

Miestny úrad mestskej časti Bratislava-Petržalka

Materiál na rokovanie
miestnej rady
dňa 17.09.2013

Materiál číslo: /2013

**Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia,
Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy**

Predkladateľ:
Miroslav Štefánik
Prednosta

Materiál obsahuje:
1. návrh uznesenia
2. dôvodovú správu

Zodpovedná:
Ing. arch. Zuzana Kordošová
vedúca oddelenia ÚRaD

Spracovateľ:
Ing. arch. Zuzana Kordošová
Anna Darovcová

Návrh uznesenia

Miestna rada mestskej časti Bratislava-Petržalka

o d p o r ú č a

miestnemu zastupiteľstvu mestskej časti Bratislava-Petržalka zobrať na vedomie materiál „*Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia, Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy*“.

Dôvodová správa

Dlhodobé neregulovanie statickej dopravy v spojení s neobmedzeným užívaním verejného priestranstva a nízkou represiou poriadkových zložiek policajného zboru vedie vodičov k odstavovaniu vozidiel na chodníkoch, prechodoch pre chodcov, zeleni, detských ihriskách, športoviskách, celkovo k nerešpektovaniu pravidiel cestnej premávky. Tento trend je hlboko zakorenený a vodiči budú aj naďalej zo zvyku a finančnej pohodlnosti v tomto trende pokračovať.

Z uvedených dôvodov sa mestská časť rozhodla riešiť pretrvávajúcu situáciu v oblasti statickej dopravy na území Petržalky. Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava-Petržalka uznesením č.66/2011 zo dňa 31.5.2011 zobralo na vedomie postup riešenia statickej dopravy v mestskej časti, kde boli stanovené jednotné podmienky pre realizáciu organizovania dopravy na území mestskej časti a zároveň uložilo starostovi mestskej časti obstarat' spracovanie koncepcie statickej dopravy.

Na základe schváleného uznesenia mestská časť obstarala materiál „*Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia, Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy*“, ktorý spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, v Žiline v júli 2013.

Základným cieľom spracovaného materiálu je zaviesť jednotnú koncepciu organizácie statickej dopravy na celom území Petržalky. Účinným prostriedkom na dosiahnutie stanoveného cieľa je v tejto štúdii prezentovaná **celoplošná regulácia statickej dopravy** prostredníctvom dopravného značenia, čo v praxi znamená **spoplatnenie parkovania v riešenom území** v čase zvýšeného dopravného zaťaženia prostredníctvom dopravnej značky „*zóna plateného parkovania*“.

Prínosom účinnej regulácie statickej dopravy bude:

- Zlepšenie životného prostredia humanizáciou uličných priestorov a podmienok pre nemotoristických účastníkov cestnej premávky
- Skvalitňovanie dopravnej obslužnosti
- Ochrana obyvateľov obytných celkov
- V efektívne zregulovanom systéme statickej dopravy návštevník nemusí hľadať voľné parkovacie kapacity (zároveň dôjde k zníženiu objemu dynamickej dopravy)
- Ochrana mestského majetku zabránením odstavovania automobilov na plochách, ktoré nie sú stavebne prispôbené na záťaž motorových vozidiel
- Definovanie racionálnej a investične prijateľnej miery výstavby nových parkovacích príležitostí.

Tieto ciele sú dosiahnuteľné nasledovnou stratégiou:

- Jednotná organizácia dopravy so zrozumiteľnými parkovacími pravidlami pre všetky užívateľské skupiny platná na celom území
- Rezidentské lokality s čistou funkciou bývania v riešenom území sú vyhradené pre rezidentov s jasným zvýhodnením obyvateľov a to spôsobom transparentným pre kontrolný mechanizmus (rezidentské pásmo zóny). Rezident je:
 - a. Obyvateľ s pobytom v danej rezidentskej lokalite užívajúci vozidlo na súkromné účely
 - b. Podnikateľ disponujúci prevádzkarňou v danej rezidentskej lokalite
- Verejné parkovacie plochy s cieľovou dopravou aj iných funkcií (obchod, administratíva) ako bývanie v preťažovaných lokalitách, majú regulovanú obslužnosť aj krátkodobým spoplatnením (zmiešané pásma zóny)

V oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní počas pracovného dňa, cena krátkodobého parkovného zohľadňuje skutočný dopyt tak, aby bolo umožnené viacnásobné užívanie každého parkovacieho miesta krátkodobo parkujúcimi návštevníkmi (priemerná doba státia do dvoch hodín) a minimalizovaný čas na hľadanie voľného parkovacieho miesta.

