

## SÚHRNNÁ SPRÁVA



## 814 99 Bratislava

www.afry.cz

Zhotovitel:  
AFRY CZ s.r.o.

Datum:  
03/2020

Zastoupený:  
Ivo Šimek

Číslo zakázky:  
2020/0265

Autorský kolektiv:  
Ing. Jiří Lávic  
Bc. Martin Kameniar  
Ing. Martin Pavlů  
Ing. Martin Varhulík  
Mgr. Pavel Kaňka

Kontrola:  
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:  
Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

Zastoupený:  
Ing. Arch. Matúš Vallo

# PRIESKUMY A ANALÝZY DOPRAVY V POKOJI VO VYBRANÝCH ZÓNACH HLAVNÉHO MESTA SR BRATISLAVA – 3. ČASŤ SÚHRNNÁ SPRÁVA

Oblasť Rača – Krasňany  
Oblasť Nové Mesto – Kramáre

## OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>PASPORTIZÁCIA ÚZEMIA .....</b>	<b>7</b>
2.1	PASPORTIZÁCIA PARKOVACÍCH KAPACÍT .....	7
2.2	OPIS CHARAKTERU ÚZEMIA .....	8
2.2.1	Vymedzenie hodnoteného územia .....	8
2.2.2	Charakteristika jednotlivých lokalít .....	9
2.2.3	Popis základných účelov využitia objektov .....	11
2.2.4	Demografické údaje .....	12
2.2.5	Počet osobných vozidiel .....	14
2.2.6	Širšie dopravné vzťahy .....	14
<b>3</b>	<b>DOPRAVNÉ PRIESKUMY DOPRAVY V POKOJI .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>VYHODNOTENIE ANALÝZY DOPRAVY V POKOJI .....</b>	<b>18</b>
4.1	URČENIE UŽÍVATEĽSKÝCH KATEGÓRIÍ PARKUJÚCÍCH .....	18
4.2	BILANCIA DOPYTU A PONUKY PO PARKOVANÍ PRE JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE PARKUJÚCÍCH 19	
4.2.1	Oblasť Nové Mesto – Kramáre .....	19
4.2.2	Oblasť Rača – Krasňany .....	24
4.3	ZAISTENIE POTRIEB PARKOVANIA REZIDENTOV .....	29
4.3.1	Oblasť Nové Mesto – Kramáre .....	29
4.3.2	Oblasť Rača – Krasňany .....	35
4.4	URČENIE KRITICKÝCH FAKTOROV MAJÚCICH VPLYV NA AKTUÁLNU DOPRAVU V POKOJI NA ÚZEMÍ 41	
4.5	ANALÝZA DOTERAJŠÍCH SPRACOVANÝCH ŠTÚDIÍ A DOKUMENTÁCIÍ V OBLASTI DOPRAVY V POKOJI .....	41
4.6	VPLYV AKTUÁLNEJ ORGANIZÁCIE DOPRAVY A DOPRAVY V POKOJI NA BILANCIU PARKOVANIA .....	43
4.7	PORUŠOVANIE USTANOVENÍ ZÁKONA PRI PARKOVANÍ .....	43
4.8	CELKOVÉ POSÚDENIE A VYBILANCOVANIE DOPRAVY V POKOJI V HODNOTENÝCH ETAPÁCH 50	
4.8.1	Oblasť Nové Mesto – Kramáre .....	50
4.8.2	Oblasť Rača – Krasňany .....	51
4.9	POROVNÁVANIE ZÁVEROV ANALÝZ S PREDCHÁDZAJÚCIMI ŠTÚDIAMI V OBLASTI DOPRAVY V POKOJI .....	51
4.10	NÁVRH ORGANIZÁCIE ZÓN PARKOVACEJ POLITIKY .....	52
<b>5</b>	<b>ZÁVEREČNÉ ODPORÚČANIA .....</b>	<b>55</b>

## ZOZNAM GRAFICKÝCH PRÍLOH

- B.3.1 Krasňany – pasportizácia riešeného územia
- B.3.2 Krasňany – návrh zón
- B.3.3 Krasňany – pasportizácia riešeného územia – bez fotomapy
- B.3.4 Krasňany – návrh zón – bez fotomapy
- B.3.5 Krasňany – obsadenosť parkovísk – dopoludnie
- B.3.6 Krasňany – obsadenosť parkovísk – napoludnie
- B.3.7 Krasňany – obsadenosť parkovísk – popoludnie
- B.3.8 Krasňany – obsadenosť parkovísk – noc
- B.4.1 Kramáre – pasportizácia riešeného územia
- B.4.2 Kramáre – návrh zón
- B.4.3 Kramáre – pasportizácia riešeného územia – bez fotomapy
- B.4.4 Kramáre – návrh zón – bez fotomapy
- B.4.5 Kramáre – obsadenosť parkovísk – dopoludnie
- B.4.6 Kramáre – obsadenosť parkovísk – napoludnie
- B.4.7 Kramáre – obsadenosť parkovísk – popoludnie
- B.4.8 Kramáre – obsadenosť parkovísk – noc

## ZOZNAM ELEKTRONICKÝCH PRÍLOH NA CD

- Časť A – Súhrnná správa (pdf, docx)
- Časť B – Výkresy pasportizácie, obsadenosti a navrhnutého zónovania (pdf, dwg, shp)
- Časť C – Kompletne tabuľky so spracovanými a vyhodnotenými dátami (xlsx)
- Časť D – Foto a video dokumentácia z prieskumov (jpg, avi)

## ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1 – Základné štatistické údaje riešených lokalít .....	14
Tabuľka 2 - Súhrnné údaje o počte vozidiel v riešených lokalitách .....	14
Tabuľka 3 – Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Kramáre .....	22
Tabuľka 4 – Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Krasňany .....	26
Tabuľka 5 – Kramáre – obsadenosť pri započítaní legálnych aj nelegálnych miest .....	30
Tabuľka 6 – Kramáre – potrebné navýšenie kapacity parkovacích miest .....	33
Tabuľka 7 – Obsadenosť pri započítaní legálnych aj nelegálnych miest .....	37
Tabuľka 8 – Potrebné navýšenie kapacity parkovacích miest .....	39

Tabuľka 9 – Výstupy z Územného generelu dopravy .....	51
Tabuľka 10 - Kramáre – navrhované opatrenia v jednotlivých úsekoch.....	53
Tabuľka 11 - Krasňany – navrhované opatrenia v jednotlivých úsekoch.....	54

## ZOZNAM GRAFOV

Graf 1 - Vývoj stredného stavu obyvateľstva Bratislavy .....	13
Graf 2 - Vývoj počtu bytov k 31.12.....	13
Graf 3 - Lokalita Kramáre – súhrn prieskumu.....	19
Graf 4 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Kramáre .....	20
Graf 5 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich v <b>nočných hodinách</b> podľa parkovacej politiky – Kramáre .....	20
Graf 6 - Rozdelenie kategórie „bonus“ – Kramáre .....	21
Graf 7 - Lokalita Krasňany – súhrn prieskumu.....	25
Graf 8 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Krasňany .....	25
Graf 5 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich v <b>nočných hodinách</b> podľa parkovacej politiky – Kramáre .....	26
Graf 9 - Určenie kategórií parkujúcich vozidiel – Krasňany.....	26
Graf 10 - Rozdelenie kategórie „bonus“ – Krasňany .....	26
Graf 11 - Kramáre – počet parkujúcich v priebehu dňa.....	29
Graf 12 - Kramáre – rozdelenie parkovacích miest podľa legálnosti.....	29
Graf 13 – Lokalita Krasňany – počet parkujúcich v priebehu dňa .....	35
Graf 14 - Krasňany - rozdelenie parkovacích miest podľa legálnosti .....	36

## ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1 - Satelitná snímka riešenej oblasti Kramáre.....	8
Obrázok 2 - Satelitná snímka riešenej oblasti Krasňany.....	9
Obrázok 3 - Legenda pre nasledujúce mapy funkčného využitia riešených lokalít.....	9
Obrázok 4 - Funkčné využitie lokality Kramáre .....	10
Obrázok 5 - Funkčné využitie lokality Krasňany .....	11
Obrázok 6 - Komunikačná sieť lokality Kramáre .....	14
Obrázok 7 - Sieť MHD v lokalite Kramáre.....	15
Obrázok 8 - Komunikačná sieť lokality Krasňany .....	16
Obrázok 9 - Sieť MHD v lokalite Krasňany .....	16
Obrázok 10 - Nedodržiavanie voľného prejazdneho profilu na Uhrovej.....	43
Obrázok 11 - Státie mimo vyznačených miest na parkovisku na Starej Klenovej .....	44

Obrázok 12 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov na Vlárskiej.....	44
Obrázok 13 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky Hrdličkova x Ďumbierska .....	45
Obrázok 14 - Státie na zeleni na Opavskej .....	45
Obrázok 15 - Blokovanie zberných kontajnerov na Bárdošovej.....	46
Obrázok 16 - Nedodržiavanie voľnej šírky chodníka 1,5m na Jahodovej.....	46
Obrázok 17 - Nedodržiavanie voľného prejazdneho profilu na Hliníckej.....	47
Obrázok 18 - Státie mimo vyznačených miest na parkovisku na Jurskej .....	47
Obrázok 19 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov na A. Murína...	48
Obrázok 20 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky Kadnárova x Vrbenského .....	48
Obrázok 21 - Státie na zeleni na Hliníckej.....	49
Obrázok 22 - Blokovanie vchodu do vnútrobloku na Hagarovej .....	49
Obrázok 23 - Nedodržiavanie voľnej šírky chodníka 1,5m na Hagarovej .....	50

## ZDROJE

Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Štatistická ročenka hl. m. SR Bratislavy

<https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/kataster>

<https://bratislava.sk/sk/bratislava-potrebuje-ferove-parkovanie>

Štatistický úrad Slovenskej republiky

<https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>

Národná evidencia vozidiel

dáta dodané objednávateľom

<https://imhd.sk/ba/media/mn/00002449/Denn%C3%A9-linky-20201221.pdf>

<https://zive.aktuality.sk/clanok/140494/kolko-ludi-cestuje-denne-z-trnavy-do-bratislavy-spocitali-to-pomocou-sim-kariet/>

## 1 ÚVOD

Táto štúdia pozostáva z troch hlavných častí. Prvou je pasportizácia parkovacích kapacít, ktorou sa zisťuje celková disponibilná parkovacia kapacita hodnoteného územia. Táto časť je doplnená opisom charakteru územia, ktorý poskytuje informácie doplnujúce celkový obraz hodnoteného územia pre účely komplexného posúdenia jeho aktuálnych a budúcich potrieb z hľadiska dopravy v pokoji. Druhá časť je venovaná dopravným prieskumom vykonaným spracovateľom na miestnych komunikáciách riešeného územia, pričom tieto predstavujú základný zdroj informácií o parkovaní pre celú štúdiu. V poslednej časti je na základe prevedenej pasportizácie parkovacích kapacít, charakteristiky územia a dopravných prieskumov spracovaná podrobná analýza dopravy v pokoji. Tá je základným podkladom jednak pre koncept návrhu parkovacích zón, ktorý je súčasťou tejto štúdie, ale hlavne pre následne realizovanú projektovú dokumentáciu.

Základné výstupy sú súčasťou tejto sprievodnej správy, ďalšie sú priložené ako samostatné prílohy. Vzhľadom na rozsah samotného prieskumu, ako aj spracovaných výstupov, sú niektoré dáta k dispozícii výhradne v elektronickej forme. Všetky dáta sú podľa dohodnutých zmluvných podmienok vlastníctvom objednávateľa a teda je možná ich dodatočná analýza na základe požiadaviek, ktoré môžu vzniknúť pri spracovávaní projektovej dokumentácie.



## 2 PASPORTIZÁCIA ÚZEMIA

### 2.1 PASPORTIZÁCIA PARKOVACÍCH KAPACÍT

Cieľom pasportizácie územia bolo zistenie celkovej disponibilnej parkovacej kapacity hodnoteného územia. Realizovaná bola pomocou software Autodesk Autocad, do ktorého bola vložená satelitná mapa jednotlivých hodnotených oblastí a následne boli do nej zakresľované parkovacie miesta. Aktuálny stav ku 15.12.2020 bol zistený prioritne z vlastnej foto- a video-dokumentácie, ako doplnkový zdroj boli využité zábery z Google Street View a listy vlastníctva z katastrálnej mapy. Kapacity neverejných garáží bez založeného listu vlastníctva boli zisťované telefonicky, príp. písomnou žiadosťou zaslanou majiteľom (bez odozvy). Výstupom je podrobná mapa a celková hodnotiaci tabuľka.

