedzených sektoroch
- Mapa 10 - Deficity odstavných a parkovacích stojísk za oblasti
- Mapa 11 - Deficit odstavných a parkovacích stojísk podľa premisy jedno riadne vymedzené stojisko na jeden byt za sektory
- Mapa 12 (A – J) - Návrh nových plôch statickej dopravy vo vymedzených sektoroch
- Mapa 13 - Návrh nových plôch statickej dopravy - záchytné parkoviská
- Mapa 14 - Návrh koncepcie rozvoja statickej dopravy - Návrh
- Mapa 15 - Návrh koncepcie rozvoja statickej dopravy - Výhľad



ZÁVER

Cieľom Konceptcie rozvoja statickej dopravy mesta Trnava je spracovanie dokumentu na úrovni krajského mesta, po schválení ktorého bude možné racionálne usmerňovať rozvoj statickej dopravy v meste Trnava ako synergického celku. Konceptcia má dopravno – technický charakter generelu, avšak tvorí územnotechnický predpoklad aj pre skultúrnenie verejných priestorov. Úzko tak súvisí aj s územným plánovaním. Schválenie konceptcie navyše podporí preferenciu pešej a nemotorovej dopravy, najmä v centre mesta, ako aj zefektívni výber parkovaného, či transparentní možnosti vyhradeného parkovania.

Schválenie Návrhu Konceptcie rozvoja statickej dopravy mesta Trnava poskytne relevantnú oporu pre budúce usmerňovanie rozvoja statickej dopravy v meste. Tvorená je textovou časťou, vrátane priložených ilustračných schém, ako aj grafickou nadstavbou v podobe Parciálneho geograficko - informačného systému (GIS), ktorý je spracovaný v kontexte jednotlivých etáp spracovania tejto konceptcie. A to od analytickej časti, cez návrh nových plôch parkovania až po návrhovú časť samotnej Konceptcie rozvoja statickej dopravy. Pre vytvorenie úplného obrazu o rozvoji statickej dopravy v meste však možno odporučiť aj doskúmanie centra mesta, ako aj aktívnej zóny sídlisk s presnosťou na jedno parkovacie stojisko, čím sa preverí potenciál úpravy dopravného systému statickej dopravy s cieľom identifikovať nové možnosti realizácie parkovacích miest.

Cieľom dopracovania priestorových informácií do finálnej podoby parciálneho geograficko - informačného systému o regulácii rozvoja statickej dopravy je etablovanie inteligentného nástroja, na základe ktorého bude vytvorený jednotný koncept od celomestskej zonácie až po evidenciu vozidiel s presnosťou na jedno parkovacie stojisko.

Konceptcia týmto spôsobom navrhuje požadovaný cieľ rozvoja statickej dopravy v návrhovom, resp. vo výhľadovom období. Hoci je zrejmé, že nie všetky opatrenia je možné realizovať s okamžitou platnosťou, pre usmerňovanie rozvoja statickej dopravy v Trnave Konceptcia vykresľuje cieľovú podobu, s ktorou je potrebné zosúladiť všetky nástroje územného manažmentu mesta. Vráťane prístúpenia k aktualizácii Územného plánu mesta.



ZDROJE

Štatistické údaje o štruktúre obyvateľov, domového a bytového fondu a statickej doprave, vrátane priestorových dát z Miestneho informačného systému mesta Trnava, Odbor územného rozvoja a koncepcií mesta Trnava, Mesto Trnava, Hlavná ulica 1, 917 71 Trnava

Digitálna technická mapa mesta Trnava, © Mesto Trnava

Evidencia vozidiel stacionárnej dopravy; Prezídium Policajného zboru, odbor dokladov a evidencií, Račianska 45, 812 72 Bratislava

Prehľad ZŤP v meste Trnava, Mestský úrad v Trnave, Odbor dopravy a komunálnych služieb, referát dopravy a cestného hospodárstva, Trhová 3, 917 71 Trnava

Územný plán mesta Trnava v aktuálnom znení; EKOPOLIS Bratislava

Generálny dopravný plán mesta Trnava; DOPRAVOPROJEKT, a.s; HBH Projekt, spol. s r.o; PROJSIG, spol, s r.o (12/2008)

Informatívna správa o parkovaní v meste Trnava zo 7. zasadnutia MZ mesta Trnava zo dňa 14. 02. 2012 (Odbor územného rozvoja a koncepcií)

Všeobecne záväzné nariadenie č. 400 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Trnava

Všeobecne záväzné nariadenie č. 418, ktorým sa mení a dopĺňa VZN č. 400 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzenom území mesta Trnava

Ortofotomapa mesta Trnava © EUROSENSE, s. r. o. www.eurosense.sk

STN NORMA 73 6110 - Projektovanie miestnych komunikácií
STN NORMA 73 6110-O1
STN NORMA 73 6110-Z1
STN NORMA 73 6110-Z1-O1
STN NORMA 73 6110-Z2

Mestská parkovacia politika, Stratégia riešenia; Materiál Slovenskej parkovacej asociácie (10/2014)

<http://aktualne.atlas.sk/slovensko/regiony/historicke-maximum-trnava-vybrala-parkovnom-obrovsku-sumu.html>