- Ceny parkovacích kariet musia korešpondovať s cenami krátkodobého parkovania. Zvýhodnení sú obyvatelia s trvalým pobytom, najvýraznejšie pre prvé vozidlo na súkromné účely.
- Obmedzenie počtu vyhradených miest.
- Novovybudované objekty rezidentského parkovania sú spoplatnené prijateľnou tarifou dlhodobého parkovného pre obyvateľov zóny.
- Využívanie moderných technologických prostriedkov v systéme prevádzky a riadenia parkovania.
- Kontrola dodržiavania pravidiel cestnej premávky.

Negatívnu situáciu v statickej doprave prehlbuje všeobecný nárast motorizácie a mimoriadny rozvoj administratívnych a obchodných funkcií na území sídliskovej zástavby. Preto najkritickejšia situácia je práve v lokalitách, kde dochádza k „vytláčaní“ obyvateľov zamestnancami administratívno-obchodných centier. Ide predovšetkým o lokality:

- Dvory IV – ulice Černyševského a Vavilovova
- Dvory I-II – ulice Ševčenkova a Belinského
- Dvory V-VI – ulice Pečnianska, Zadunajská a Röntgenova
- Háje II – medzi ulicami Bosákova a Einsteinova

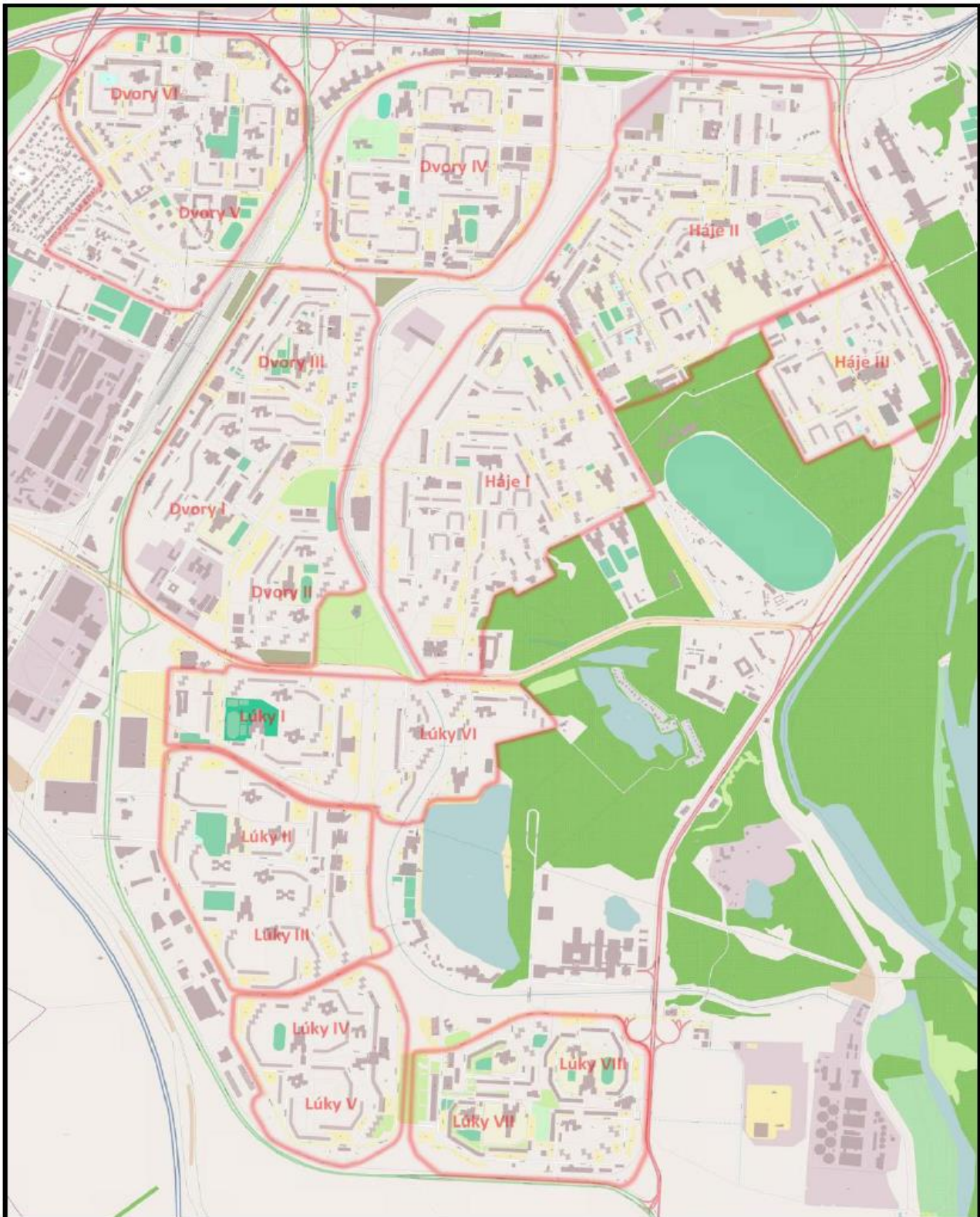
Na ulici Ševčenkova je najzreteľnejšia absencia dopravno-regulačného systému organizácie statickej dopravy. Lokalita disponuje veľkokapacitnými parkoviskami s voľnými kapacitami cez deň a s garážovými stojiskami pre firmy, ale vozidlá masívne porušujú pravidlá cestnej premávky odstavovaním na ulici, chodníku, v zeleni.