V súlade s požiadavkami objednávateľa boli parkovacie miesta rozdelené na niekoľko základných kategórií (s miernou modifikáciou), pričom pri každej bolo sledovaných niekoľko charakteristík:

- 1. Státia na miestnych a účelových komunikáciách**
  - spôsob státia
    - kolmé
    - šikmé (*bez rozlíšenia uhlu státia*)
    - pozdĺžne
  - dopravné značenie
    - vyznačené (*zvislým alebo vodorovným značením*)
    - nevyznačené (*avšak v súlade s príslušnými paragrafmi Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*)
  - organizácia dopravy v pokoji
    - zóna (*pilotné projekty rezidentských zón na Dvoroch a Dlhých Dieloch - vid' podkapitola 3.4*)
    - vyhradené státia (*pre konkrétne EČV*)
    - bez obmedzení
  - charakter komunikácie
    - miestna komunikácia (MK) funkčnej skupiny A/B/C/D
    - účelová komunikácia (ÚK)
- 2. strážené parkovacie plochy** (*na súkromných pozemkoch, vyhradené pre rezidentov alebo pre zamestnancov / zásobovanie / zákazníkov firiem a obchodov, na vjazde/výjazde vybavené závorou alebo bránou*)
  - dostupnosť
    - verejné (*pre zákazníkov obchodov*)
    - neverejné (*rezidentské státia*)
- 3. nestrážené neverejné státia** (*na súkromných pozemkoch, vyhradené pre rezidentov alebo pre zamestnancov / zásobovanie / zákazníkov firiem a obchodov*)
- 4. garážové kapacity**
  - veľkosť
    - hromadné
    - individuálne
  - dostupnosť
    - verejné (*napr. obchodné centrá, verejné parkovacie domy*)
    - neverejné (*suterény bytových domov, parkovacie domy pre rezidentov*)
- 5. Parkovanie vo vnútroblokoch na voľnej ploche**
  - dostupnosť
    - verejné
    - neverejné



Okrem týchto kategórií boli do výkresu zakreslené aj nelegálne státa, tzn. v nesúlade s príslušnými paragrafmi *Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke*.

Zistené počty parkovacích miest sú uvedené v podkapitole 4.8. Podrobnejší náhľad je k dispozícii prostredníctvom grafických príloh B.3.1 a B.3.3, resp. B.4.1 a B.4.3, príp. elektronickej prílohy B, kde sú zakreslené všetky zistené miesta.

## 2.2 OPIS CHARAKTERU ÚZEMIA

Opis charakteru územia poskytuje základné informácie, ktoré sú nevyhnutné pre ucelený pohľad na hodnotené územie a na komplexné posúdenie jeho aktuálnych a budúcich potrieb z hľadiska dopravy v pokoji.

### 2.2.1 Vymedzenie hodnoteného územia

Riešené územie pozostáva z 2 lokalít v rámci mesta Bratislavy: Kramáre a Krasňany.

#### 2.2.1.1 Kramáre

Kramáre sú mestskou štvrťou v blízkosti centra mesta spadajúcou do katastrálneho územia Vinohrady v mestskej časti Bratislava-Nové Mesto. Ležia v S časti mesta na úbočí horského masívu Malých Karpát, konkrétne vrchu Kamzík. Riešená oblasť je ohraničená ulicami Opavská, Ďumbierska, Hrdličkova, Pod Klepáčom, Pod Krásnou hôrkou, Klenová, Stará Klenová, Kízáva, Magurská, Vlárka, Na Revíne, Bárdošova, Guothova, Černicová a na južnej strane železničnou traťou č. 110. Oblasť je tvorená nasledovnými základnými sídelnými jednotkami (ZSJ): Belianska ulica, Na Revíne, Jelšová ulica, Nemocnica Kramáre, Krásna Hôrka, Dubová ulica, Sokolovňa.



*Obrázok 1 - Satelitná snímka riešenej oblasti Kramáre*




























#### 2.2.1.2 Krasňany

Krasňany sú miestnou časťou mestskej časti Rača na SV Bratislavy. Z geomorfologického hľadiska možno hovoriť o polohe na rozhraní masívu Malých Karpát a Podunajskej nížiny. Riešená oblasť je vymedzená ulicami Račianska, Jurská, Horská a Hečkova a pozostáva z nasledovných základných sídelných jednotiek (ZSJ): Meopta, Krasňany, Sídliisko Experimentálka, Hojné - vinice, Biely Kríž, Nad Bielym krížom.



Obrázok 2 - Satelitná snímka riešenej oblasti Krasňany

## 2.2.2 Charakteristika jednotlivých lokalít

101		vieskopodlažná zástavba
102		malopodlažná zástavba
201		OV celomestského a nadmestského významu
202		OV lokálneho významu
301		výroba
302		distribučné centrá, sklady, stavebníctvo
303		poľnohospodárska výroba
304		skleníkové hospodárstvo
401		šport a športovýchova
501		zmiešané územie - bývanie + OV
502		zmiešané územie - obchod, výrobné a nevýrobné služby
601		TI - vodné hospodárstvo
602		TI - energetika a telekom
603		rezerva zaradení TI
701		plochy zaradení MHD a autobusovej PHD
702		plochy zaradení železničnej dopravy
703		plochy zaradení vodnej a leteckej dopravy
704		rezerva zaradení dopravy
801		dobývacie územie
802		zaradenie odpadového hospodárstva
901		vodné plochy a toky
1001		les a ostatný LPF
1002		krajinná zeleň
1003		rehabilitácia v prírodnom prostredí
1110		parky, sadovnícke a lesoparkové úpravy
1120		výsadbové zeleň zaradení, ornamenty
1130		ochranná a izolačná zeleň
1201		sady
1202		vinice
1203		záhrady, záhradkárske a chatové osady a lokality
1204		trvalé trávne porasty
1205		orná pôda
1300		inundačné územie

Obrázok 3 - Legenda pre nasledujúce mapy funkčného využitia riešených lokalít

### 2.2.2.1 Kramáre

Mestská štvrť Kramáre je známa predovšetkým významnými zdravotníckymi zariadeniami, ktoré tu sídlia, menovite Nemocnica akademika Ladislava Dérera, Národný ústav detských chorôb, Národný ústav srdcových a cievnych chorôb a Národný onkologický ústav. Tieto rozsiahle plochy občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu zároveň predstavujú dôležité ciele pre dopravu v pokoji. Obytná zástavba je na rozdiel od lokalít sídliskového typu Dlhé Diely a Dvory výrazne heterogénna – podiel plôch viacpodlažnej a málopodlažnej zástavby je približne vyrovnaný.

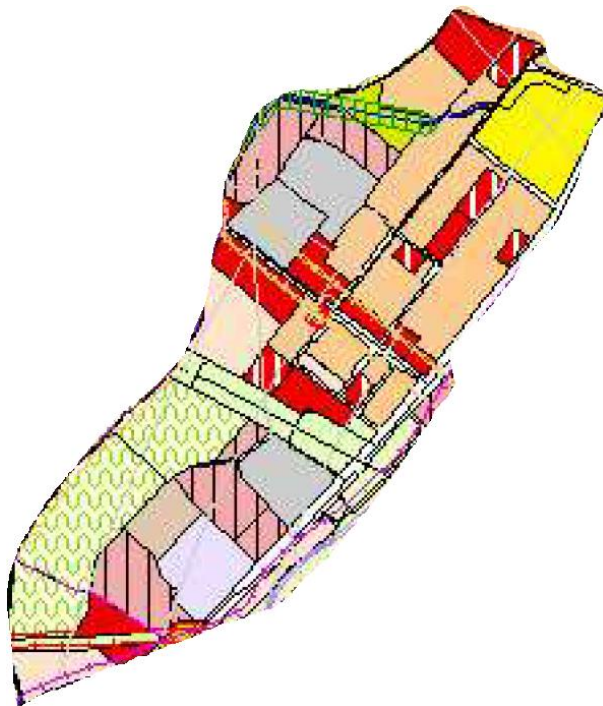


Obrázok 4 - Funkčné využitie lokality Kramáre

### 2.2.2.2 Krasňany

Vzhľadom k väčšej vzdialenosti od centra mesta je funkčné využitie územia Krasňan veľmi rôznorodé. Zatiaľ čo obytná viacpodlažná zástavba je situovaná v jeho SV časti, JZ časť je tvorená hlavne zmiešanými územiami obchodu, výrobných a nevýrobných služieb, plochami výroby a vinicami. Významným cieľom pre dopravu v pokoji je Kadnárová ulica s intenzívnou viacpodlažnou obytnou zástavbou. Dôležitá je tiež rozvíjajúca sa oblasť ulice Malokrasňanská, kde sa nachádza nová obytná štvrť Malé Krasňany a kancelársky development Reding Tower.





Obrázok 5 - Funkčné využitie lokality Krasňany

## 2.2.3 Popis základných účelov využitia objektov

### 2.2.3.1 Kramáre

- bývanie
  - v hodnotenom území je približne v rovnakej miere zastúpená individuálna zástavba rodinných domov, zástavba bodových panelových domov sídliskového charakteru a zástavba menších bytových domov a novostavieb
- administratíva
  - Ministerstvo zdravotníctva SR na Limbovej ulici
  - Ministerstvo školstva SR na Stromovej ulici
  - Obvodné oddelenie Policajného zboru Nové mesto - západ
- komercia
  - supermarket Terno na Stromovej ulici
  - predajňa Tesco expres na Stromovej ulici
- školsťvo
  - Základná škola s materskou školou Cádřova (mimo riešeného územia)
  - Spojená škola internátna na Hrdličkovej ulici
  - Slovenská zdravotnícka univerzita na Limbovej ulici
- kultúra
  - Dom kultúry Kramáre na Stromovej ulici
  - kostol Najsvätejšieho srdca Ježišovho na Klenovej ulici
- šport
  - multifunkčné ihrisko na Ladzianskeho ulici
  - športoviská v rámci areálu ZŠ Cádřova
- zdravotníctvo
  - Univerzitná nemocnica Bratislava – Nemocnica akad. L. Dérera
  - Národný ústav detských chorôb
  - Národný ústav srdcových a cievnych chorôb
  - Národný onkologický ústav
  - Poliklinika Slovenskej zdravotníckej univerzity



- hotely
  - hotel Brix na Stromovej ulici
- zmiešané objekty
  - polyfunkčné bytové domy s rôznymi druhmi občianskej vybavenosti na Stromovej ulici

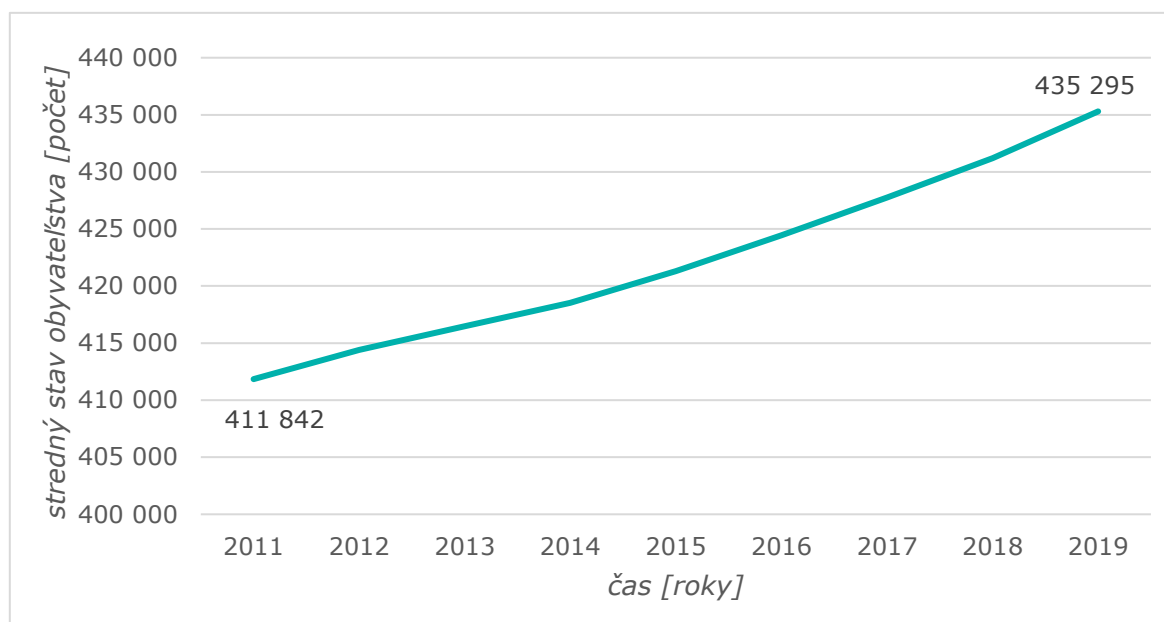
#### **2.2.3.2 Krasňany**

- bývanie
  - prevažuje kompaktná málopodlažná zástavba staršími bytovými domami
  - samostatne umiestnený rezidenčný komplex Malé Krasňany na Malokrasňanskej ulici
- administratíva
  - Krajský dopravný inšpektorát na Račianskej ulici
- komercia
  - supermarket Kraj na Peknej ceste
  - supermarket Lidl na Peknej ceste
- školsťvo
  - Základná škola s materskou školou J.A. Komenského na Hubeného ulici
  - Gymnázium Hubeného
  - Stredná odborná škola informačných technológií na Hliníckej ulici
  - Stredná odborná škola masmediálnych a informačných štúdií na Kadnárovej ulici
- kultúra
  - Centrum voľného času Hlinícka
  - Rodinné centrum Ráčik na Peknej ceste
  - Knižnica Krasňany na Cyprichovej ulici
  - Katedrála sv. Sebastiana na Peknej ceste
- šport
  - športoviská škôl na Hubeného ulici
  - športovisko SOŠ na Hliníckej ulici
  - futbalové ihrisko FK Rača na Černockého ulici
  - stolnotenisová hala na Černockého ulici
  - letné kúpalisko Krasňany na Černockého ulici
- zdravotníctvo
  - zdravotné stredisko na Hubeného ulici
- hotely
  -
- zmiešané objekty
  - administratívny komplex Reding Tower na Račianskej ulici

#### **2.2.4 Demografické údaje**

Základný demografický údaj počet obyvateľov (vzťahnutý ku 1.7. daného roka) bol pri spracovávaní *Štatistickej ročenky hlavného mesta SR Bratislavy* v roku 2010 nahradený stredným stavom obyvateľstva, ktorý sa počíta ako priemer stavu obyvateľstva k 1.1. a 31.12. Nasledujúci graf ukazujú vývoj tohto ukazovateľa za celú Bratislavu od roku 2011. Z grafu je zrejmý mierny nárast, na ktorom sa približne rovnakou mierou podieľa prirodzený prírastok a prírastok sťahovaním.

