

KONCEPCIA RIEŠENIA STATICKEJ DOPRAVY V MESTE KOŠICE DODATOK 2

špecifikácia pre zavedenie
rezidentskej zóny v Mestskej časti
Košice - Sever

November 2015

Obsah

1. Predstavenie EEI	3
2. Situácia statickej dopravy na území mesta Košice	4
3. Mestská časť Košice Sever – návrh organizácie statickej dopravy v súlade s Konceptiou	7
4. Dôvodová správa	19
5. Moderné technológie pre zvládanie dopravnej záťaže modernej éry	21

1. Predstavenie EEI

Spoločnosť EEI s.r.o. je silnou a stabilnou spoločnosťou, ktorá sa venuje riešeniu statickej dopravy v rámci mestských dopravných systémov a inteligentných dopravných systémov a v súčasnosti je najväčším správcom v rámci Slovenskej republiky.

Vo svojich činnostiach kombinuje špecializované technické schopnosti s veľmi dobrou znalosťou miestneho prostredia, legislatívy a správnych podmienok. Profesionálna orientácia v obchodnom a podnikateľskom prostredí je daná dlhoročnými skúsenosťami členov jej tímu. Pevné finančné zázemie a silná technická základňa spolu s vysokou odbornosťou zamestnancov EEI nám dáva náskok pred konkurenciou.

Partnerom EEI je Slovenský rastový kapitálový fond, a.s., založený v roku 2008, ktorého majoritným investorom je Národná agentúra pre rozvoj malého a stredného podnikania, ktorej zakladajúcim členom je Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky.

Cieľom spoločnosti je budovať v rámci Slovenskej republiky moderný, účinný a efektívny systém statickej dopravy, vytvárať riešenia, ktoré budú dlhodobo spĺňať náročné kritériá na neustále sa meniacom trhu a poskytovať bezkonkurenčný zákaznícky servis. V neposlednom rade je naša snaha zameraná na otvorenie možností spolupráce v rámci iných európskych krajín, expanziu našich služieb do zahraničia a rozširovanie nášho portfólia o ďalšie druhy činnosti týkajúce sa nielen statickej, ale aj dynamickej dopravy. Vývoj technológií 21. storočia nás posúva vpred a dáva nám nové možnosti, ktoré ďalej ponúkame našim klientom.

Investičné aktivity spoločnosti EEI zahŕňajú výstavbu a prenájom parkovacích plôch, budovanie hromadných garáží a hromadných odstavných plôch pre retail klientelu, ako aj správu parkovacích miest a parkovacích domov. Spoločnosť EEI sa okrem iného venuje aj poradenskej a konzultačnej činnosti v rámci organizácie a správy statickej dopravy, a to pre verejný aj súkromný sektor.

Spoločnosť EEI ako správca zóny plateného parkovania predstavila v apríli 2013 dielo Konceptia riešenia statickej dopravy mesta Košice (ďalej len „Konceptia“). Materiál je komplexným zoznámením s problematikou statickej dopravy. Predstavené boli medzinárodne uznávané a overené štandardy moderného dopravného inžinieringu pre riešenie otázky odstavovania motorových vozidiel, aplikované na území Mesta Košice. Uvedené postupy a fundamenty vedného odboru, ktorý sa začal vyvíjať s nárastom motorizácie v druhej polovici 20. storočia, boli aplikované na jednotlivé mestské časti, kde je nutné zaoberať sa touto problematikou. Tieto územia sú v diele hodnotené individuálne, aby si čitateľ mohol utvoriť obraz o lokalite, ktorá sa ho priamo dotýka, pričom však myšlienky sú komponované v nadväznosti na predstavené „učebnicové“ riešenia, po zohľadnení charakteristík jednotlivých mestských celkov.

Keďže dielo predstavuje komplexnú problematiku vedného odboru statickej dopravy, niektoré mestské časti pocítili potrebu spracovania podrobného riešenia rezidentského parkovania podľa špecifikácií danej lokality. Košice Mestská časť Sever požiadala o spracovanie takéhoto návrhu dopravného riešenia so zvláštnou požiadavkou v zameraní sa na územie bytovej zástavby, ktoré všeobecne tvorí jadro problematiky. V mestskej časti Košice - Sever takéto územie vymedzujú ulice Slovenskej Jednoty, Czambelova, Chalupkova, Komenského, Hlinkova, Študentská, rieka Hornád a ulice Letná, Watsonova. Podľa Konceptie ide o územie s vysokou mierou zastúpenia iných funkcií, ako bývanie v tesnej nadväznosti na územie zaťažované statickou dopravou centrálnej mestskej zóny (ďalej len „CMZ“). Geografická poloha a urbanistická členitosť tak dávajú územiu charakter, ktorý si zvlášť vyžaduje reguláciu statickej dopravy.

2. Situácia statickej dopravy na území mesta Košice

Predstavený moderný dopravný systém chráni predovšetkým chodníky, zeleň a priestranstvá pre ľudské aktivity pred invazívnou dopravnou záťažou. Nekontrolovaný stupeň motorizácie často poškodzuje tieto plochy, vytláča ľudí z priestoru určeného pre nich a devastuje zeleň či kultúrne a prírodné bohatstvo. Moderný motoristický svet si preto vyžaduje moderné technologické riešenia pre reguláciu dopravnej záťaže. Funkčnosť akejkoľvek lokality je daná predovšetkým možnosťami mobility a uvoľnením priestoru pre ľudské aktivity pri zachovaní rázu krajiny či mesta, s ohľadom na životné prostredie. Obmedzenia spôsobené nekontrolovanou dopravnou záťažou potom spôsobujú, že územie stráca svoju hodnotu, pretože neplní potreby návštevníkov ani rezidentov, a tak dochádza k jej devastácii. Všeobecnú problematiku statickej dopravy sídlisk tvoria dva hlavné historické aspekty, pričom druhý nie je možné vyriešiť bez zvládnutia prvého:

- a) **Zaužívaný spôsob parkovania na sídliskách** spôsobuje spoločenský návyk vnímania verejného priestranstva, ktoré tu desiatky rokov bolo verejným vlastníctvom. Postupným nárastom motorizácie nepostačovala parkovacia kapacita a nutne začalo dochádzať k dnes už masívnemu porušovaniu pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel (všadeprítomné státie na chodníku bez dodržania predpísaného odstupu, zeleni a pod.). Tieto priestupky sú dnes sociálne ospravedlňované všeobecným nedostatkom parkovacích miest. To však spôsobuje nerentabilitu komerčnej výstavby parkovacích objektov. Obyvateľ nebude parkovať v platenej garáži s väčšou dochádzkovou vzdialenosťou, pokiaľ môže bezplatne parkovať pod stromom priamo pri bráne vchodu bytového domu. Skúsenosti viacerých investorov potvrdzujú tento stav a boli nútení prestavať objekty na obchodné priestory alebo individuálne garáže, ktoré využívajú obyvatelia predovšetkým ako sklady, či iné nebytové priestory a nie na denné parkovanie motorových vozidiel.
- b) **Všeobecný nedostatok parkovacích kapacít** závisí predovšetkým od obdobia výstavby daného sídliska a terénnej členitosti. Presný objem reálnej (objektívnej) kapacitnej nedostatočnosti je možné dopravným prieskumom stanoviť až po zavedení celoplošnej regulácie statickej dopravy. V aktuálnom neregulovanom dopravnom systéme sídlisk parkujú aj vozidlá, ktoré v zregulovanom dopravnom systéme viac nebudú zaťažovať dopravný systém. V lokalitách s výrazným vplyvom iných funkcií ako bývanie (ako MČ SEVER), je tento podiel výraznejší. Regulárnu kapacitu výrazne zvýši regulácia, ktorej predchádza celoplošné dopravné preznačenie. Nevyhnutnou súčasťou je aj zrušenie vyhradení parkovacích miest pre konkrétneho užívateľa (spravidla EČV), ktoré výrazne znižujú celkovú disponibilnú kapacitu. Reálna využiteľnosť týchto miest je menej ako 30% času dopravnej záťaže. Kroky, ktoré vedú k efektívnemu vyriešeniu problematiky kapacitnej nedostatočnosti na sídlisku:
 - Plošné vodorovné preznačenie radenia parkovacích státí so zreteľom na maximalizáciu objemu kapacít.
 - Výstavba kapacít formou plošnej dostavby (predstavený najekonomickejší variant), ktorá nemá vplyv na zmenu dochádzkových vzdialeností.
 - Zavedenie dopravnej regulácie predstavenou formou rezidentského parkovania.
 - Dopravný prieskum pre zadefinovanie kapacitnej nedostatočnosti najskôr 6 mesiacov po zavedení dopravnej regulácie.
 - Výstavba pretrvávajúcej absencujúcej kapacity pre lokality s obzvlášť vysokou mierou nedostatočnosti.

V prípade, že zavádzame dopravnú reguláciu statickej dopravy na sídlisku, ktoré vykazuje nočnú plošnú kapacitnú nedostatočnosť presahujúcu 20% kapacít, je potrebné výstavbu realizovať v dvoch vlnách (spravidla sa jedná len o mladšie sídliská situované v členitom teréne). Prvú do úrovne kapacitnej nedostatočnosti 15% - 20% súčasne so zavádzaním dopravnej regulácie formou plošnej dostavby (predstavený najekonomickejší variant), ktorá nemá vplyv na zmenu

dochádzkových vzdialeností. Druhú na základe dopravného prieskumu po zavedení dopravnej regulácie, a to pokiaľ bude pretrvávajúca kapacitná nedostatnosť. Pre výstavbu pretrvávajúcej absentujúcej kapacity je dôležité vybrať vhodný spôsob, keďže náklady sú prenesené cez ceny parkovacích kariet na obyvateľa. Ide predovšetkým o bilanciu medzi:

- Mierou zachovanej zelene (obnovej aktuálne zdevastovanej).
- Cenou jedného novovytvoreného parkovacieho státia.
- Priemernou dochádzkovou vzdialenosťou.

Riešenie ponúkané EEI

Úlohou Konceptie bolo ponúknuť riešenie sídliskového parkovania tak, aby poskytlo uspokojujúcu kapacitnú bilanciu a situáciu statickej dopravy na čo najväčšom území mesta Košice a zároveň bolo finančne únosné pre obyvateľov. Zároveň bolo našou úlohou popísať jednotný dopravno-organizačný režim sídliskového parkovania pre celé Košice tak, aby motorista rezident, či návštevník sa mohol ľahko zorientovať v dopravnej regulácii mesta. Z uvedených možností riešenia problematiky sídliskového parkovania spočíva ponuka EEI v riešení predstavenom v predloženej Konceptii. Ide o riešenie s plošnou dostavbou absentujúcej kapacity a uvedenými cenami parkovacích kariet, ktoré zodpovedajú príslušnej investičnej náročnosti a povinnostiam, ktoré spoločnosť EEI vyplývajú z predmetnej Zmluvy. Každá alternatíva riešenia problematiky statickej dopravy mimo rámec jednotného mestského systému je riešením mimo rámec Zmluvy.

Na základe predstavených fundamentov problematiky statickej dopravy požiadala MČ Sever o spracovanie návrhu detailného riešenia podľa Konceptie v súlade s uznesením miestneho zastupiteľstva MČ Košice Sever č. 53/2015 zo VI. zasadnutia miestneho zastupiteľstva dňa 24.6.2015.