Podobný vplyv na rezidentské parkovanie v neregulovanom dopravnom systéme má vyššie školstvo:

- Háje II – ulica Blagoevova, Mlynarovičova
- Lúky VI – ulica Tematínska

Predkladané riešenie statickej dopravy v Petržalke je spracované na základe vykonaných analýz statickej dopravy. Vymedzené riešené lokality predstavujú dopravne samostatné sídliskové celky a zväčša súhlasia s uvedenými urbanistickými obvodmi:

1. **Háje I** – lokalita zahŕňa aj časť urbanistického obvodu Háje II, a to po deliacu štvorpruhovú komunikáciu ulice Námestie hraničiarov.
2. **Háje II** – lokalita v rozsahu urbanistického obvodu bez územia zaradeného do lokality Háje I.
3. **Háje III** – lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu.
4. **Dvory I-II-III** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
5. **Dvory IV** - lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu a časti Malé centrum.
6. **Dvory V-VI** - lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu a časti Zadunajec.
7. **Lúky I-VI** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
8. **Lúky II-III** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
9. **Lúky IV-V** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
10. **Lúky VII-VIII** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.



Základným cieľom vykonaných analýz bolo získať údaje o množstve parkujúcich a stojacich motorových vozidiel. Celoplošné dopravné sčítanie prebiehalo viacnásobne v pracovné dni v priebehu mesiacov marec až máj 2013. Sčítania boli vykonávané v časových intervaloch so zreteľom na hlavnú funkciu bývania:

- Noc medzi 22:00 až 02:00 hod
- Deň medzi 10:00 až 15:00 hod

Aktuálny kapacitný stav vychádza z pasportu mestskej časti Petržalka a zo zamerania a dodefinovania kapacít v teréne aplikovaním optimalizácie geometrickej dispozičnej štruktúry parkovacích miest v súlade s STN 73 6056 a prihliadnutím na **minimálne rozmery** parkovacích stojísk. Tabuľka obsahuje prehľadne usporiadané zistené kapacitné údaje aj s počtom bytových jednotiek podľa uvedených lokalít.

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - pasport		3 638	4 260	1 419	4 069	2 643
Bytových jednotiek v lokalite		6 699	7 843	2 142	5 961	3 958
Kapacita na bytovú jednotku		0,54	0,54	0,66	0,68	0,67
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 767	3 475	817	2 567	2 156
	voľná kapacita / deficit	756	650	557	1 373	403
		20,78%	15,27%	39,26%	33,75%	15,27%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	4 386	4 550	1 443	4 127	3 242
	voľná kapacita / deficit	-863	-425	-69	-187	-683
		-23,72%	-9,97%	-4,85%	-4,59%	-25,82%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10 - Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - pasport		2 678	2 154	2 114	1 653	2 168
Bytových jednotiek v lokalite		5 169	3 312	4 009	3 091	3 541
Kapacita na bytovú jednotku		0,52	0,65	0,53	0,53	0,61
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit	10	720	618	355	677
		0,39%	33,42%	29,24%	21,46%	31,25%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit	-478	-94	-525	-538	-485
		-17,84%	-4,37%	-24,83%	-32,56%	-22,35%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - pasport		26 796
Bytových jednotiek v lokalite		45 725
Kapacita na bytovú jednotku		0,59
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	19 828
	voľná kapacita / deficit	6 121
		22,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	30 294
	voľná kapacita / deficit	-4 345
		-16,21%