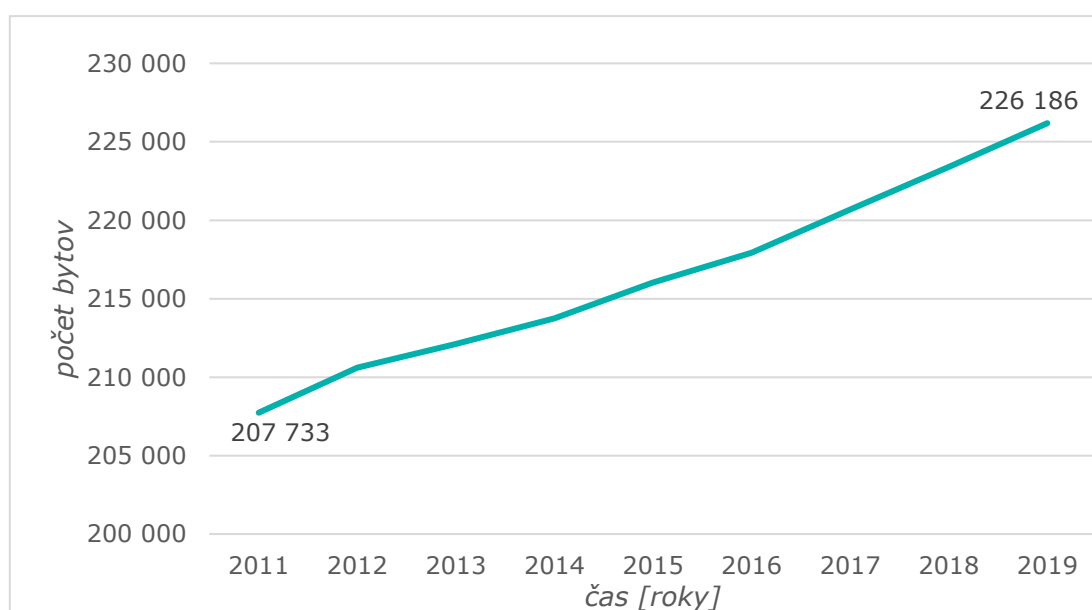
Graf 1 - Vývoj stredného stavu obyvateľstva Bratislavy



Štatistické údaje sú však oproti realite značne skreslené. Toto konštatovanie potvrdzuje prieskum pohybu SIM-kariet, ktorý bol realizovaný na objednávku Bratislavského samosprávneho kraja na konci roka 2019. Výsledky ukázali, že v rámci územia Bratislavy bolo v noci lokalizovaných až takmer 634-tisíc SIM-kariet. I keď tento údaj nie je možné jednoducho stotožniť s počtom obyvateľov a je potrebné brať ho s rezervou (jeden človek môže mať viacero SIM-kariet), je z neho zrejmé, že v meste sa dlhodobo zdržiava značný počet ľudí bez prihláseného trvalého pobytu.

Nasledujúci graf zobrazuje vývoj počtu bytov na území celého mesta od roku 2011. Počet síce kontinuálne rastie, avšak vzhľadom na dlhodobý nedostatok bytov je tempo rastu pomalé (cca 2000 bytov/rok). Ku zrýchleniu by mohla dopomôcť výstavba nájomných bytov na pozemkoch patriacich mestu, v súlade s Konceptiou mestskej bytovej politiky na roky 2020-2030, schválenu vo februári 2021.

Graf 2 - Vývoj počtu bytov k 31.12.



Štatistické údaje pre jednotlivé riešené lokality uvedené v nasledujúcej tabuľke vychádzajú z interných štatistík hlavného mesta.

Tabuľka 1 – Základné štatistické údaje riešených lokalít

	počet obyvateľov (k 31.12.2020)	počet bytov (k 30.6.2019)	rozloha [ha]	obložnosť [obyv./byt]	hustota osídlenia [obyv./ha]
Kramáre	6 504	3 013	106,42	2,16	61,12
Krasňany	6 036	3 104	157,73	1,94	38,27

## 2.2.5 Počet osobných vozidiel

Nasledujúca tabuľka ukazuje stav počtu všetkých motorových vozidiel a osobitne počtu osobných vozidiel. Údaje o počte motorových vozidiel pochádzajú z *Národnej evidencie vozidiel*, počet osobných vozidiel bol získaný jednoduchým pomerovým prepočtom. Prepočtový koeficient bol zistený na základe dát zo Štatistickej ročenky hlavného mesta SR Bratislavy 2020 ako podiel osobných vozidiel a celkového počtu vozidiel registrovaných v Bratislave ku 31.12.2019 ( $322\,753 / 411\,689 = 0,784$ ).

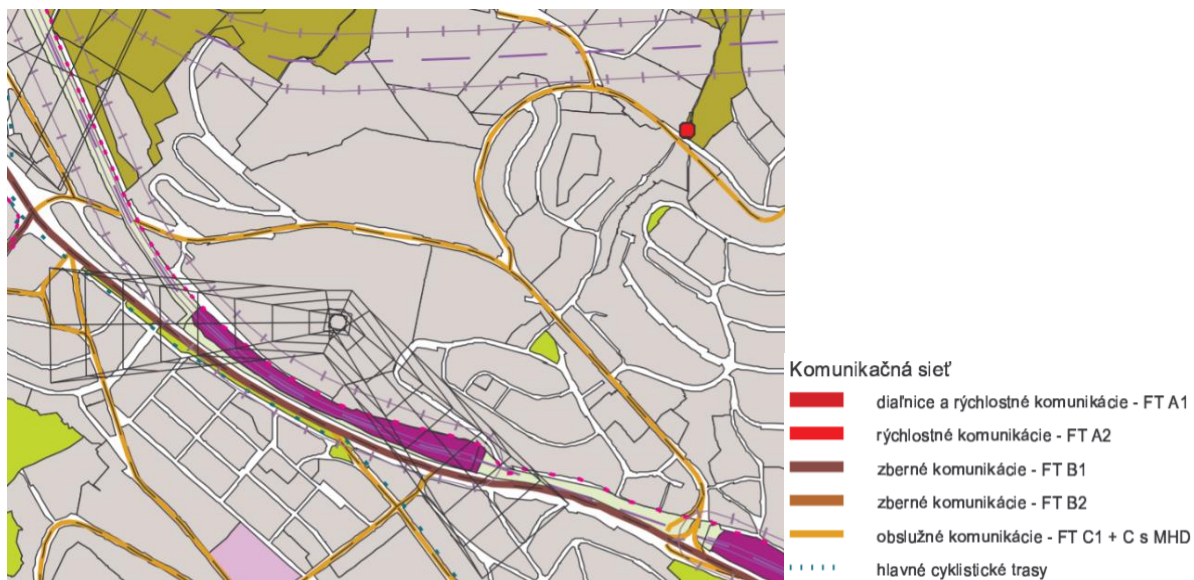
Tabuľka 2 - Súhrnné údaje o počte vozidiel v riešených lokalitách

	počet obyvateľov (k 31.12.2020)	počet mot. voz. (k 31.12.2020)	počet osob. voz. (k 31.12.2020)	stupeň motorizácie [počet obyv./1 mot. voz.]	stupeň automobilizácie [počet obyv./1 osob. voz.]
Kramáre	6 504	2 685	2 105	2,42	3,09
Krasňany	6 036	2 688	2 107	2,25	2,86

## 2.2.6 Širšie dopravné vzťahy

### 2.2.6.1 Kramáre

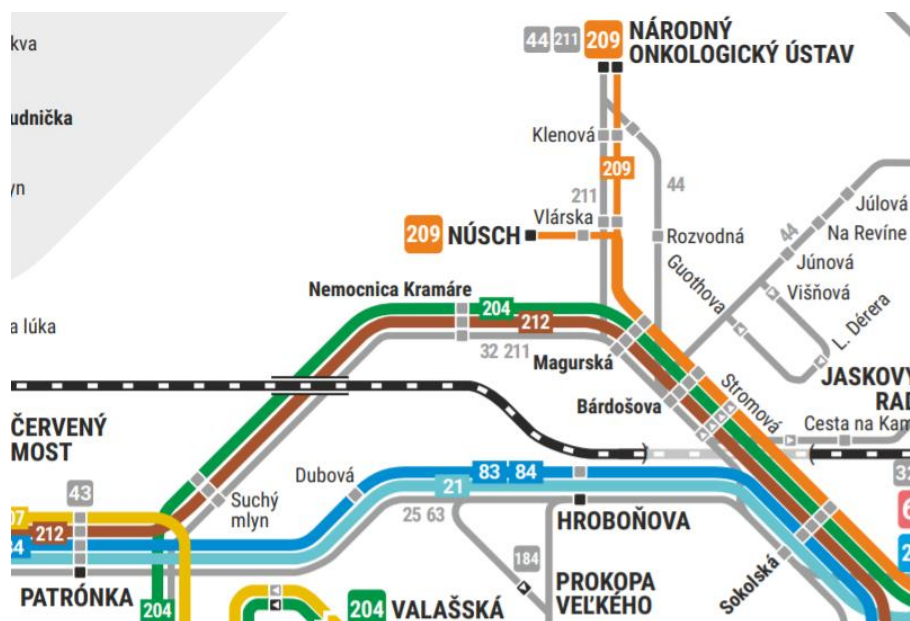
Najvýznamnejšie miestne obslužné komunikácie sú vedené ulicou Stromová a jej predĺžením po ulici Limbová. Táto kostra spája lokalitu Kramáre s hlavnou zbernou komunikáciou funkčnej triedy B2, ktorá je tvorená ulicami Pražská a Brnianska v štvorpruhovom usporiadaní so stredovým deliacim pásom. Na západnom okraji lokality vyúsťuje ulica Limbová do významnej križovatky Patrónka, odkiaľ je možné spojenie do severozápadných častí mesta a taktiež na oba smery diaľnice D2 prostredníctvom zberných komunikácií Mlynská dolina a Lamačská cesta. Doplnkovými obslužnými komunikáciami sú ulice Vlárská a Bárdošova slúžiace najmä pre obsluhu zdravotníckych zariadení a spojenie s miestnou časťou Koliba.



Obrázok 6 - Komunikačná sieť lokality Kramáre



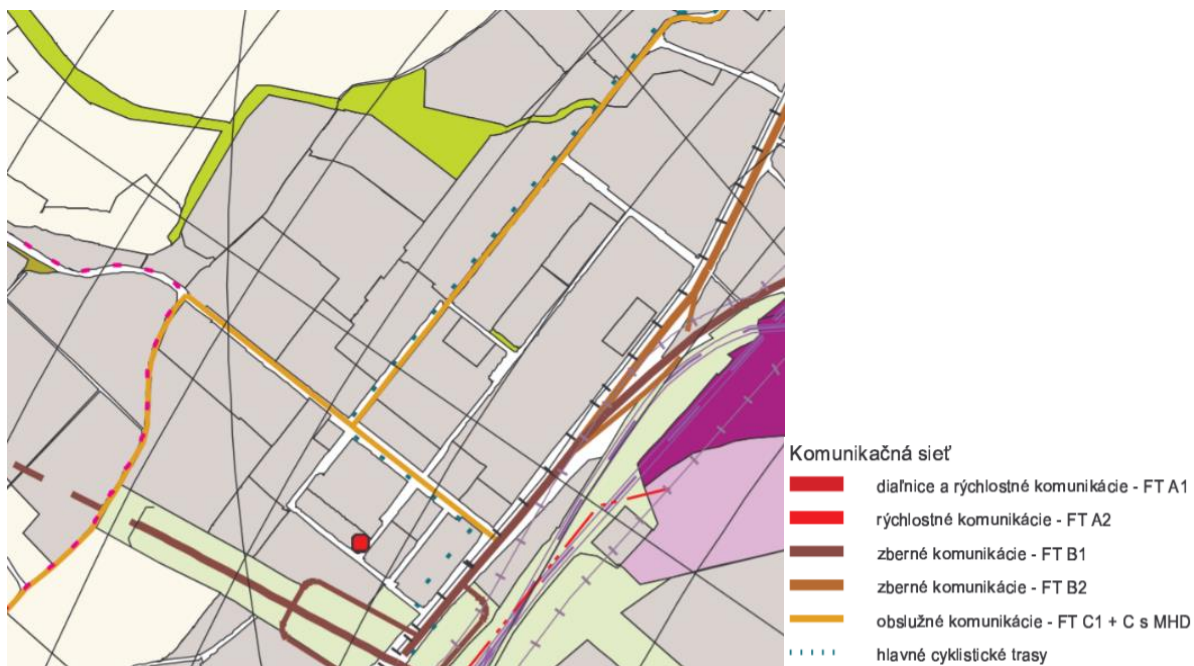
Obsluha mestskou hromadnou dopravou je zabezpečená nosnými trolejbusovými linkami č. 204, 209 a 212, ktoré slúžia nielen obyvateľov územia, ale najmä k doprave návštevníkov početných zdravotníckych zariadení v lokalite. Linky 204 a 209 zabezpečujú dopravu v smere na hlavnú stanicu a k dôležitým uzlom Račianske a Trnavské mýto a linka 212 v smere do centra, na autobusovú stanicu a opačným smerom k prestupnému uzlu Patrónka. Súhrnný interval všetkých troch liniek je v rannej špičke pracovných dní 1-3 minúty a v sedle 2-5 minút. Všetky zmienené linky sú vedené v smere z centra z Pražskej ulice na ulicu Stromovú a následne za zastávkou Magurská sa rozvetvujú na ulice Limbová (204,212) a Vlárská (209). Doplnkovou linkou je autobusová linka 32 spájajúca hlavnú stanicu cez Kramáre s oblasťou Mlynskej doliny a Karlovej Vsi, resp. Dlhých Dielov. Vnútrooblastné prepravné vzťahy, resp. zvoz obyvateľov z mimoriadne kopcovitých častí k hlavnej osi vedúcej Stromovou ulicou zabezpečuje midibusová linka 44 s celodenným intervalom 30 minút.