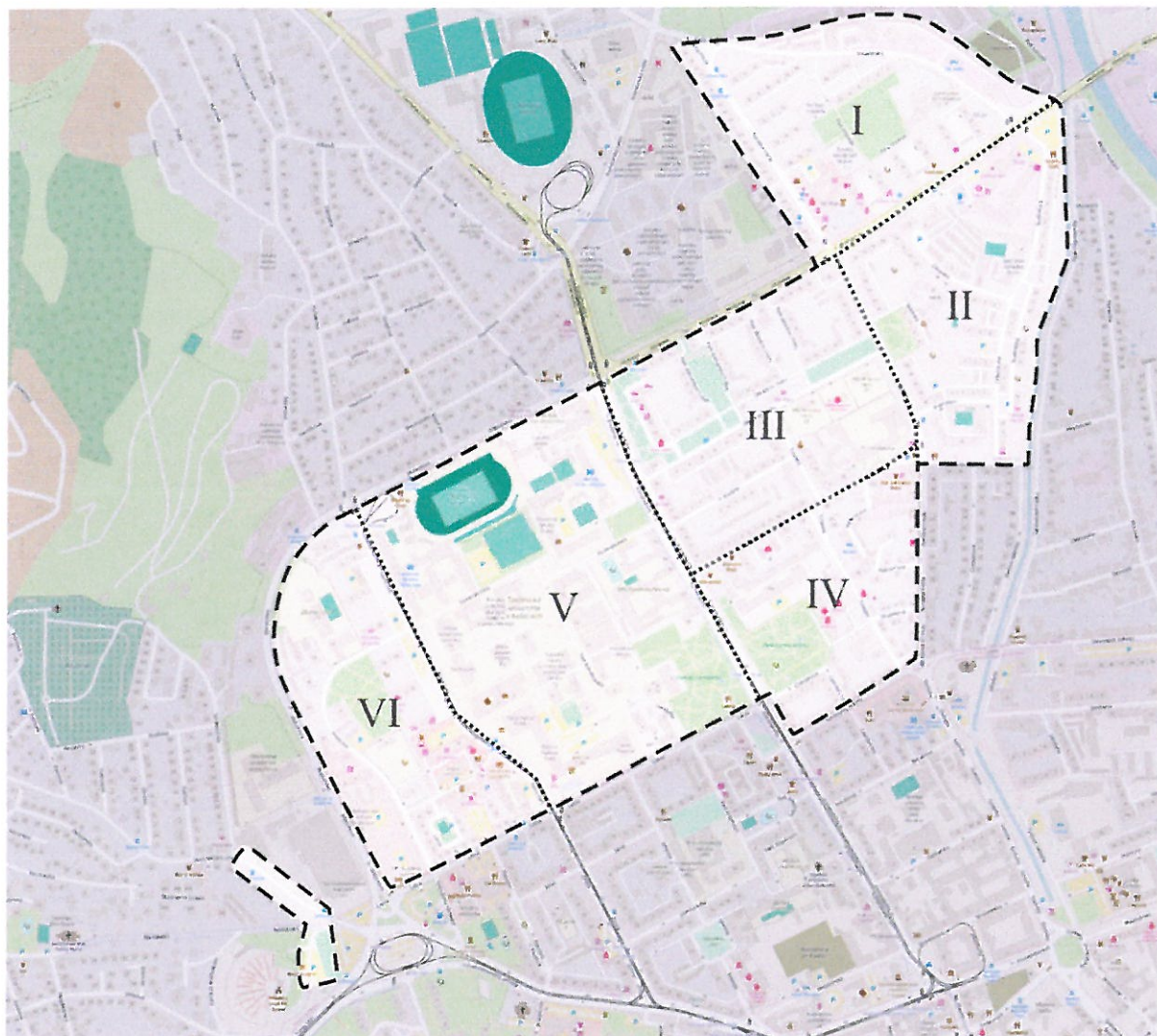
MČ Košice - Sever

Vzhľadom na charakter výstavby a funkcie sídliskovej zástavby ide o územie s prevládajúcou funkciou bývania s lokálnymi odchýlkami spôsobenými objektmi občianskej vybavenosti, v tomto prípade predovšetkým vzdelávacími zariadeniami všetkých stupňov (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ), zdravotníckymi zariadeniami (polikliniky), viacerými obchodnými centrami a biznis centrami. V priemernom uličnom priestore riešenej lokality je možné pozorovať výrazné zanedbanie implementácie nových dopravno-inžinierskych a stavebno-technických riešení, ktoré si vyžaduje aktuálny stav dopravnej záťaže.

Pre účely diela bude riešené územie rozdelené na menšie plošne ucelené časti. Tieto časti sú charakteristické nie len jednoznačnou polohou, ale aj previazanosťou cestných komunikácií, chodníkov a parkovacích plôch. Jednotlivé mikrolokality majú špecifickú funkciu (obytnú, vzdelávaciu, obchodnú) alebo dochádza ku kontaktu – mixu viacerých funkcií zástavby.

Zvláštnu potrebu riešenia statickej dopravy vykazuje parkovacia plocha pred Miestnym úradom MČ Košice - Sever na Festivalovom námestí a „divoké parkovanie“ pozdĺž ulice Stará spišská cesta. Táto potreba je tvorená prítomnosťou hospodársko-administratívnych centier v lokalite.

Vymedzenie územia na mapovom podklade s návrhom lokalít 1-6 rezidentského parkovania MČ Košice - Sever.



3. Mestská časť Košice - Sever – návrh organizácie statickej dopravy v súlade s Konceptiou

Na podklade informácií v úvode a v Konceptii tu predstavíme konkrétne riešenie statickej dopravy pre lokality sídliskovej zástavby MČ Košice - Sever. Vychádzať budeme z druhého dopravnoregulačného variantu predstaveného v Konceptii, ktorý bol vyvinutý dopravnými inžiniermi strednej a východnej Európy za uplynulých 15 rokov. Základným cieľom zriadenia sídliskovej zóny s dopravným obmedzením (ďalej len ZDO) je tu plnohodnotná celoplošná regulácia, a tým aj vytvorenie podmienok pre efektívne budovanie nových kapacít. Tým je zabezpečené parkovanie pre všetky užívateľské skupiny s maximálnym využitím existujúceho dopravného územia. Dosiahnutie tohto cieľa je realizované dopravným zregulovaním všetkých verejných parkovacích miest na riešenom území a ich plošné stavebné dobudovanie na plochách devastovaných „divokým parkovaním“. Efektívnym riešením je vytvorenie takých podmienok, ktoré budú akceptované všetkými záujmovými skupinami za účelom ich dopravnej organizácie. Základným nástrojom je cenotvorba, ktorá výrazne zvýhodňuje obyvateľa pre prvé vozidlo na súkromné účely. Celoplošné spoplatnenie v skutočnosti minimalizuje finančné nároky prevedené na rezidenta spojené so zabezpečením racionálnej plošnej výstavby absentujúcej kapacity.

V súlade s Konceptiou je ZDO členená v čase zvýšenej záťaže, (pre MČ Sever nepretržite) podľa navrhutej schémy:

- Lokality zmiešaného parkovania - rezident plus krátkodobý návštevník, s obmedzením parkovania návštevníkov cenou a časom.
- Lokality zmiešaného parkovania - rezident plus krátkodobý a dlhodobý návštevník, s obmedzením parkovania návštevníkov cenou.
- Lokality rezidentského parkovania v oblasti základných a materských škôl v stanovených časoch na 15 minút bez obmedzení.
- Obslužné zásobovacie státia resp. zásobovacie dvory a parkovacie státia vyhradené pre špeciálne užívateľské skupiny (Polícia SR,...).
- Miesta pre ZŤP v normatívnom rozsahu bez priradenia konkrétnemu užívateľovi.

Navrhnutá cenová štruktúra a časové obmedzenia návštevníckeho parkovania ZDO reflektujú atraktivitu jednotlivých území a definujú prevádzkovo - organizačné pravidlá pre zabezpečenie maximálnej obslužnosti všetkých užívateľských skupín. Keďže riešime sídlisko s vysokým zastúpením iných funkcií, zvýšená dopravná záťaž je nepretržitá, čo určuje potrebu nepretržitej regulácie statickej dopravy.

Definícia pojmu „rezident“ z pohľadu riešenia statickej dopravy

Osoba, ktorá má rezidenčný vzťah k danej lokalite, je jej rezidentom. Rezidenčný vzťah k lokalite je z pohľadu legislatívy SR vo veci riešenia statickej dopravy:

- Obyvateľ (FO) - trvalý alebo prechodný pobyt.
- Živnostník podnikajúci v obytnej štvrti - zápis prevádzkarne v Živnostenskom registri SR.
- Podnikateľ (PO) aktívny v obytnej štvrti – zápis sídla v Obchodnom registri SR, alebo prevádzkarne v Živnostenskom registri SR.

Rezidentom vzniká prednostné právo užívania parkovacieho miesta pre vozidlo zabezpečujúce ich potreby vychádzajúce zo štatútu rezidenta v danej rezidentskej lokalite.