Výsledná bilancia 0,6 miesta na bytovú jednotku vychádza z architektonického riešenia sídliska Petržalka zo 70-tych rokov minulého storočia, kedy projektanti počítali s kapacitou pre parkujúce vozidlá hlboko pod súčasnú potrebu.

Vykonaná analýza definovala nasledovné základné skutočnosti:





- Absolútna kapacita parkovacích miest je v súlade s platnými STN redukovaná o 4% pre miesta ZŤP, ktoré svojimi šírkovými parametrami reálne redukujú absolútnu kapacitu o 6%.

- Zavedením režimu organizácie statickej dopravy štatisticky poklesne záťaž na dopravný systém o 5% až 20% v závislosti od objemu funkcií v lokalite (napr. v lokalite Dvory I až VI je najvyššie zastúpenie iných funkcií ako bývanie a preto sa tu ráta s poklesom dennej záťaže min. 10%).
- Hraničná obsadenosť územia počas dňa by mala dosahovať max 90% pre zabezpečenie plynulej premávky, obsadenosť v nočných hodinách môže dosahovať 100%.

Analýza konštatuje, že na území Petržalky pretrváva **kapacitná nedostatočnosť parkovania pre funkciu bývania vyplývajúca z nočných objemov statickej dopravy**. Predbežný odhad potrebnej výstavby je **3 500 parkovacích miest** na území Petržalky.

Údaje získané sčítaním boli spracované podľa stanovených lokalít aj **mapovo**. Mapy súčasne **obsahujú aj zapracovanie návrhu celoplošnej regulácie statickej dopravy** mechanizmami moderného dopravného inžinieringu podľa platnej legislatívy a **návrhy na investičnú výstavbu**.





Legenda k mapovému spracovaniu:

	Pozdĺžne státie pozdĺž komunikácie
	Šikmé státie pozdĺž komunikácie
	Kolmé státie pozdĺž komunikácie
	Uzavreté parkoviská (parkovacie plochy s vlastnou obslužnou komunikáciou)
P 62	Kapacita uzavretého parkoviska v zmysle STN 73 6056
20	Kapacita líniovej parkovacej plochy v zmysle STN 73 6056 (základné parametre)
20¹	Kapacita líniovej parkovacej plochy v zmysle STN 73 6056 - výnimka pre obslužné komunikácie (šírka obojsmernej obslužnej komunikácie 5 m). Niektoré miestne komunikácie z dôvodu vysokej dynamickej záťaže nie je možné definovať ako obslužné
20²	Zberné miestne komunikácie so 4 jazdnými pruhmi, kde je zaužívané parkovanie na úkor počtu jazdných pruhov a frekvencia a radenie vozidiel umožňujú dopravné vyznačenie takéhoto státia. Kapacita v zmysle STN 73 6056. Pozdĺžne radenie vozidiel v pomalšom jazdnom pruhu
20³	Kapacita líniovej parkovacej plochy čiastočne na chodníku v zmysle STN 73 6056 - výnimka pre obslužné komunikácie (šírka obojsmernej obslužnej komunikácie 5 m, chodníka 1,2 m). Niektoré miestne komunikácie z dôvodu vysokej dynamickej záťaže nie je možné definovať ako obslužné
20⁴	Nevyužívané, alebo minimálne využívané chodníky, alebo ich časti predefinovateľné na líniové parkoviská a ich kapacita v zmysle STN 73 6056
20⁵	Státie na "zjazdnom chodníku"
20⁶	Nočné státie rezidentov v zásobovacích traktoch