Obrázok 7 - Sieť MHD v lokalite Kramáre

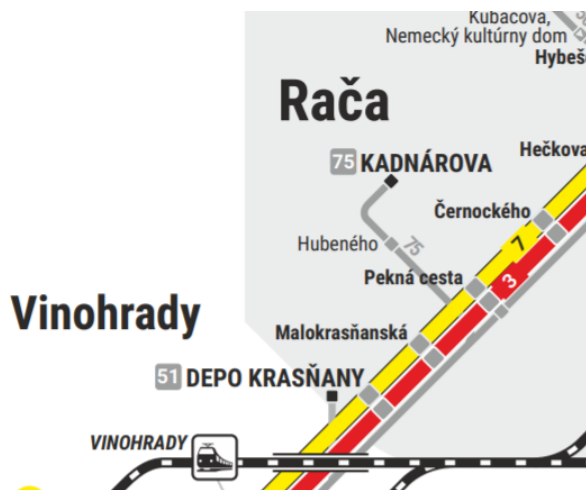
#### 2.2.6.2 Krasňany

Komunikačnú sieť Krasňan tvoria obslužné komunikácie Pekná cesta a Kadnárova, ktoré odvádzajú dopravu na Račiansku ulicu. Tá je zbernou komunikáciou funkčnej triedy B1 v usporiadaní so štyrmi pruhmi a postranným električkovým pásom umiestneným na strane od obytnej zástavby. Ulica Račianska je významná radiála nadmestského významu, pretože s centrom mesta spája celú severovýchodnú časť mesta a taktiež mesto Pezinok a okolité obce. Vzhľadom k polohe lokality na úpätí Malých Karpát je jediné spojenie v smere do centra a okolitých častí možné výhradne po tejto ulici.



Obrázok 8 - Komunikačná sieť lokality Krasňany

Obsluha územia MHD je takmer výhradne realizovaná električkovou dopravou, konkrétne linkou 3 zo zastávok Černockého, Pekná cesta a Malé Krasňany. Račianska električková radiála spája miestnu časť Krasňany s významným prestupným uzlom Račianske mýto a zároveň s centrom mesta a Petržalkou, resp. opačným smerom s jadrom mestskej časti Rača. Štvorminútový interval električiek v rannej špičke zaisťuje dostatočne kapacitnú a spoľahlivú dopravnú obslužnosť lokality. Autobusová linka 75 je doplnkovou možnosťou spojenia s Novým mestom, Ružinovom a Vrakuňou, avšak iba v čase rannej a popoludňajšej špičky pracovných dní. V blízkosti lokality sa nachádzajú železničné stanice Bratislava-Vinohrady a Bratislava-Predmestie.



Obrázok 9 - Sieť MHD v lokalite Krasňany

### 3 DOPRAVNÉ PRIESKUMY DOPRAVY V POKOJI

Základným zdrojom informácií o doprave v pokoji v riešených lokalitách sú plošné dopravné prieskumy, ktoré boli realizované formou záznamu registračných značiek vozidiel (EČV) vždy v dva po sebe nasledujúce typické pracovné dni v štyroch časových intervaloch: 9:00 – 11:00, 11:30 – 13:30, 14:00 – 16:00 a 24:00 – 3:00. Lokalita **Kramáre** bola sčítavaná v dňoch **23. - 24.11.2020** (koniec sčítania 25.11.2020 3:00) a lokalita **Krasňany** v dňoch **25. - 26.11.2020** (koniec sčítania 27.11.2020 3:00). Obe lokality boli sčítané ručne do pripravených formulárov.

Základným výstupom z prieskumov sú tabuľky priemernej obsadenosti (podiel vozidiel parkujúcich v území a kapacity parkovacích miest v území) v členení na úsek miestnej komunikácie, lokalitu a celé riešené územie. Časť vyhodnotenia uvádzame v nasledujúcej kapitole, surové dáta a podrobné výstupy tvoria samostatné prílohy C a D v elektronickej forme.

## 4 VYHODNOTENIE ANALÝZY DOPRAVY V POKOJI

### 4.1 URČENIE UŽÍVATEĽSKÝCH KATEGÓRIÍ PARKUJÚCÍCH

V rámci parkovacej politiky sú v zmysle Všeobecne záväzného nariadenia č. 8/2019 rozlišované nasledujúce kategórie parkujúcich:

- rezident
  - fyzická osoba, ktorá má trvalý pobyt v zóne a má vzťah k motorovému vozidlu
  - na jednu bytovú jednotku je možné vydať max. 3 rezidentské parkovacie karty
- návštevník
  - osoba bez vzťahu k zóne so vzťahom k osobe s trvalým pobytom v zóne
  - o návštevnícku parkovaciu kartu môže žiadať fyzická osoba s trvalým pobytom v zóne – na jej základe je umožnené dočasné parkovanie motorového vozidla návštevníka v rozsahu 100 hodín ročne v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, príp. 150 hodín ročne v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta
- abonent
  - osoba, ktorá podniká na základe živnostenského oprávnenia a má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je abonentská karta priradená
  - fyzická osobou, ktorá je vlastníkom nehnuteľnosti v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu (vozidlo evidované na svoju živnosť, vozidlo zamestnávateľa využívané na súkromné účely), ku ktorému je karta priradená
- bonus
  - fyzická osoba s trvalým pobytom na území hlavného mesta so vzťahom k motorovému vozidlu
  - umožnené státie na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne
- nerezident
  - osoba bez akéhokoľvek vzťahu k zóne
  - parkovanie umožnené na základe zakúpeného parkovacieho lístka

V objednávateľom dodaných podkladoch boli vlastníci vozidiel členení do nasledujúcich kategórií:

- obyvateľ/občan
- právnická osoba – organizácia
- fyzická osoba – podnikateľ
- cudzinec
- neurčené

Okrem toho boli všetky zaznamenané vozidlá triedené aj podľa príslušnosti k danej zóne:

- rezident z Bratislavy zo zóny
- rezident z Bratislavy z inej zóny
- vozidlo mimo Bratislavy
- vozidlo z Bratislavy alebo Bratislavského samosprávneho kraja (BSK) nenájdene v Národnej evidencii vozidiel (NEV)
- nezistené vozidlo, iná zóna

Dodané podklady boli premietnuté do jednotlivých kategórií podľa parkovacej politiky pomocou nasledujúceho kľúča:

- **rezident** = Obyvateľ/občan a zároveň rezident z BA zo zóny
- **abonent** = Právnická osoba – organizácia, alebo Fyzická osoba – podnikateľ a zároveň rezident z BA zo zóny
- **bonus** = rezident z BA z inej zóny + vozidlo z BA alebo BSK nenájdene v NEV
- **návštevník / nerezident** = vozidlo mimo BA + nezistené vozidlo, iná zóna

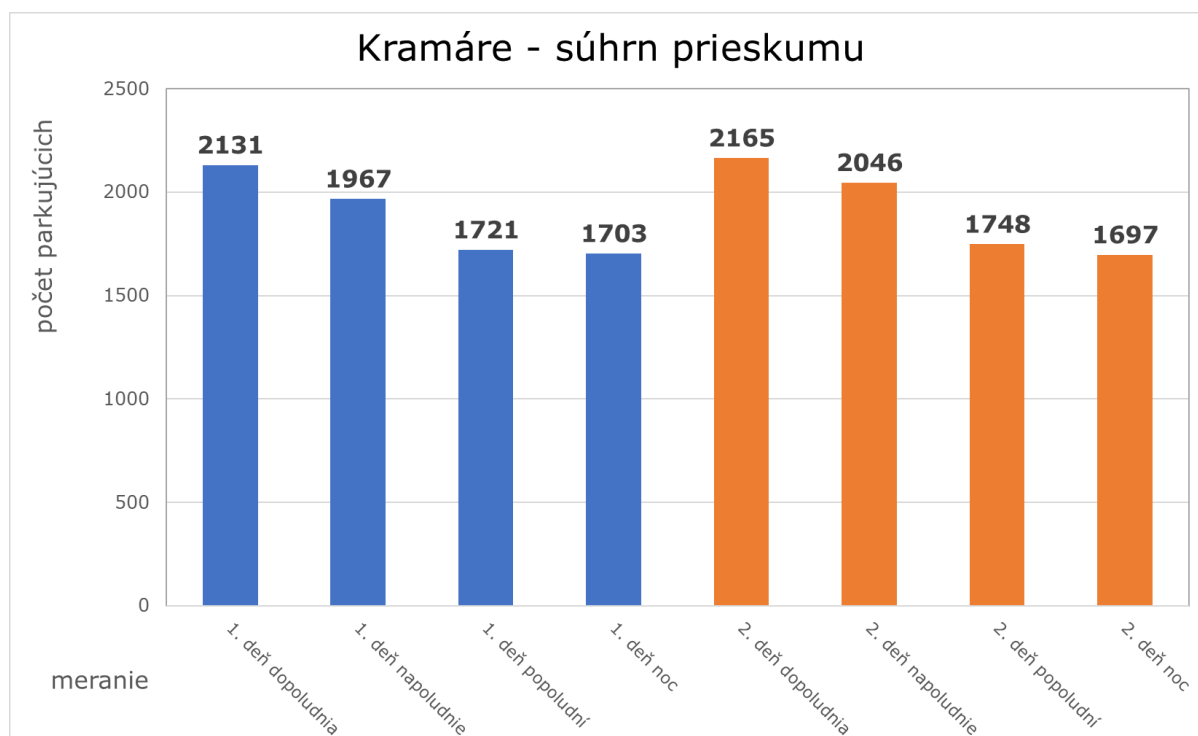
## 4.2 BILANCIA DOPYTU A PONUKY PO PARKOVANÍ PRE JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE PARKUJÚCICH

Neoddeliteľnou súčasťou tohto projektu je vyhodnotenie prevedeného prieskumu v digitálnej podobe vo formáte xlsx, ktorý obsahuje množstvo analyzovaných dát a ďalej umožňuje podrobné filtrovanie podľa jednotlivých úsekov. Kompletné vyhodnotenie tvorí elektronickú prílohu C.

### 4.2.1 Oblasť Nové Mesto – Kramáre

V priebehu prieskumu bolo zaznamenaných v oboch dňoch **4 388** unikátnych registračných značiek, celkový počet záznamov dosiahol hodnoty 15 178. V rámci vykonanej podrobnej pasportizácie bolo v oblasti identifikovaných spolu 998 legálnych verejných parkovacích miest, 641 neverejných miest v tesnej blízkosti uličnej siete, ktoré boli tiež sčítané a ďalších 1069 nelegálnych parkovacích miest. Najviac parkovacích miest bolo využívaných pri dopoludňajšom sčítaní (9:00 – 11:00), kedy bolo v oboch dňoch zaznamenaných viac ako 2100 vozidiel. Ako je zrejmé z nasledujúceho grafu, počet parkujúcich v priebehu dňa výrazne ovplyvňujú nemocničné zariadenia v sledovanej oblasti.

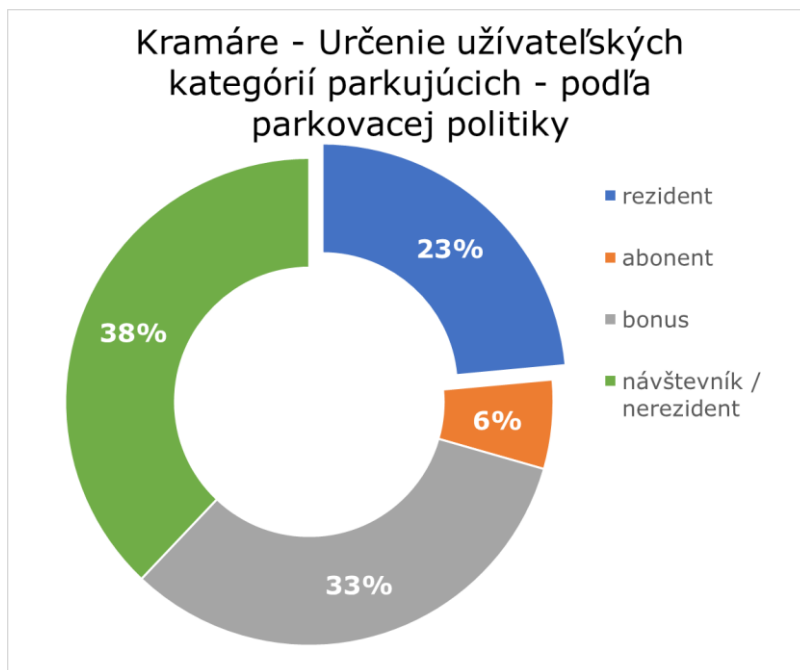
Graf 3 - Lokality Kramáre – súhrn prieskumu



Podľa očakávaní sú dominantnou kategóriou osobné vozidlá – 72 %.