- a) V prípade fyzickej osoby (FO)** ide o obyvateľa, ktorý používa vozidlo na súkromné účely a potrebuje parkovať v mieste svojho bydliska, alebo živnostníka (drobný podnikateľ, napr. miestna oprava obuvi, krajčír,...), ktorý tvorí miestnu občiansku vybavenosť. Zabezpečenie

funkčného kontrolného mechanizmu pri riešení statickej dopravy požaduje od rezidentov – FO pre získanie práv na parkovanie v príslušnej rezidentskej lokalite:

- Doklad o štatúte obyvateľa:
 - občiansky preukaz (trvalé bydlisko),
 - alebo potvrdenie o prechodnom pobyte z Polície SR nie staršie ako tri mesiace,
- Doklad o užívaní vozidla obyvateľa na súkromné účely (rezidentské parkovanie sa vždy vzťahuje na konkrétne vozidlo)
 - technický preukaz (vlastník alebo držiteľ vozidla),
 - alebo vydokladovanie o užívaní služobného vozidla na súkromné účely (V zmysle legislatívy SR - Zákon o dani z príjmu 595/2003 Z.z. a/alebo Zákon č. 563/2009 Z.z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Mnoho zamestnancov užívajúcich služobné vozidlo nemá toto zazmluvnené u zamestnávateľa na súkromné účely, a tým neodvádza príslušnú daň z nepeňažného príjmu. Rovnako väčšina podnikateľov neeviduje súkromné užívanie svojich vozidiel ako nedaňový náklad, a preto aj tu sa nejedná o používanie vozidla na súkromné účely).
- Alebo u živnostníka:
 - výpis so živnostenského registra s príslušnou prevádzkarňou
 - technický preukaz (vlastník alebo držiteľ vozidla).

Možnosť priznania rezidentského práva bez trvalého alebo prechodného pobytu obyvateľa neodporúčame a je na zvážení zástupcov mestskej časti. Mesto tu stráca nemalé príjmy v rámci prerozdelenia daní týchto obyvateľov, ktoré majú slúžiť aj na zveľaďovanie životného prostredia danej rezidentskej lokality. Dôležité je, aby rovnaké organizačné pravidlá platili na celom území mesta Košice, tie čerpali z komplexnosti právneho systému a prispievali tak k výchove občanov v rešpektovaní jeho pravidiel. Získavanie lepšieho životného prostredia reguláciou statickej dopravy je aj výchovným nástrojom, kde uvidí občan previazanosť legislatívnych procesov a zmyslupnosť dodržiavania svojich zákonných povinností (prihlasovanie sa na trvalý pobyt, priznávanie nájomníkov bytov, legitímne užívanie služobného vozidla na súkromné účely, ...). V prípade nedodržiavania ide o porušovanie zákonov SR, čím mesto Košice prichádza o finančné prostriedky v systéme prerozdelenia daní. Je vhodné obmedziť počet vozidiel parkujúcich na jedného rezidenta FO nie len regresívnou sadzbou za druhé a ďalšie vozidlo, ale aj celkovým obmedzením na maximálny možný počet tri vozidlá na jedného rezidenta a samozrejme na parametre vozidiel do 3,5 t a 5,5 m dĺžky.

b) V prípade právnickej osoby (PO) ide o podnikateľa (s.r.o., a.s., k.s., v.o.s.), ktorý disponuje sídlom / prevádzkarňou v danej rezidentskej lokalite, a tým tvorí jej občiansku vybavenosť. Kontrolný mechanizmus pri riešení statickej dopravy požaduje od rezidentov – PO pre získanie práv na parkovanie v príslušnej rezidentskej lokalite:

- Výpis zo Obchodného registra SR a/alebo doklad o zriadení predmetnej prevádzkarne.
- Technický preukaz vozidla vo vlastníctve rezidenta – PO (rezidentské parkovanie sa vždy vzťahuje na konkrétne vozidlo)

Ďalej platí pravidlo násobne vyššej sadzby pre rezidentov – PO, ako pre rezidentov – FO bez obmedzeného maximálneho počtu parkovacích kariet, ktoré však platia len počas dňa (Po - Pia 7:30 - 19:30, So 7:30 – 13:00, s možnou individuálnou úpravou podľa otváracích hodín danej prevádzky). Rezidentská parkovacia karta podnikateľa (právnickej osoby) neplatí na celom sídlisku, ale len na ulici pôsobiska (sídlo / prevádzkareň vid' vyššie). Uvedený model regulácie rezidentských vozidiel je optimalizovaný výsledok dlhodobého pretvárania pravidiel organizácie statickej dopravy na základe skúseností prevádzkovateľov parkovacích systémov a inžinierov statickej dopravy. Obmedzenia rezidentského parkovania, ktoré sa vzťahujú na bytovú jednotku, rodinu a iné, vedú

k špekulatívnemu správaniu verejnosti, alebo k diskriminácii niektorých užívateľských skupín, čo sa prejaví vlnou silnej nevôle a neporozumenia.

Legenda:



Navrhované vodorovné dopravné značenie radenia parkovacích miest na existujúcej sieti dopravných komunikácií



Navrhovaná výstavba nových parkovacích kapacít



Vyznačenie režimu plateného návštevníckeho parkovania (ostatná vyznačená kapacita je v režime rezidentského parkovania)

V rámci návrhu organizácie statickej dopravy MČ Košice - Sever – mapové spracovanie sú zahrnuté parkovacie miesta, ktorých možnosť vytvorenia predpokladáme na základe znalostí majetkových pomerov, šírkových pomerov a technických požiadaviek pre vytvorenie jednotlivých miest. Tento predpoklad ale nezahŕňa obmedzenia z titulu realizácie investičných akcií mesta Košice, rovnako nezahŕňa požiadavky Krajského dopravného inšpektorátu PZ SR. V rámci navrhovanej štruktúry parkovacích miest je rizikový prístup na niektoré parkovacie lokality z dôvodu nedobudovanej technickej infraštruktúry (ciest a komunikácií), respektíve jej nevyhovujúceho stavu. Nespevnený a nevyhovujúci stav komunikácií je predovšetkým na uliciach: Študentská, vnútrobloky a vjazdy z Cimburkovej ulice, Tomášikova ulica a vjazdy do vnútroblokov Tomášikovej a Komenského ulice a vjazdy do vnútroblokov z Hlinkovej ulice.

Lokality zmiešaného parkovania

Navrhovaná ZDO zahŕňa sídliskovú zástavbu s prevládajúcou funkciou bývania s prevažne malokapacitnými líniovými parkoviskami (kapacity určené pre rezidentov, prípadne krátkodobých návštevníkov) a parkovacie plochy pri občianskej vybavenosti vyššieho významu (kapacity určené pre rezidentov a návštevníkov bez časového obmedzenia regulované spoplatnením).