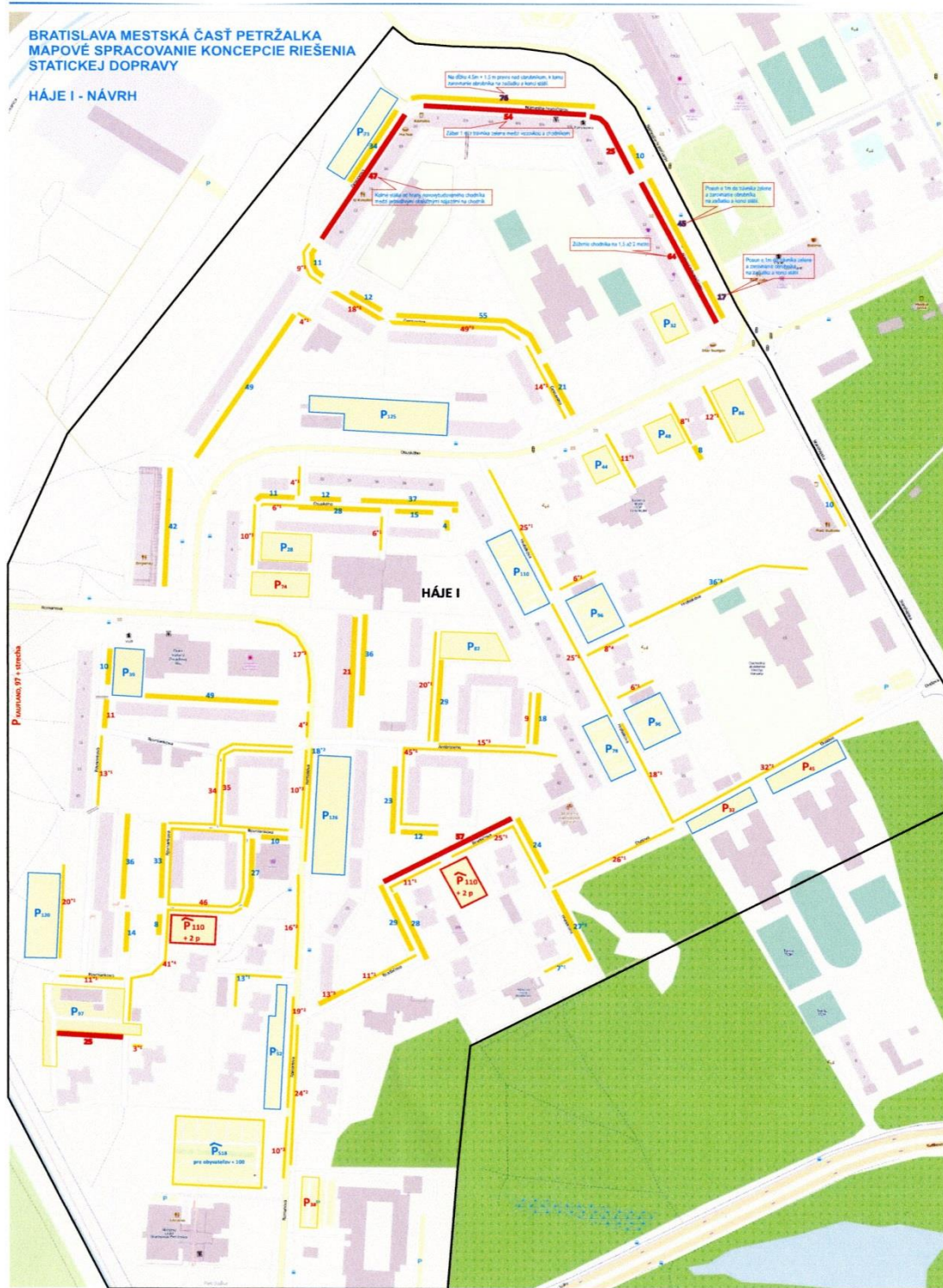
Štandardný profil obslužnej komunikácie jednotlivých obytných oblastí Petržalky je tvorený 7 až 7,5 metrovou obojsmernou komunikáciou a 5 metrovými pásmi kolmého státia. V rámci takéhoto radenia je možné na komunikáciu zaradiť pozdĺžne státie. V prípade šikmého, toto musí byť čiastočne na chodníku, tak aby ostalo minimálne 5 metrov vozovky, a to aj v prípade zjednosmerenia, a to pre bezpečný vjazd / výjazd z kolmého státia (STN 73 6056). Minimálny ostatok chodníka je 1,2 m. Takéto šikmé státie (pod uhlom 45° - pás v šírke 4,8m) je možné zaradiť len v niektorých vyznačených úsekoch miestnych komunikácií.