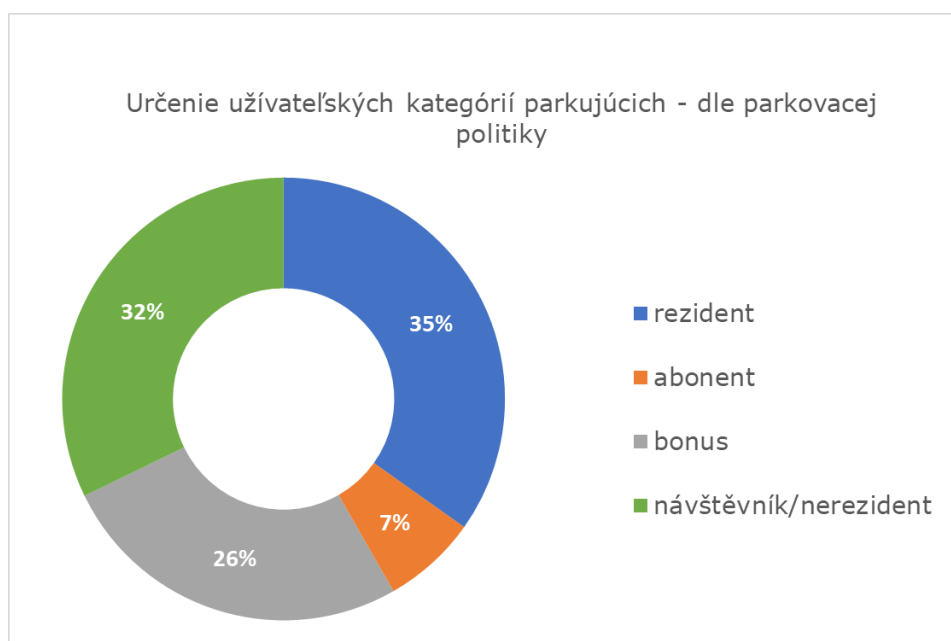
V nasledujúcom grafe je znázornené určenie užívateľských kategórií parkujúcich – podľa parkovacej politiky. Jednotlivé položky sú vysvetlené v podkapitole 3.1. Z grafu vyplýva pomerne vysoké percento kategórií návštevník / nerezident (38%) a bonus (33%), čo je opäť dôsledok prítomnosti nemocničných zariadení.

Graf 4 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Kramáre



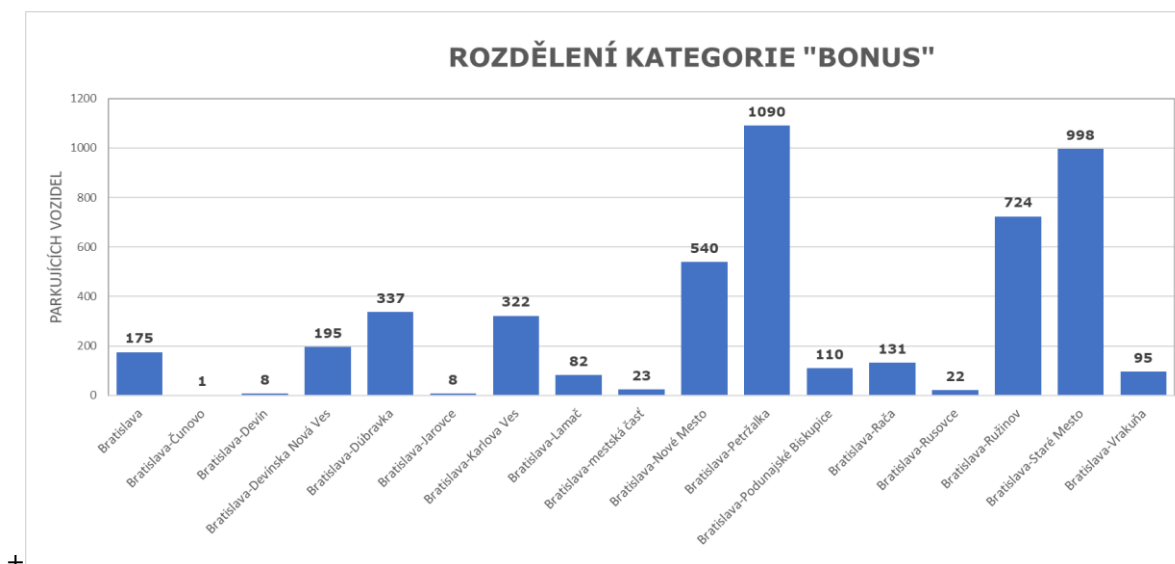
V nasledujúcom grafe je znázornené určenie užívateľských kategórií parkujúcich v nočných hodinách (prieskum 0:00 – 03:00). Z grafu je zrejmé, že podiel rezidentov zo zóny v noci narastá, ale aj tak len ľahko prekračuje 1/3 z celkového počtu vozidiel. Rezidentov je tu menej než v ostatných oblastiach – dôležité pro nastavenie podmienok parkovacej politiky pro oblasť Kramáre.

Graf 5 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich v **nočných hodinách** podľa parkovacej politiky – Kramáre



Nasledujúci graf zobrazuje rozdelenie kategórie bonus podľa príslušnosti vozidiel k jednotlivým mestským častiam hlavného mesta.

Graf 6 - Rozdelenie kategórie „bonus“ – Kramáre





Tabuľka 3 – Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Kramáre

úsek	rezident		abonent		bonus		návštevník / nerezident	
	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne
Bárdošova 2319	0	0%	0	0%	10	40%	15	60%
Bárdošova 2321	69	57%	10	8%	14	11%	29	24%
Bárdošova 2432	8	36%	9	41%	5	23%	0	0%
Bárdošova 2434	18	14%	9	7%	51	40%	50	39%
Cádrova 2427	8	15%	8	15%	27	51%	10	19%
Černicová 2429	3	5%	9	15%	36	61%	11	19%
Černicová 2430	26	36%	0	0%	27	37%	20	27%
Černicová 2431	55	65%	0	0%	13	15%	16	19%
Ďumbierska 2108	31	16%	16	8%	49	25%	99	51%
Ďumbierska 2109	49	16%	12	4%	126	42%	116	38%
Ďurgalova 2116	94	16%	35	6%	238	42%	203	36%
Guothova 2433	7	9%	0	0%	33	43%	37	48%
Hrdličkova 2105	37	18%	26	12%	69	33%	78	37%
Hrdličkova 2107	84	35%	3	1%	80	33%	72	30%
Hroznová 2421	19	12%	34	22%	64	41%	41	26%
Hroznová 2422	0	0%	77	41%	55	29%	57	30%
Jahodová 2117	39	22%	2	1%	48	27%	89	50%
Jahodová 2405	1	6%	0	0%	9	53%	7	41%
Jakubíkova 2403	5	11%	8	18%	16	36%	16	36%
Jaskový rad 2409	31	21%	14	9%	51	34%	55	36%
Jaskový rad 2424	0	0%	3	6%	24	47%	24	47%
Jelšová 2414	49	49%	0	0%	27	27%	23	23%
Jelšová 2415	32	17%	10	5%	80	42%	67	35%
Klenová 2209	11	16%	0	0%	36	53%	21	31%
Klenová 2211	27	32%	8	9%	11	13%	39	46%
Klenová 2212	192	38%	59	12%	124	24%	135	26%
Klenová 2216	24	11%	6	3%	79	36%	110	50%
Klenová 2217	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%
Klenová 2307	1	1%	0	0%	30	36%	53	63%
Klenová 2308	48	21%	1	0%	94	40%	91	39%
Kľzavá 2302	7	9%	16	20%	25	32%	31	39%
Kurucova 2425	8	29%	4	14%	5	18%	11	39%
Kurucova 2426	73	41%	8	4%	71	39%	28	16%
Ladzianskeho 2435	56	18%	11	4%	133	42%	113	36%
Limbová 2101	18	4%	11	2%	191	41%	241	52%

Limbová 2102	0	0%	1	2%	33	65%	17	33%
--------------	---	----	---	----	----	-----	----	-----

úsek	rezident		abonent		bonus		návštevník / nerezident	
	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne
Limbová 2103	0	0%	1	1%	42	48%	44	51%
Limbová 2104	1	1%	0	0%	48	46%	55	53%
Limbová 2201	1	1%	1	1%	49	30%	112	69%
Magurská 2218	1	14%	0	0%	5	71%	1	14%
Magurská 22181	24	42%	8	14%	17	30%	8	14%
Magurská 2219	57	44%	0	0%	39	30%	34	26%
Magurská 2220	0	0%	0	0%	8	26%	23	74%
Magurská 2301	16	35%	0	0%	8	17%	22	48%
Na Revíne 2315	27	39%	4	6%	9	13%	30	43%
Na Revíne 2316	211	54%	17	4%	103	26%	63	16%
Na Revíne 2317	29	21%	0	0%	25	18%	83	61%
Na Revíne 2318	111	53%	6	3%	62	30%	30	14%
Olivová 2210	95	47%	29	14%	41	20%	36	18%
Opavská 2111	0	0%	0	0%	26	33%	53	67%
Opavská 2112	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%
Opavská 2113	55	19%	32	11%	145	51%	54	19%
Opavská 2114	0	0%	0	0%	14	36%	25	64%
Opavská 2115	47	29%	4	2%	56	34%	56	34%
Pod Klepáčom 2106	7	3%	1	0%	78	31%	162	65%
Pod Krásnou hôrkou 2203	0	0%	0	0%	35	33%	70	67%
Pod Krásnou hôrkou 2204	0	0%	1	6%	2	12%	14	82%
Pod Krásnou hôrkou 2205	0	0%	0	0%	91	34%	178	66%
Pod Krásnou hôrkou 2206	6	1%	0	0%	337	52%	301	47%
Pod Krásnou hôrkou 2207	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%
Pražská 2408	47	13%	15	4%	148	40%	157	43%
Royova 2407	41	40%	0	0%	30	29%	31	30%
Royova 2412	34	25%	13	10%	43	32%	45	33%
Royova 2413	32	28%	18	16%	38	33%	28	24%
Rozvodná 2214	172	43%	29	7%	69	17%	127	32%
Rozvodná 2215	499	62%	76	9%	124	15%	112	14%
Rozvodná 22151	68	73%	4	4%	20	22%	1	1%
Rozvodná 22152	79	55%	11	8%	28	19%	26	18%
Stará Klenová 2303	2	3%	0	0%	29	43%	37	54%

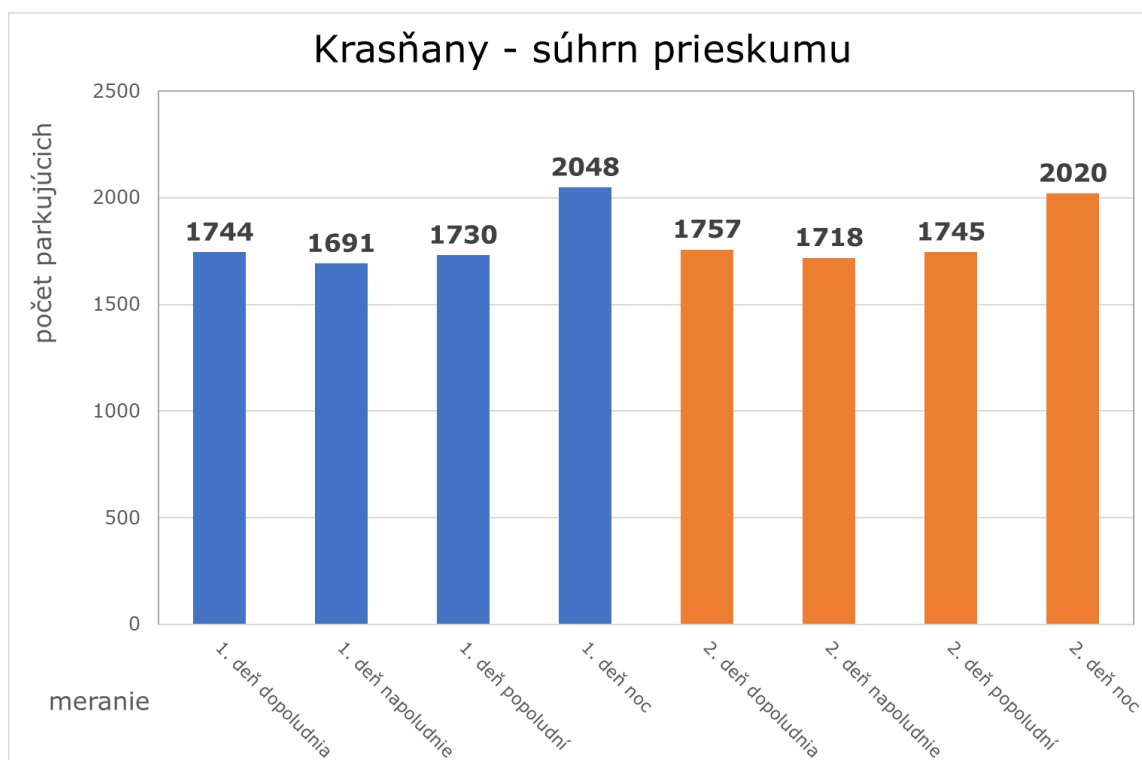


úsek	rezident		abonent		bonus		návštevník / nerezident	
	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne
Stará Klenová 2304	5	8%	0	0%	26	41%	32	51%
Stará Klenová 2306	15	3%	0	0%	124	27%	322	70%
Stará Klenová 23061	24	15%	0	0%	32	19%	109	66%
Stará Klenová 2310	15	26%	0	0%	23	40%	20	34%
Stromová 2401	2	1%	0	0%	111	49%	115	50%
Stromová 2402	0	0%	0	0%	13	48%	14	52%
Stromová 2420	18	9%	4	2%	115	57%	64	32%
Stromová 2436	10	19%	18	35%	14	27%	10	19%
Uhrova 2410	0	0%	5	33%	8	53%	2	13%
Uhrova 2416	26	23%	5	4%	44	39%	38	34%
Uhrova 2417	24	21%	18	16%	33	29%	39	34%
Uhrova 2418	22	12%	20	11%	24	14%	111	63%
Višňová 2323	497	41%	116	10%	283	23%	309	26%
Vlárska 2202	4	2%	4	2%	119	45%	138	52%
Vlárska 2208	2	1%	4	2%	37	23%	118	73%
Vlárska 2213	10	19%	0	0%	11	21%	31	60%
Vlárska 2309	1	5%	0	0%	5	25%	14	70%
Vlárska 2311	53	19%	8	3%	68	25%	143	53%
Vlárska 2313	31	23%	10	7%	38	28%	57	42%
Vlárska 2314	16	21%	4	5%	43	56%	14	18%
Vresová 2404	6	14%	0	0%	25	57%	13	30%

#### 4.2.2 Oblasť Rača – Krasňany

V priebehu prieskumu bolo zaznamenaných v oboch dňoch **7 374** unikátnych registračných značiek, celkový počet záznamov dosiahol hodnoty 14 453. V rámci vykonanej podrobnej pasportizácie bolo v oblasti identifikovaných spolu 2114 legálnych verejných parkovacích miest, 478 neverejných miest v tesnej blízkosti uličnej siete, ktoré boli tiež sčítané a ďalších 521 nelegálnych parkovacích miest. Najviac parkovacích miest bolo využívaných pri nočnom sčítaní (0:00 – 3:00), kedy bolo v oboch dňoch zaznamenaných viac ako 2000 vozidiel.