Rezidentské kapacity (v mapovom spracovaní označené modrou)



Parkovacie státa jednotlivých obytných blokov s čistou funkciou bývania sú určené predovšetkým pre rezidentov na základe rezidentskej parkovacej karty platnej pre jednotlivé lokality. Na týchto plochách je možné umožniť návštevnícke parkovanie len s časovým obmedzením a pri spoplatnení formou mobil-parkingu maximálne na 3 hodiny. Iná forma je reálne nekontrolovateľná, alebo ekonomicky neefektívna. Riešené je rozsiahle územie a miera výberu návštevníckeho parkovného tu nedosiahne náklad na technológie pre výber parkovného. Preto optimálna forma prípadnej regulácie návštevníkov je prostredníctvom mobil-parkingu. Túto formu návštevníckeho parkovania odporúčame zaviesť až po preukázaní nedostatočnosti

návštevníckych kapacít pre návštevy obyvateľov. Dlhodobé parkovanie je umožnené len návštevám, ktoré individuálne posúdené (napr. obyvateľ odkázaný na starostlivosť príbuzného; vozidlo vykonávajúce v lokalite servis, stavebnú rekonštrukciu a podobne).



sú

Návštevnícke kapacity (v mapovom spracovaní označené zelenou)

Iné aktivity ako bývanie sú v MČ Sever zúčastnené v nemalej miere, a to aj vyššieho ako regionálneho významu. Pokiaľ príslušné parkovacie kapacity chceme alokovať pre potreby obyvateľov vo večerných a nočných hodinách v takto špecifickom území, je potrebné zaviesť ich denné návštevnícke spoplatnenie. Vzhľadom na tesnú nadväznosť projektovanej zóny plateného parkovania CMZ je vhodné, aby doba spoplatnenia návštevníckeho parkovania bola identická, teda 7:30 – 18:00 v pracovné dni. Mimo uvedený časový interval je parkovanie na týchto plochách bez regulatívnych obmedzení, a teda vedia poskytnúť svoje kapacity pre večerné a nočné parkovanie návštev obyvateľov.

V sídliskových lokalitách s vysokým vplyvom iných funkcií ako bývanie, a to vyššieho ako regionálneho významu, je optimálne nastaviť čas regulácie nonstop. Pri zriaďovaní organizácie statickej dopravy MČ Sever je potrebné regulovať parkovanie rovnako ako v susednej projektovanej oblasti širšej CMZ, ktorú neoddeľuje žiadna prirodzená bariéra pre pešiu dopravu (organizácia statickej dopravy v súlade s VZN o parkovaní schválené Mestským zastupiteľstvom v Košiciach uznesením č. 157 na svojom V. rokovaní dňa 22. júna 2015). Odchýlky v regulácii MČ Sever v časových alebo cenových hladinách budú spôsobovať nefunkčnosť regulačného charakteru na jednej alebo druhej strane.

Štruktúra cien parkovného má vykazovať predovšetkým regulačný charakter. Vzhľadom k projektovanej zóne plateného parkovania CMZ v súlade s prijatým VZN uznesením č. 157 na V. rokovaní Mestského zastupiteľstva v Košiciach dňa 22. júna 2015 a tesnej nadväznosti riešeného územia MČ Sever, je nevyhnutné zachovať jednotnú reguláciu statickej dopravy aj po stránke cenovej štruktúry. Ako bolo vysvetlené vyššie a v Konceptii, tá je základným dopravno-regulačným nástrojom v organizácii parkovania. Preto navrhovaný cenník parkovného korešponduje s uvedeným VZN:



Navrhovaný cenník parkovného:

Návštevník vnútrobloku max 3 hodiny	0,50 € / hodina	*1
Návštevník v lokalite polyfunkcie	0,50 € / hodina	*2
Rezident - obyvateľ	35 € / rok - 1. auto 70 € / rok - 2. auto	
- max. tri vozidlá	150 € / rok - 3. auto	
Rezident - podnikateľ	150 € / rok	

*1 - mobil parking viazaný na EČV len v prípade preukázanej potreby tejto formy parkovania

*2 – parkovací automat a mobil parking viazaný na EČV

Ceny za druhé, tretie rezidentské vozidlo sa odvíja od základnej ceny za prvé vozidlo a rovnako, ako ceny návštevníckeho parkovania, majú regulatívny charakter. Uvedená základná cena rezidentského parkovania (za prvé vozidlo na súkromné účely) je výsledkom ekonomickej kalkulácie realizácie plošného dopravného projektu a vychádza z činností, ktoré stanovuje zmluva medzi mestom a spracovateľom (povinnosti prevádzkovateľa, doba návratnosti).

Objemová analýza – celoplošné meranie obsadenosti parkovacích kapacít

Základným cieľom týchto meraní je zaistenie potrebného množstva informácií z celého hodnoteného územia vo vybraných časových intervaloch, ktoré vystihnú charakteristickú situáciu a stav. Pre prehľadnosť tu uvedieme sumárne výsledky z jednotlivých ulíc MČ Sever aktuálne vykonaného pasportu v októbri a novembri 2015. Podrobné údaje o metodike sú uvedené v Konceptii.

Celoplošné dopravné sčítanie prebiehalo viacnásobne v typické pracovné dni v priebehu mesiacov október a november 2015 pre potreby tejto analýzy. Sčítania boli vykonávané v časových intervaloch so zreteľom na hlavnú funkciu – bývanie (aktualizácia údajov spracovaných v Konceptii):

- noc medzi 22:00 až 24:00 hod
- deň medzi 15:00 až 17:00 hod
- deň medzi 10:00 až 12:00 hod

Aktuálny kapacitný stav bol zameraný a definovaný v aktuálnom dopravnom priestore aplikovaním optimalizácie geometrickej dispozičnej štruktúry parkovacích miest v súlade s STN 73 6056 a prihladením na minimálne rozmery. Najmä v prípade vnímania niektorých kritických komunikácií sídliskovej zástavby ako obslužné. Tu bola aplikovaná logika výnimky pre obslužné komunikácie, a to šírka vozovky pre obojsmernú premávku obslužnej komunikácie zúžená na 5 m, príslušného chodníka miestami na 1,2 m a predefinovanie nevyužívaných chodníkov na líniové parkoviská. Takto definovaná absolútna kapacita je znázornená aj v mapovom spracovaní návrhu. Komplexnosť navrhovaného riešenia je zabezpečená navrhovanou plošnou výstavbou, ktorá plošne dopĺňa absentujúce kapacity zorganizovanej statickej dopravy riešeného územia.