NÁVRH

Mapové spracovanie návrhu riešenia statickej dopravy označuje parkoviská druhého tarifného pásma a definuje návrh výstavby nových parkovacích kapacít v súlade s územným plánom Petržalka.

	Uzavreté parkoviská s vyznačením kapacity, navrhované v režime 2. tarifného pásma
	Státia pozdĺž komunikácií s vyznačením kapacity - návrh výstavby
	Pozemné parkoviská s vyznačením kapacity - návrh výstavby
	Garážové domy s vyznačením kapacity a počtu podlaží - návrh výstavby

Mapové spracovanie lokality HÁJE I – ukážka



Tabuľkové spracovanie analýzy - kapacitná bilancia dopravného systému **po zavedení regulácie statickej dopravy** dopravno-organizačnými pravidlami :

- stáťím pozdĺž komunikácií ich zjednosmernením
- stáťím na chodníkoch
- optimalizáciou geometrickej dispozičnej štruktúry komunikácií a parkovísk.

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - pasport		3 638	4 260	1 419	4 069	2 643
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 767	3 475	817	2 567	2 156
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	950 26,11%	894 20,98%	614 43,29%	1 630 40,06%	619 23,42%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	4 386	4 550	1 443	4 127	3 242
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	-556 -15,28%	-106 -2,49%	32 2,27%	102 2,51%	-456 -17,24%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10-Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - pasport		2 678	2 154	2 114	1 653	2 168
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	269 10,03%	816 37,86%	718 33,97%	442 26,74%	777 35,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	-263 -9,81%	59 2,72%	-345 -16,31%	-389 -23,50%	-304 -14,01%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - pasport		26 796
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	19 828
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	7 728 28,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	30 294
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	-2 224 -8,30%

Tabuľkové spracovanie analýzy - kapacitná bilancia po zrealizovaní výstavby nových stojísk v zmysle platného územného plánu :

- pozdĺž komunikácií
- na pozemných parkoviskách
- v nadzemných hromadných garážach bez opláštenia
- v podzemných hromadných jednopodlažných garážach

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - návrh		3 975	4 777	1 419	4 504	3 348
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 767	3 475	817	2 567	2 156
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	1 276 32,10%	1 394 29,19%	614 43,29%	2 051 45,55%	1 302 38,88%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	4 386	4 550	1 443	4 127	3 242
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	-230 -5,78%	395 8,26%	32 2,27%	524 11,62%	227 6,78%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10-Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - návrh		2 988	2 353	2 473	2 052	2 606
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	569 19,04%	1 008 42,85%	1 066 43,10%	828 40,37%	1 201 46,09%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	38 1,26%	251 10,68%	3 0,12%	-2 -0,10%	121 4,63%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - návrh		30 720
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	19 828
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	11 528 37,53%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	30 294
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	1 576 5,13%

Navrhovaný dopravno-regulačný režim spolu s navrhovanou mierou výstavby determinovanou predovšetkým územným plánom, poskytuje dopravný systém s dostatočnou kapacitou parkovacích státi aj s výhľadom na všeobecný rast motorizácie. Nedostatočná situácia ostane len v lokalite Háje I, kde územný plán na severozápade lokality plánuje rozsiahlu novú výstavbu s obmedzenými možnosťami parkovacích kapacít pre súčasné bytové jednotky. V tejto lokalite bude potrebné dobudovať potrebnú kapacitu podmienením investorov plánovaných bytových a polyfunkčných jednotiek. Na základe predstavených vplyvov regulácie statickej dopravy je opodstatnený predpoklad, že aj v lokalitách Háje III a Lúky II až Lúky V bude navrhovaný rozsah výstavby kapacitne postačujúci v dopravne zregulovanom systéme statickej dopravy. Potreba prípadnej ďalšej výstavby sa prejaví až po zaužívaní dopravno-regulačných pravidiel, bez ktorých by akákoľvek výstavba bola nepostačujúca. Vozidlá by naďalej parkovali „nadivoko“ a novovybudované objekty hromadného parkovania by chátrali alebo hľadali náhradný účel.