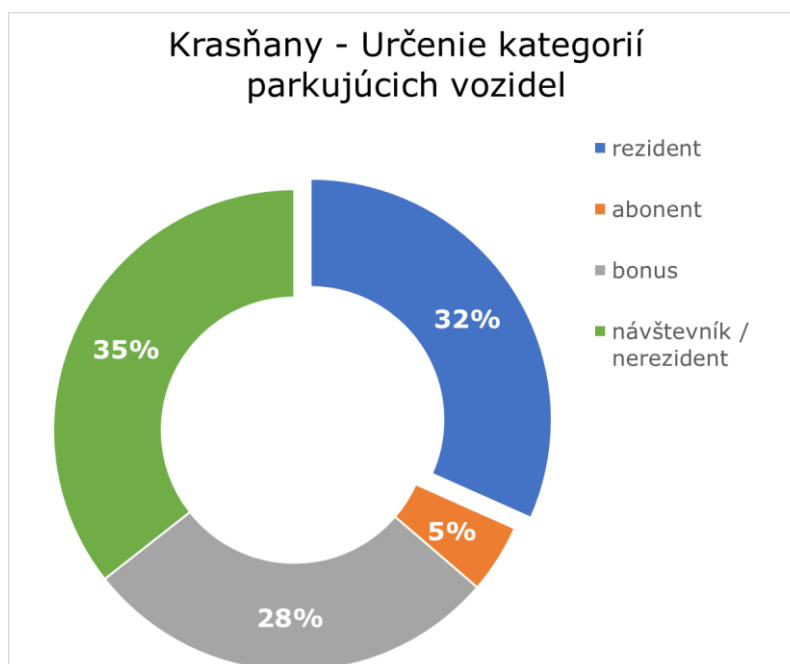
Graf 7 - Lokalita Krasňany – súhrn prieskumu



Podľa očakávaní sú dominantnou kategóriou osobné vozidlá – 75 %.

V nasledujúcom grafe je znázornené určenie užívateľských kategórií parkujúcich – podľa parkovacej politiky. Jednotlivé položky sú vysvetlené v podkapitole 3.1. Z grafu vyplýva pomerne malé percento rezidentov zo zóny a naopak vysoké percento parkujúcich z ostatných častí Bratislavy (kategória bonus).

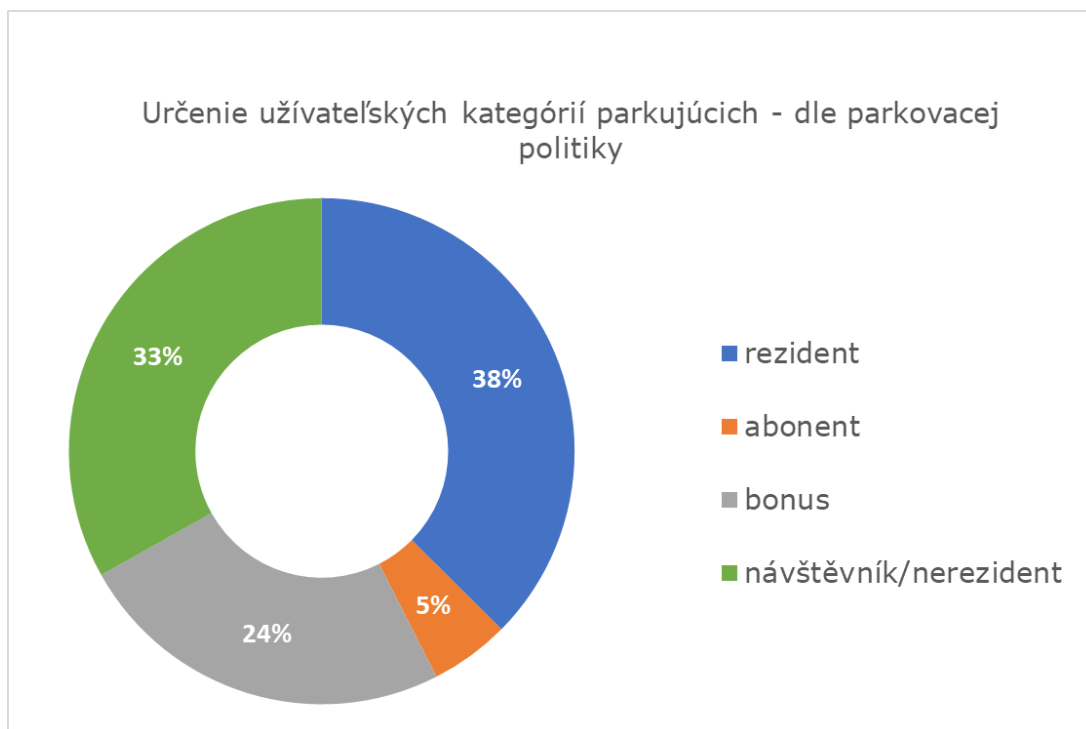
Graf 8 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Krasňany



V nasledujúcom grafe je znázornené určenie užívateľských kategórií parkujúcich v nočných hodinách (prieskum 0:00 – 03:00). Z grafu je zrejmé, že podiel rezidentov zo zóny v noci narastá, ale aj tak dosahuje len necelých 40% z celkového počtu vozidiel. Rezidentov je tu menej než v ostatných oblastiach – dôležité pro nastavenie podmienok parkovacej politiky pro oblasť Krasňany.

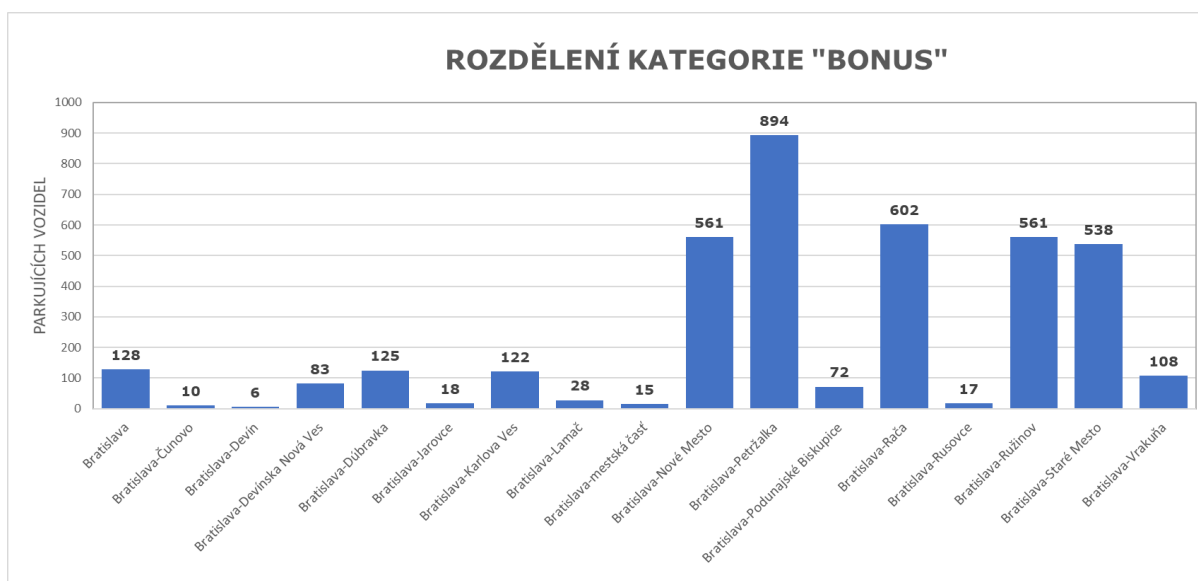
Graf 9 - Určenie užívateľských kategórií parkujúcich v **nočných hodinách** podľa parkovacej politiky – Kramáre

Graf 10 - Určenie kategórií parkujúcich vozidiel – Krasňany



Nasledující graf zobrazuje rozdělení kategorie bonus podľa příslušnosti vozidel k jednotlivým městským částem hlavního města.

Graf 11 - Rozdělení kategorie „bonus“ – Krasňany



Tabuľka 4 – Určenie užívateľských kategórií parkujúcich podľa parkovacej politiky – Krasňany

úsek	rezident		abonent		bonus		návštevník / nerezident	
	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne
Augustína Murína 1212	76	42%	12	7%	24	13%	69	38%
Cyprichova 1201	53	48%	7	6%	24	22%	27	24%
Cyprichova 1202	61	47%	9	7%	26	20%	35	27%
Cyprichova 1203	23	50%	14	30%	4	9%	5	11%
Cyprichova 1204	37	47%	0	0%	21	27%	20	26%
Cyprichova 1205	134	39%	15	4%	104	30%	88	26%
Cyprichova 1208	187	33%	59	10%	104	18%	218	38%
Cyprichova 1307	137	37%	19	5%	124	33%	94	25%
Cyprichova 1308	60	51%	0	0%	57	48%	1	1%
Cyprichova 1309	11	19%	4	7%	18	31%	26	44%
Cyprichova 1310	36	39%	0	0%	20	22%	37	40%
Černockého 1401	15	13%	3	3%	51	45%	44	39%
Černockého 1402	41	27%	2	1%	17	11%	90	60%
Černockého 1403	79	27%	19	7%	101	35%	91	31%
Černockého 1404	132	56%	17	7%	44	19%	43	18%
Hagarova 1317	228	55%	34	8%	70	17%	82	20%
Hagarova 1410	232	42%	38	7%	107	20%	169	31%
Hagarova 1411	10	8%	6	5%	74	56%	43	32%
Hagarova 1412	16	32%	0	0%	10	20%	24	48%
Hagarova 1413	183	49%	22	6%	85	23%	81	22%
Hečkova 1407	0	0%	0	0%	65	60%	43	40%
Hlinícka 1215	12	15%	5	6%	26	32%	39	48%
Hlinícka 1216	41	34%	9	8%	30	25%	40	33%
Horná 1218	80	59%	8	6%	21	16%	26	19%
Horská 1101	13	29%	12	27%	10	22%	10	22%
Horská 1220	11	6%	8	4%	40	20%	140	70%
Hubeného 1213	80	36%	12	5%	52	23%	79	35%
Hubeného 1214	30	19%	5	3%	69	43%	56	35%
Hubeného 1302	95	30%	5	2%	95	30%	120	38%
Hubeného 1303	17	38%	0	0%	24	53%	4	9%
Hubeného 1304	33	35%	7	7%	20	21%	35	37%
Hubeného 1305	19	45%	0	0%	9	21%	14	33%
Hubeného 1306	41	29%	13	9%	58	41%	28	20%
Hubeného 1311	24	40%	0	0%	22	37%	14	23%
Hubeného 1312	126	33%	24	6%	131	35%	97	26%
Jurská 1103	3	4%	1	1%	32	47%	32	47%
Jurská 1104	183	34%	2	0%	126	23%	230	43%
úsek	rezident		abonent		bonus		návštevník / nerezident	