Kapacitná bilancia MČ Košice - Sever

ULICA	Absolútna kapacita	Navrhovaná výstavba	Navrhované preznačenie	Obsadenosť 10:00 - 12:00	Obsadenosť 15:00 - 17:00	Obsadenosť 22:00 - 24:00	Objektívna disponibilná kapacitná bilancia od - do	
VODÁRENSKÁ	212	0	186	154	165	128	94	82
NÁRODNÁ TRIEDA	30	0	30	149	164	207	-144	-165
HLINKOVA	73	0	73	101	86	132	-41	-54
PARK MLÁDEŽE	3	0	3	37	41	55	-43	-48
ŠTUDENTSKÁ	190	59	131	146	122	129	73	60
ČÁRSKEHO	57	0	54	90	91	75	-9	-16
ODBORÁRSKA	137	75	62	35	31	34	102	98
STRAKOVA	8	8	0	33	34	44	-29	-33
KUSTROVA	45	13	22	41	48	63	-10	-16
SKAUTSKÁ	48	19	29	40	51	65	-9	-15
TOMÁŠIKOVA	131	0	106	113	101	92	48	38
PARK OBR. MIERU	20	0	20	36	49	80	-48	-56
PARK DUKL. OBETÍ	16	0	16	44	45	76	-48	-56
OBRANCOV MIERU	221	0	221	207	218	265	-12	-38
TOLSTÉHO	79	0	79	123	144	116	-22	-33
KISDYHO	55	15	40	65	64	88	-21	-30
PALKOVIČOVA	11	0	11	30	29	38	-21	-25
CHALUPKOVA	43	0	43	38	33	41	7	3
CZAMBELOVA	29	0	29	28	29	32	1	-2
DRUŽSTEVNÁ	0	0	0	3	4	5	-4	-5
NÁRODNÉ NÁM.	9	9	0	5	8	4	5	5
ALEŠOVO NÁBR.	30	0	30	19	10	25	8	5
CIMBORKOVA	93	0	32	78	70	86	16	8
KOMENSKÉHO	141	0	141	208	151	93	56	47
VYSOKOŠKOLSKÁ	23	11	12	35	41	7	16	15
NĚMCOVEJ	236	37	199	210	215	239	24	1
HRONCOVÁ	183	36	147	128	122	135	61	48
SZAKKAYHO	46	14	27	44	39	24	24	21
LETNÁ	99	32	27	92	88	105	6	-4
SPOLU	2268	328	1770	2332	2293	2483	80	-165

Absolútna kapacita je definovaná návrhom zakresleným v mapovom spracovaní a zahŕňa aj objem navrhovanej výstavby. Pre prehľad návrhu v mapovom spracovaní uvádzame zvlášť údaj kapacitného rozsahu navrhovaného nového stavebného vybudovania a dopravného preznačenia na súčasných komunikáciách. Objektívna disponibilná kapacitná bilancia od / do stanovuje objektívnu kapacitnú nedostatočnosť, ktorú je možné v neregulovanom dopravnom systéme štatisticky odhadnúť rovnako ako pri rezidentských lokalitách centrálnej mestskej časti, a to aplikáciou nasledovných fundamentov:

- Absolútna kapacita je v súlade s platnými STN redukovaná o 4% pre miesta ŤZP, ktoré svojimi šírkovými parametrami reálne redukujú absolútnu kapacitu o 5,12 % (šírkové parametre státi ŤZP). Reálne využitie státi ŤZP je na úrovni 1,8% (zistenie z vykonaného pasportu obsadenosti).
- Zavedením režimu organizácie statickej dopravy štatisticky poklesne nočná záťaž na dopravný systém o 5% až 15% v závislosti od objemu iných funkcií v lokalite ako bývanie. Denná záťaž klesne o viac ako 30%.
- Hraničná obsadenosť územia počas dňa by mala dosahovať maximálne 90%, pre zabezpečenie plynulej premávky pri ich zaťažovaní a vyprázdňovaní. Obsadenosť v nočných hodinách môže dosahovať hodnotu 100%.

Výpočet:

Objektívna kapacitná nedostatočnosť do = absolútna kapacita x 0,9488 (koeficient ŤZP) – nočná obsadenosť x 0,982 (koeficient obsadenosti ŤZP) x 0,85 (horná hranica zníženia obsadenosti po zavedení regulačného mechanizmu).

Objektívna kapacitná nedostatočnosť od = absolútna kapacita x 0,9488 (koeficient ŤZP) – nočná obsadenosť x 0,982 (koeficient obsadenosti ŤZP) x 0,95 (spodná hranica zníženia obsadenosti po zavedení regulačného mechanizmu).

Celková kapacitná nedostatočnosť pri výpočte nevie disponovať parametrami, ako miera využiteľnosti privátnych kapacít, objem nerezidentských vozidiel a podobne. Miera očakávaného poklesu dopravnej záťaže 5% až 15% je štatistický ukazovateľ porovnateľných projektov iných miest v minulosti. Preto so zavádzaním ZDO je optimálne dobudovať kapacitu na úrovni „nedostatočnosti od“ a následne v zregulovanom dopravnom systéme opakovať pasport obsadenosti.

V stave dlhodobu absentujúcej organizácie statickej dopravy je možné len odhadnúť mantinely na základe štatistických údajov, v rámci ktorých sa hodnota objektívnej kapacitnej ne-/dostatočnosti nachádza. Presná hodnota z uvedeného intervalu závisí predovšetkým od miery iných funkcií ako bývanie v každej riešenej lokalite. Na základe výsledkov objemovej analýzy je možné konštatovať vysokú pravdepodobnosť postačujúcej kapacity navrhovaného riešenia. Obidve zložky regulácia a výstavba sa rovnocenne podieľajú na úspešnom zvládnutí problematiky parkovacieho manažmentu.

Investičná náročnosť

Pre vytvorenie prevádzky Zóny s dopravným obmedzením MČ Košice - Sever s popísanou organizačnou štruktúrou je potrebné zainvestovať prostriedky, ktoré je možné rozdeliť do dvoch hlavných kategórií:

a) Zavedenie dopravnej organizácie

- Celoplošný dopravný projekt
- Realizácia plošného dopravného značenia (vodorovné, zvislé)
- Integrácia registrácie vozidiel do IT systémov spravujúcich centrálnu mestskú zónu
- Dovybavenosť mestskej polície (vozidlo, TPZOV, technológie automatizácie kontrolných mechanizmov)
- Informačná kampaň pri zavádzaní rezidentskej ZDO

Odhad spolu 106 000 € bez DPH.

b) Výstavba nových kapacít

- Navrhovaná plošná výstavba prevažne na plochách devastovaných „divokým parkovaním“ v rozsahu 328 parkovacích miest na ploche 4 497 m² v rozpočtovej hodnote 105 €/m² predstavuje rámcovú cenu plnohodnotného parkovacieho miesta orientačne 1300 €.

Odhad 470 000 € bez DPH.

Predstavená je ekonomicky najracionálnejšia forma dopravného riešenia sídliskovej zástavby MČ Košice - Sever, ktorá je navrhnutá v súlade s jednotným riešením Koncepcie. Tým bude zachovaný rámec organizácie statickej dopravy v susediacich mestských častiach a nedôjde k zlyhaniu funkčnosti navrhnutých regulačných mechanizmov. Investičná náročnosť návrhu je realizovateľná v rámci zmluvy medzi Mestom Košice a spol. EEI s.r.o. správcom Zóny plateného parkovania mesta Košice a má charakter samofinancovateľného projektu s trvalou ekonomickou udržateľnosťou. Ostatné lokality MČ Košice - Sever predstavujú zástavby rodinných domov a v takomto charaktere územia sa nevyskytuje prirodzená potreba regulácie statickej dopravy. Lokálne požiadavky sa tu riešia spravidla dopravným značením zákaz stáť, prípadne zastavenia, alebo začlenením do oblasti označenej ako zóna s dopravným obmedzením – zákaz stáť. Preto navrhujeme riešenie pre prípadné lokálne požiadavky nad rámec územia sídliskovej zástavby zapracovávať individuálne pri tvorbe realizačného dopravného projektu.