	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne	počet parkujúcich	% z celku v zóne
Jurská 1105	159	20%	2	0%	153	19%	473	60%
Jurská 1106	0	0%	0	0%	68	29%	166	71%
Jurská 1107	0	0%	0	0%	92	42%	125	58%
Jurská 1108	9	2%	6	2%	178	47%	183	49%
Kadnárova 1211	78	58%	1	1%	21	16%	35	26%
Kadnárova 1217	12	21%	0	0%	18	32%	27	47%
Kadnárova 1318	182	49%	11	3%	90	24%	87	24%
Kadnárova 1319	129	40%	30	9%	108	34%	54	17%
Kadnárova 1320	54	38%	7	5%	25	18%	56	39%
Kadnárova 1405	56	31%	6	3%	65	36%	56	31%
Kadnárova 1408	66	42%	0	0%	56	36%	35	22%
Kadnárova 1409	127	53%	2	1%	42	18%	67	28%
Kadnárova 1414	56	68%	0	0%	8	10%	18	22%
Kadnárova 1415	66	73%	8	9%	5	6%	11	12%
Kadnárova 1416	63	67%	0	0%	21	22%	10	11%
Kadnárova 1417	319	52%	21	3%	126	20%	150	24%
Malokrasňanská 1109	0	0%	0	0%	0	0%	8	100%
Malokrasňanská 1110	40	30%	2	2%	32	24%	58	44%
Malokrasňanská 1111	3	2%	0	0%	70	36%	123	63%
Malokrasňanská 1112	84	18%	3	1%	177	38%	206	44%
Malokrasňanská 1113	0	0%	3	3%	44	40%	64	58%
Pekná cesta 1210	31	19%	9	6%	32	20%	91	56%
Pekná cesta 1219	81	25%	35	11%	98	30%	116	35%
Pekná cesta 1301	65	19%	24	7%	102	30%	150	44%
Pezinská 1102	18	33%	18	33%	0	0%	18	33%
Račianska 1114	5	5%	0	0%	25	25%	70	70%
Račianska 1115	2	4%	1	2%	27	59%	16	35%
Račianska 1116	16	24%	0	0%	16	24%	34	52%
Račianska 1117	17	34%	1	2%	12	24%	20	40%
Račianska 1207	124	38%	33	10%	100	31%	68	21%
Vrbenského 1313	33	16%	21	10%	80	39%	69	34%
Vrbenského 1314	101	37%	20	7%	53	19%	98	36%
Vrbenského 1315	0	0%	5	4%	123	87%	14	10%
Vrbenského 1316	23	12%	10	5%	79	42%	74	40%

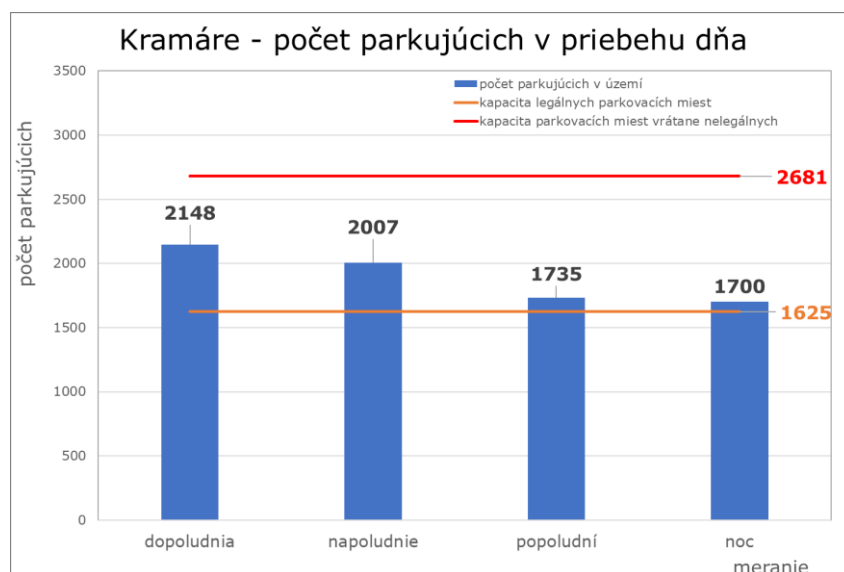


## 4.3 ZAISTENIE POTRIEB PARKOVANIA REZIDENTOV

### 4.3.1 Oblasť Nové Mesto – Kramáre

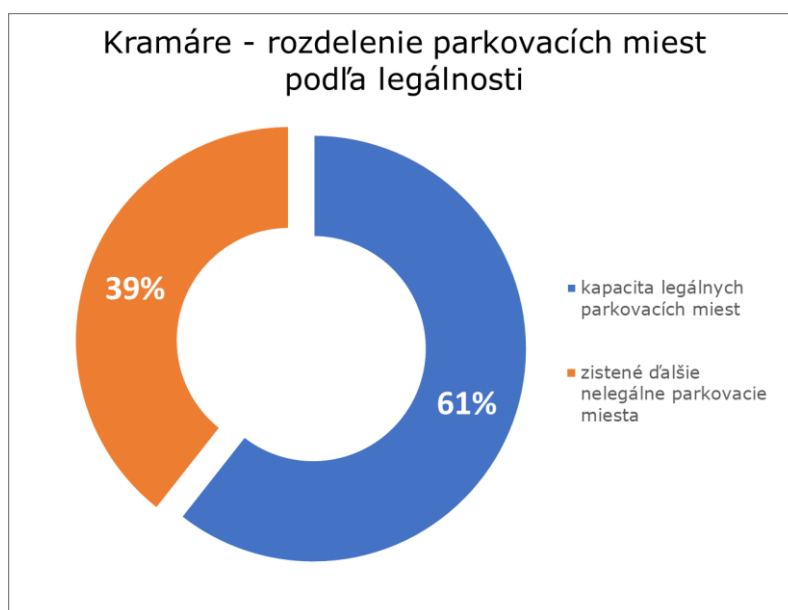
V nasledujúcom grafe je uvedený priemerný počet zistených parkujúcich vozidiel za oba dni po jednotlivých sčítacích úsekoch, zároveň je viditeľný výrazný deficit legálnych parkovacích miest, a to v priebehu celého dňa. Najvýraznejší je v dopoludňajších hodinách, kedy dosahuje úroveň viac ako 500 miest. Dôsledkom toho je skutočnosť, že sa v oblasti nachádza viac ako 1 000 nelegálnych miest (ich obsadenosť sa náhodne mení, viaceré sa vzájomne priestorovo vylučujú).

Graf 12 - Kramáre – počet parkujúcich v priebehu dňa



V nasledujúcom grafe je znázornený podiel nelegálnych miest na celkovom počte zistených verejných miest, ktorý činí 39 %.

Graf 13 - Kramáre – rozdelenie parkovacích miest podľa legálnosti



V nasledujúcej tabuľke je zobrazená priemerná obsadenosť jednotlivých úsekov podľa meraných časových období, ktorá je daná ako podiel aktuálneho počtu parkujúcich vozidiel a kapacity parkovacích miest (vrátane nelegálnych) za oba sčítacie dni.



Tabuľka 5 – Kramáre – obsadenosť pri započítaní legálnych aj nelegálnych miest

úsek	kapacita parkovacích miest (vrátane nelegálnych )	dopoludnia*		napoludnie*		popoludní*		noc*	
		počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť
Bárdošova 2319	8	5	63%	4	50%	4	50%	0	0%
Bárdošova 2321	22	15	68%	12	55%	13	59%	22	100%
Bárdošova 2432	5	3	60%	3	60%	3	60%	4	80%
Bárdošova 2434	14	14	100%	17	121%	15	107%	18	129%
Cádrova 2427	9	6	67%	7	78%	6	67%	9	100%
Černicová 2429	15	9	60%	9	60%	8	53%	4	27%
Černicová 2430	11	9	82%	9	82%	8	73%	12	109%
Černicová 2431	18	10	56%	9	50%	10	56%	15	83%
Ďumbierska 2108	29	28	97%	24	83%	23	79%	24	83%
Ďumbierska 2109	60	51	85%	41	68%	37	62%	23	38%
Ďurgalova 2116	95	84	88%	79	83%	57	60%	66	69%
Guothova 2433	19	7	37%	8	42%	8	42%	17	89%
Hrdličkova 2105	38	34	89%	30	79%	23	61%	19	50%
Hrdličkova 2107	51	30	59%	28	55%	30	59%	33	65%
Hroznová 2421	19	21	111%	22	116%	19	100%	18	95%
Hroznová 2422	43	32	74%	30	70%	27	63%	6	14%
Jahodová 2117	25	23	92%	22	88%	19	76%	25	100%
Jahodová 2405	2	3	150%	3	150%	1	50%	2	100%
Jakubíkova 2403	5	6	120%	6	120%	6	120%	6	120%
Jaskový rad 2409	41	29	71%	25	61%	14	34%	9	22%
Jaskový rad 2424	16	5	31%	6	38%	5	31%	11	69%
Jelšová 2414	13	13	100%	11	85%	13	100%	14	108%
Jelšová 2415	18	25	139%	23	128%	21	117%	27	150%
Klenová 2209	27	9	33%	10	37%	8	30%	8	30%
Klenová 2211	13	11	85%	10	77%	10	77%	12	92%
Klenová 2212	67	60	90%	64	96%	59	88%	73	109%
Klenová 2216	30	30	100%	30	100%	25	83%	25	83%
Klenová 2217	3	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%
Klenová 2307	17	18	106%	14	82%	9	53%	3	18%
Klenová 2308	54	29	54%	26	48%	27	50%	36	67%
Kľžavá 2302	25	14	56%	10	40%	8	32%	8	32%
Kurucova 2425	6	2	33%	3	50%	4	67%	5	83%
Kurucova 2426	26	23	88%	22	85%	24	92%	22	85%
Ladzianskeho 2435	43	37	86%	41	95%	39	91%	41	95%
Limbová 2101	80	83	104%	71	89%	46	58%	32	40%
Limbová 2102	10	10	100%	10	100%	4	40%	2	20%
Limbová 2103	43	23	53%	13	30%	8	19%	1	2%
Limbová 2104	23	22	96%	18	78%	11	48%	2	9%

úsek	kapacita parkovacích miest (vrátane nelegálnych)	dopoludnia*		napoludnie*		popoludní*		noc*	
		počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť
Limbová 2201	27	27	100%	24	89%	22	81%	10	37%
Magurská 2218	2	2	100%	1	50%	1	50%	0	0%
Magurská 22181	4	7	175%	7	175%	8	200%	8	200%
Magurská 2219	27	16	59%	18	67%	14	52%	18	67%
Magurská 2220	10	6	60%	3	30%	4	40%	3	30%
Magurská 2301	12	5	42%	4	33%	7	58%	8	67%
Na Revíne 2315	20	8	40%	9	45%	8	40%	11	55%
Na Revíne 2316	67	42	63%	42	63%	44	66%	71	106%
Na Revíne 2317	14	20	143%	19	136%	18	129%	12	86%
Na Revíne 2318	33	23	70%	23	70%	27	82%	33	100%
Olivová 2210	29	24	83%	24	83%	26	90%	27	93%
Opavská 2111	18	14	78%	12	67%	11	61%	3	17%
Opavská 2112	0	0	-	1	-	0	-	0	-
Opavská 2113	68	34	50%	37	54%	35	51%	38	56%
Opavská 2114	12	5	42%	4	33%	5	42%	7	58%
Opavská 2115	22	23	105%	22	100%	21	95%	16	73%
Pod Klepáčom 2106	44	44	100%	32	73%	27	61%	22	50%
Pod Krásnou hôrkou 2203	20	21	105%	15	75%	11	55%	7	35%
Pod Krásnou hôrkou 2204	5	5	100%	3	60%	1	20%	1	20%
Pod Krásnou hôrkou 2205	53	47	89%	46	87%	34	64%	9	17%
Pod Krásnou hôrkou 2206	118	123	104%	113	96%	75	64%	12	10%
Pod Krásnou hôrkou 2207	5	0	0%	1	20%	0	0%	0	0%
Pražská 2408	26	61	235%	58	223%	37	142%	29	112%
Royova 2407	20	10	50%	10	50%	11	55%	21	105%
Royova 2412	24	17	71%	16	67%	12	50%	23	96%
Royova 2413	22	16	73%	15	68%	12	55%	16	73%
Rozvodná 2214	66	44	67%	46	70%	46	70%	63	95%
Rozvodná 2215	134	83	62%	88	66%	103	77%	132	99%
Rozvodná 22151	12	11	92%	12	100%	10	83%	15	125%
Rozvodná 22152	72	12	17%	14	19%	15	21%	32	44%
Stará Klenová 2303	19	17	89%	11	58%	4	21%	3	16%
Stará Klenová 2304	13	10	77%	11	85%	6	46%	5	38%
Stará Klenová 2306	93	95	102%	78	84%	43	46%	15	16%
Stará Klenová 23061	43	25	58%	23	53%	18	42%	18	42%
Stará Klenová 2310	13	12	92%	7	54%	5	38%	6	46%
Stromová 2401	33	37	112%	36	109%	26	79%	16	48%
Stromová 2402	6	5	83%	6	100%	3	50%	1	17%
Stromová 2420	45	36	80%	33	73%	27	60%	6	13%
Stromová 2436	6	7	117%	8	133%	9	150%	3	50%



úsek	kapacita parkovacích miest (vrátane nelegálnych)	dopoludnia*		napoludnie*		popoludni*		noc*	
		počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť	počet parkujúc.	priemerná obsadenosť
Uhrova 2410	4	1	25%	2	50%	3	75%	3	75%
Uhrova 2416	20	15	75%	15	75%	14	70%	14	70%
Uhrova 2417	14	16	114%	13	93%	13	93%	16	114%
Uhrova 2418	21	22	105%	22	105%	23	110%	22	105%
Višňová 2323	173	144	83%	144	83%	141	82%	175	101%
Vlárska 2202	37	46	124%	40	108%	35	95%	13	35%
Vlárska 2208	22	23	105%	21	95%	18	82%	20	91%
Vlárska 2213	8	7	88%	6	75%	6	75%	8	100%
Vlárska 2309	3	4	133%	2	67%	2	67%	4	133%
Vlárska 2311	41	36	88%	33	80%	31	76%	37	90%
Vlárska 2313	16	15	94%	14	88%	16	100%	24	150%
Vlárska 2314	14	9	64%	10	71%	11	79%	9	64%
Vresová 2404	8	5	63%	6	75%	5	63%	6	75%

V nasledujúcej tabuľke je uvedené potrebné navýšenie kapacity, a to pri uvažovaní iba súčasných legálnych parkovacích miest a tiež pri uvažovaní všetkých miest, teda vrátane nelegálnych (za predpokladu ich 100% legalizácie, čo však vo väčšine prípadov nie je reálne).