4. Dôvodová správa

Akúkoľvek organizáciu dopravy dynamickej, či statickej, je možné na území SR vykonávať výlučne prostredníctvom dopravného značenia, dopravných zariadení a pokynov príslušníkov Polície SR, prípadne pokynov mestskej polície. Dopravné značky zóna s dopravným obmedzením zákaz stáť (IP 24 a/b), alebo zóna plateného parkovania (IP 27 a/b), platené parkovisko (IP 17 b), rezervované parkovisko (IP 16), parkovisko (IP 12) a iné dopravné značky vrátane príslušných dodatkových tabúľ ustanovujú pravidlá zastavenia a stáť motorových vozidiel na dopravne organizovanom území. Definujú obmedzenia v parkovaní, ktoré sú charakteru: vymedzenie pre isté užívateľské skupiny, obmedzenie časového charakteru, obmedzenie spoplatnením, prípadne ich kombinácie. Keďže tento základný organizačný princíp si vyžaduje definovať prevádzkovo–organizačné podmienky jednotlivých obmedzení, tie je potrebné zakotviť v príslušnom všeobecne záväznom nariadení obce v súlade s Cestným zákonom 135/1961 Z. z. Zároveň sú zakotvené aj v prevádzkovom poriadku prevádzkovateľa, ktorý tieto dopravno–organizačné pravidlá pojednáva podrobnejšie a zakladá príslušné práva a povinnosti jednotlivých strán v súlade so:

- Zákonom č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník,
- Zákonom č. 122/2013 Z.z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákonom č. 250/2007 Z.z. o ochrane spotrebiteľa a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov,
- Zákonom č. 18/1996 Z.z. o cenách,
- Zákonom č. 222/2004 Z.z. o dani z pridanej hodnoty,
- Zákonom č. 447/2008 Z.z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Keďže tento prevádzkový poriadok definuje prevádzkovo–organizačné pravidlá statickej dopravy na verejných priestranstvách, k tomu, aby sa podieľal na budovaní právneho štátu, je nevyhnutné, aby jeho ustanovenia vychádzali a čerпали aj z ostatných dotknutých oblastí legislatívy SR.

Na základe uvedeného legislatívneho prostredia definuje dopravný inžiniering formu dopravného značenia pre aplikáciu nástrojov regulácie statickej dopravy. V diele navrhované formy dopravného značenia vychádzajú nielen zo Zákona o cestnej premávke 8/2009 Z. z. v aktuálnom znení, STN 73 6056 a STN 73 6110, ale aj zo Zákona o obecnej polícii 564/1991 Zb. v aktuálnom znení. Tak, aby bolo možné zabezpečiť funkčnú a transparentnú kontrolu zavedeného dopravno–regulačného mechanizmu.

Uvedené legislatívne prostredie definuje dva základné mechanizmy regulácie statickej dopravy na preťažovanom území. Zákony v príslušných ustanoveniach (predovšetkým výklady k jednotlivým dopravným značkám) sú v aktuálnych novelách formulované v súlade s vývojom inžinieringu pri organizácii statickej dopravy v mestách Európskej únie. Dva základné mechanizmy regulácie statickej dopravy, ktoré sa aplikujú nepretržite alebo v čase, kedy si to dopravná situácia vyžaduje:

a) Spoplatnenie parkovacích miest

Jediný účinný nástroj na prerozdelenie obsadenosti parkovacích kapacít na území mesta je spoplatnenie v rôznych cenových hladinách podľa atraktivity jednotlivých lokalít. Regulačný

princíp je v rozdielnej cene parkovného v rôznych lokalitách podľa charakteru a užívateľa. Na sídliskách ide o nástroj, ktorý má obmedziť nekontrolované návštevnícke parkovanie a zamedziť celodenné parkovanie okolitých aktivít. Spoplatnenie bude účinným regulačným nástrojom len v prípade, že ceny krátkodobého parkovného budú korešpondovať s cenami okolitých objektov.

b) Vyhraďenie parkovacích miest pre verejné skupiny

Významným nástrojom regulácie statickej dopravy je vyhradenie parkovacích miest pre prevádzkovými pravidlami stanovenú verejnú skupinu užívateľov. Tu ide o alokovanie parkovacích miest pre časť verejnosti s prednostným právom na ich užívanie. Nakoľko tieto miesta majú byť výlučne užívané danou verejnou užívateľskou skupinou, ktorá tvorí takmer celú funkcionality daného územia (zväčša rezidenti), pri tejto forme vyhradenia nedochádza k znížovaniu disponibilnej kapacity. Užívateľské skupiny, ktoré sú touto reguláciou z územia vytlačované, majú dostatok kapacít mimo toto územie spravidla v rámci platených plôch, alebo si svoje kapacity majú zabezpečiť v rámci komerčných objektov. Väčšina z nich zneužíva verejné parkovacie priestranstvá na parkovanie za komerčným účelom (firemné flotily na sídliskách, personál nemocnice, ...). Nástroj sa používa najmä pre ochranu rezidentských parkovacích státí, a keďže sa jedná o organizáciu statickej dopravy verejnosti, ktorá má rezidenčný vzťah k danej lokalite, je nevyhnutné dôsledné definovanie pojmu rezident z pohľadu organizácie statickej dopravy. Ak má mať niekto prednostné právo na užívanie verejných parkovacích miest, je nevyhnutné, aby jeho štatút bol definovaný v zmysle legislatívy SR zo všetkých dotknutých pohľadov. Rezident – obyvateľ (viac ako 90% zo skupiny rezidentov) je osoba, ktorá má v danej lokalite pobyt a ktorá užíva vozidlo na súkromné účely.

- Pobyt na území, ku ktorému si obyvateľ vyžaduje zvláštne právo, by mal spĺňať v rámci Nariadenia vlády SR o rozdeľovaní výnosu dane z príjmov územnej samosprávy 668/2004 Z.z. V zmysle legislatívy SR je obyvateľ len ten, kto tu má trvalý, alebo prechodný pobyt. Následne funguje proces prerozdelenia daní, na základe ktorého si môžu obyvatelia uplatňovať nárok na kultúrne životné prostredie, kam patrí aj organizácia statickej dopravy.
- Užívanie vozidla na súkromné účely znamená v zmysle legislatívy SR, že fyzická osoba figuruje v technickom preukaze vozidla ako majiteľ, alebo držiteľ, alebo má k dispozícii vozidlo na súkromné účely od zamestnávateľa v rámci Zákona o dani z príjmov 595/2003 Z.z. Pokiaľ podnikateľ – vlastník firmy chce svoje firemné vozidlo užívať na súkromné účely, je povinný viesť evidenciu o tomto nedaňovom náklade a odvádzať príslušnú cestnú daň ako podnikateľský subjekt.

Takto stanovená definícia rezidenta nevyhovuje jedine špekulatívnym rezidentom, ktorí hľadajú cestu úniku nielen z parkovacieho systému mesta, ale aj z daňového systému SR, prípadne iných odvodových povinností, ktoré sú vzájomne previazané a majú za úlohu vytvárať kultúrne právne prostredie Slovenskej republiky.

Výdaj rezidentských parkovacích kariet, ktorý nie je viazaný na rezidentov, ale na rodiny alebo bytové jednotky, nie je možné podobne naviazať na legislatívu SR, preto môže byť vnímaný ako diskriminačný a nakoniec vedie k špekulatívnym praktikám obyvateľov.

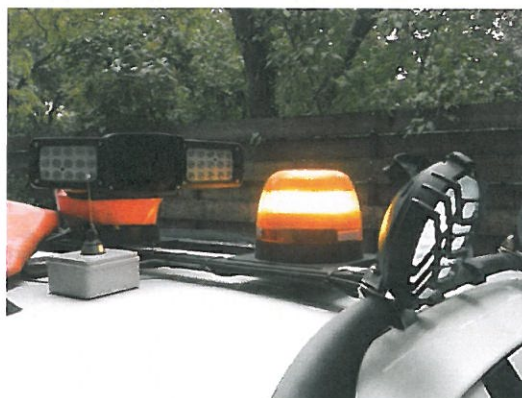
5. Moderné technológie pre zvládanie dopravnej záťaže modernej éry

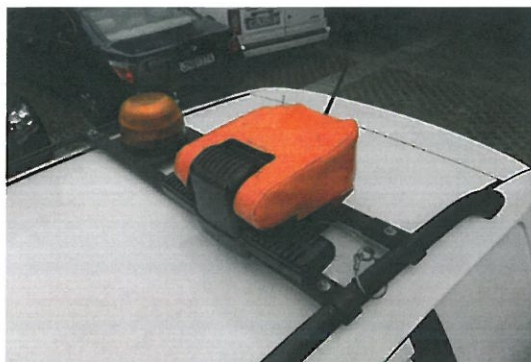
Kontrolu potrebnú pre reálnu aplikáciu predstavenej dopravnej regulácie v neustále rastúcom stupni motorizácie je možné zvládnuť s podporou moderných technológií, ktoré boli vyvinuté za tým účelom. Často sa stretávame so skutočnosťou, že sériovo vyrábané technológie zo západných krajín nie je možné použiť v slovenskom prostredí, a to či už na základe požiadaviek legislatívy alebo zaužívaných miestnych zvyklostí. Preto na základe týchto poznatkov sme vyvinuli a stále vyvíjame technologické riešenia prispôbené podmienkam slovenského prostredia. Automatizáciou je možné dosiahnuť plne transparentnú kontrolu dopravného-organizačného mechanizmu spravodlivého pre všetky užívateľské skupiny. Automatizovaný monitoring statickej dopravy v prevedení pre sídliskovú dopravnú štruktúru vyhodnocuje v reálnom čase vysoký objem evidenčných čísel zaparkovaných vozidiel prostredníctvom vozidla mobilného monitoringu. Dispečing správcu uvedeného rozsiahleho technologického riešenia, ako aj technologickej podpory všetkých implementovaných dopravných zariadení a registrácií, vie potom poskytnúť podklad pre absolútne transparentnú kontrolu s vysokou mierou pokrytia v reálnom čase a dopravnom priestore.

Tieto technológie odbremeňujú mestskú políciu od hľadania priestupcov a výrazne zvyšujú efektívnosť hliadok mestskej polície. Vozidlo mobilného monitoringu je vybavené technológiou pre snímanie, rozpoznávanie EČV a zber obrazových záznamov. Vozidlo je schopné za hodinu zmonitorovať 800 až 2500 evidenčných čísel zaparkovaných vozidiel, a to podľa hustoty parkovania v kontrolovanom území. Technológia si vyžaduje raz ročne kalibráciu inštalovaného hardwaru. Pri výkone zasiela údaje o priestupcoch on-line prostredníctvom GPRS / HSDPA v rámci zabezpečenej VPN siete. Priestupok je vyhodnocovaný automatizovaným párovaním kontrolovaného EČV s databázou registrácií / úhrad (parkovacie karty, mobil-parking, parkovacie automaty) a GPS súradnicami všetkých parkovacích miest. To znamená automatizované rozpoznanie a zdokumentovanie akéhokoľvek priestupku vo veci odstavovania motorových vozidiel. Vozidlo hliadky mestskej polície je následne vybavené tabletom s GPS modulom, kde beží kontrolná aplikácia komunikujúca so serverom prostredníctvom zabezpečeného pripojenia v rámci VPN. Kontrolná aplikácia má k dispozícii stále najčerstvejšiu databázu priestupcov (EČV, fotografia vozidla, GPS pozícia) online prostredníctvom vozidla automatizovaného mobilného monitoringu. Manažérske prostredie aplikácie navádza obsluhu prostredníctvom GPS modulu najefektívnejšou trasou priamo k vozidlám priestupcov. Aplikácia slúži zároveň ako priestupkový manažér pre prípadné dôslednejšie zdokumentovanie a evidenciu priestupkov. Základom je systémové riešenie, kedy všetky dopravnoregulačné pravidlá sa viažu na evidenčné čísla jednotlivých vozidiel. Tomu je potrebné prispôbiť jednotlivé platobné kanály úhrad parkovného, a to ako krátkodobého, tak aj predplatného, vrátane všetkých registrácií do systému.



Vzoro
vé
vybav
enie
a vzhľ
ad
vozidl
a





Vedľ
ajšie
pozit



ívne efekty predstavenej technológie sú zníženie kriminality, zvýšenie bezpečnosti a eliminácia zdrojov konfliktov medzi kontrolnými zložkami a verejnosťou.

Projekt, ktorý jeho užívatelia nerešpektujú, nedáva zmysel. Okrem osvetu je zrejmá všeobecná nutnosť dohliadania a sankcionovania za nedodržiavanie stanovených organizačných pravidiel. Vo veci dopravnej organizácie sú jedinými oprávnenými orgánmi v represívnom konaní Polícia SR a mestská polícia, a to podľa kompetencií stanovených legislatívou SR. Mestská polícia je oprávnený orgán pre výkon represnej činnosti vyplývajúcej z priestupkov voči miestnemu dopravnému režimu. Výška pokuty pritom musí odrádzať vodiča od opakovaného konania priestupku. Pokiaľ pokuta v oblasti parkovania je 10€ (viď. prax z mnohých miest SR), pre vodiča to predstavuje len príplatok za komfort zaparkovať bezohľadne, kdekoľvek chce. V prípade nastavenia optimálnych pokút za priestupky v oblasti parkovania, represná činnosť mestskej polície predstavuje ďalší nemalý zdroj príjmov mesta.

Napriek špecifikám sídlisk východnej Európy, ktoré stanovila architektúra druhej polovice 20. storočia, je možné konštatovať, že správanie vodičov vo využívaní verejného priestranstva na parkovanie vozidiel je celosvetovo rovnaké. Preto nástroje moderného dopravného inžinieringu je možné úspešne aplikovať v každej preťažovanej dopravnej infraštruktúre. Po zaužívaní pravidiel modernej organizácie statickej dopravy a zmene dopravných návykov budeme môcť pocítiť hodnotu novozískaného životného prostredia.