Tabuľka 6 – Kramáre – potrebné navýšenie kapacity parkovacích miest

úsek	kapacita parkovacích miest	zistené ďalšie nelegálne parkovacie miesta	pomer celkový počet miest / nelegálne miesta	maximálna obsadenosť počas dňa*	potrebné navýšenie kapacity	potrebné navýšenie kapacity pri legalizácii miest
Bárdošova 2319	0	8	100%	5	5	VYHOVUJÚCE
Bárdošova 2321	13	9	41%	22	9	VYHOVUJÚCE
Bárdošova 2432	0	5	100%	4	4	VYHOVUJÚCE
Bárdošova 2434	8	6	43%	18	10	4
Cádrova 2427	4	5	56%	9	5	VYHOVUJÚCE
Černicová 2429	15	0	0%	9	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Černicová 2430	0	11	100%	12	12	1
Černicová 2431	18	0	0%	15	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Ďumbierska 2108	6	23	79%	28	22	VYHOVUJÚCE
Ďumbierska 2109	58	2	3%	51	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Ďurgalova 2116	20	75	79%	84	64	VYHOVUJÚCE
Guothova 2433	10	9	47%	17	7	VYHOVUJÚCE
Hrdličkova 2105	16	22	58%	34	18	VYHOVUJÚCE
Hrdličkova 2107	0	51	100%	33	33	VYHOVUJÚCE
Hroznová 2421	8	11	58%	22	14	3
Hroznová 2422	43	0	0%	32	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Jahodová 2117	24	1	4%	25	1	VYHOVUJÚCE
Jahodová 2405	0	2	100%	3	3	1
Jakubíkova 2403	5	0	0%	6	1	1
Jaskový rad 2409	0	41	100%	29	29	VYHOVUJÚCE
Jaskový rad 2424	16	0	0%	11	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Jelšová 2414	12	1	8%	14	2	1
Jelšová 2415	0	18	100%	27	27	9
Klenová 2209	24	3	11%	10	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Klenová 2211	13	0	0%	12	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Klenová 2212	9	58	87%	73	64	6
Klenová 2216	30	0	0%	30	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Klenová 2217	0	3	100%	1	1	VYHOVUJÚCE
Klenová 2307	0	17	100%	18	18	1
Klenová 2308	54	0	0%	36	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Kľzavá 2302	0	25	100%	14	14	VYHOVUJÚCE
Kurucova 2425	0	6	100%	5	5	VYHOVUJÚCE
Kurucova 2426	26	0	0%	24	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Ladzianskeho 2435	38	5	12%	41	3	VYHOVUJÚCE
Limbová 2101	58	22	28%	83	25	3
Limbová 2102	10	0	0%	10	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Limbová 2103	1	42	98%	23	22	VYHOVUJÚCE
Limbová 2104	20	3	13%	22	2	VYHOVUJÚCE
Limbová 2201	7	20	74%	27	20	VYHOVUJÚCE



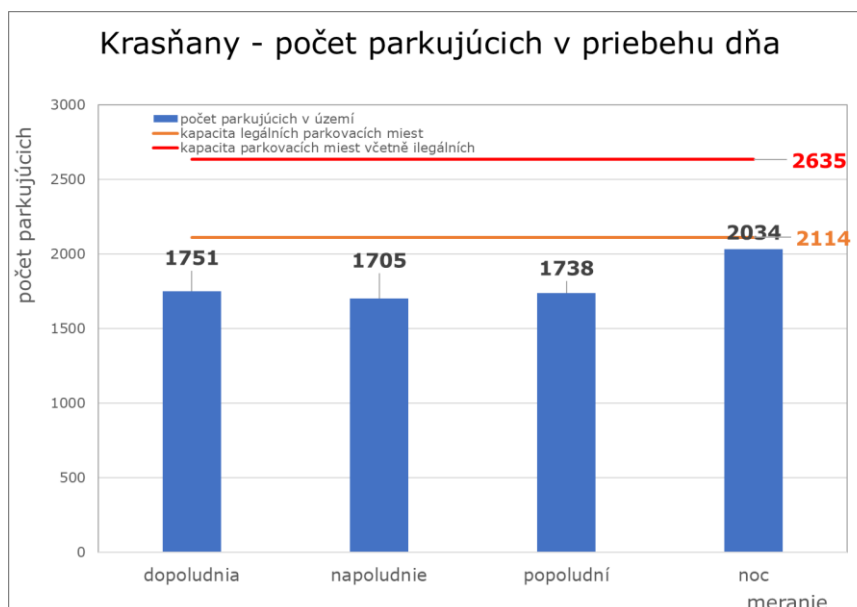
úsek	kapacita parkovacích miest	zistené ďalšie nelegálne parkovacie miesta	pomer celkový počet miest / nelegálne miesta	maximálna obsadenosť počas dňa*	potrebné navýšenie kapacity	potrebné navýšenie kapacity pri legalizácii miest
Magurská 2218	0	2	100%	2	2	VYHOVUJÚCE
Magurská 22181	4	0	0%	8	4	4
Magurská 2219	26	1	4%	18	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Magurská 2220	7	3	30%	6	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Magurská 2301	7	5	42%	8	1	VYHOVUJÚCE
Na Revíne 2315	12	8	40%	11	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Na Revíne 2316	64	3	4%	71	7	4
Na Revíne 2317	12	2	14%	20	8	6
Na Revíne 2318	14	19	58%	33	19	VYHOVUJÚCE
Olivová 2210	0	29	100%	27	27	VYHOVUJÚCE
Opavská 2111	0	18	100%	14	14	VYHOVUJÚCE
Opavská 2112	0	0	-	1	1	1
Opavská 2113	54	14	21%	38	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Opavská 2114	12	0	0%	7	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Opavská 2115	0	22	100%	23	23	1
Pod Klepáčom 2106	7	37	84%	44	37	VYHOVUJÚCE
Pod Krásnou hôrkou 2203	0	20	100%	21	21	1
Pod Krásnou hôrkou 2204	0	5	100%	5	5	VYHOVUJÚCE
Pod Krásnou hôrkou 2205	53	0	0%	47	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Pod Krásnou hôrkou 2206	118	0	0%	123	5	5
Pod Krásnou hôrkou 2207	0	5	100%	1	1	VYHOVUJÚCE
Pražská 2408	17	9	35%	61	44	35
Royova 2407	20	0	0%	21	1	1
Royova 2412	9	15	63%	23	14	VYHOVUJÚCE
Royova 2413	4	18	82%	16	12	VYHOVUJÚCE
Rozvodná 2214	44	22	33%	63	19	VYHOVUJÚCE
Rozvodná 2215	120	14	10%	132	12	VYHOVUJÚCE
Rozvodná 22151	12	0	0%	15	3	3
Rozvodná 22152	72	0	0%	32	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Stará Klenová 2303	0	19	100%	17	17	VYHOVUJÚCE
Stará Klenová 2304	0	13	100%	11	11	VYHOVUJÚCE
Stará Klenová 2306	77	16	17%	95	18	2
Stará Klenová 23061	43	0	0%	25	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Stará Klenová 2310	0	13	100%	12	12	VYHOVUJÚCE
Stromová 2401	0	33	100%	37	37	4
Stromová 2402	0	6	100%	6	6	VYHOVUJÚCE
Stromová 2420	45	0	0%	36	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Stromová 2436	6	0	0%	9	3	3
Uhrova 2410	4	0	0%	3	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE

úsek	kapacita parkovacích miest	zistené ďalšie nelegálne parkovacie miesta	pomer celkový počet miest / nelegálne miesta	maximálna obsadenosť počas dňa*	potrebné navýšenie kapacity	potrebné navýšenie kapacity pri legalizácii miest
Uhrova 2416	0	20	100%	15	15	VYHOVUJÚCE
Uhrova 2417	7	7	50%	16	9	2
Uhrova 2418	18	3	14%	23	5	2
Višňová 2323	104	69	40%	175	71	2
Vlárska 2202	3	34	92%	46	43	9
Vlárska 2208	10	12	55%	23	13	1
Vlárska 2213	7	1	13%	8	1	VYHOVUJÚCE
Vlárska 2309	2	1	33%	4	2	1
Vlárska 2311	23	18	44%	37	14	VYHOVUJÚCE
Vlárska 2313	16	0	0%	24	8	8
Vlárska 2314	6	8	57%	11	5	VYHOVUJÚCE
Vresová 2404	0	8	100%	6	6	VYHOVUJÚCE
Uhrova 2416	0	20	100%	15	15	VYHOVUJÚCE
Uhrova 2417	7	7	50%	16	9	2
Uhrova 2418	18	3	14%	23	5	2

#### 4.3.2 Oblasť Rača – Krasňany

V nasledujúcom grafe je uvedený priemerný počet zistených parkujúcich vozidiel za oba dni po jednotlivých sčítacích úsekoch, zároveň je viditeľná rezerva legálnych parkovacích miest. Na základe porovnania týchto údajov možno konštatovať, že sa v oblasti nachádza vyšší počet legálnych miest, ako je samotný dopyt. Na tento údaj je ale potrebné nazerať v kontexte celej oblasti. Vzhľadom na viac ako 500 identifikovaných nelegálnych miest je jasné, že medzi jednotlivými čiastkovými úsekmi oblasti sú markantné rozdiely a v mnohých je akútny nedostatok kapacity. Reprezentatívnym príkladom je úsek Kadnárova 1409, kde sa v nočných hodinách výrazne zvyšuje počet zaparkovaných vozidiel na nelegálnych státiach (viď priložený súbor s podrobnou štatistikou).

Graf 14 – Lokalita Krasňany – počet parkujúcich v priebehu dňa





V nasledujúcom grafe je znázornený podiel nelegálnych miest na celkovom počte zistených verejných miest, ktorý činí 20 %.

*Graf 15 - Krasňany - rozdelenie parkovacích miest podľa legálnosti*



V nasledujúcej tabuľke je zobrazená priemerná obsadenosť jednotlivých úsekov podľa meraných časových období, ktorá je daná ako podiel aktuálneho počtu parkujúcich vozidiel a kapacity parkovacích miest (vrátane nelegálnych) za oba sčítacie dni.

Tabuľka 7 – Obsadenosť pri započítaní legálnych aj nelegálnych miest

úsek	kapacita parkovacích miest (vrátane nelegálnych)	dopoludnia*		napoludnie*		popoludní*		noc*	
		počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť
Augustína Murína 1212	31	21	68%	22	71%	22	71%	27	87%
Cyprichova 1201	18	17	94%	13	72%	13	72%	13	72%
Cyprichova 1202	22	12	55%	14	64%	17	77%	23	105%
Cyprichova 1203	7	6	86%	6	86%	6	86%	6	86%
Cyprichova 1204	13	10	77%	8	62%	9	69%	13	100%
Cyprichova 1205	55	43	78%	38	69%	41	75%	49	89%
Cyprichova 1208	67	71	106%	68	101%	70	104%	76	113%
Cyprichova 1307	63	42	67%	41	65%	48	76%	57	90%
Cyprichova 1308	16	14	88%	15	94%	14	88%	17	106%
Cyprichova 1309	11	7	64%	7	64%	7	64%	10	91%
Cyprichova 1310	19	10	53%	9	47%	13	68%	15	79%
Černockého 1401	34	13	38%	14	41%	13	38%	18	53%
Černockého 1402	22	18	82%	20	91%	19	86%	19	86%
Černockého 1403	67	31	46%	33	49%	36	54%	46	69%
Černockého 1404	51	25	49%	23	45%	22	43%	49	96%
Hagarova 1317	62	45	73%	46	74%	51	82%	67	108%
Hagarova 1410	85	58	68%	65	76%	67	79%	83	98%
Hagarova 1411	21	17	81%	15	71%	18	86%	17	81%
Hagarova 1412	3	6	200%	5	167%	6	200%	9	300%
Hagarova 1413	54	43	80%	42	78%	47	87%	54	100%
Hečkova 1407	21	12	57%	12	57%	12	57%	19	90%
Hlinícka 1215	21	11	52%	11	52%	11	52%	10	48%
Hlinícka 1216	32	17	53%	16	50%	13	41%	15	47%
Horná 1218	24	13	54%	14	58%	15	63%	27	113%
Horská 1101	6	5	83%	6	100%	6	100%	7	117%
Horská 1220	3	24	800%	25	833%	25	833%	27	900%
Hubeného 1213	39	26	67%	30	77%	30	77%	26	67%
Hubeného 1214	29	24	83%	23	79%	18	62%	16	55%
Hubeného 1302	51	38	75%	36	71%	44	86%	41	80%
Hubeného 1303	3	5	167%	5	167%	6	200%	7	233%
Hubeného 1304	9	12	133%	11	122%	12	133%	14	156%
Hubeného 1305	7	4	57%	5	71%	5	71%	8	114%
Hubeného 1306	19	17	89%	19	100%	16	84%	19	100%
Hubeného 1311	11	7	64%	7	64%	7	64%	10	91%
Hubeného 1312	72	41	57%	44	61%	46	64%	59	82%
Jurská 1103	37	13	35%	6	16%	8	22%	8	22%
Jurská 1104	182	58	32%	58	32%	56	31%	99	54%
Jurská 1105	180	94	52%	89	49%	83	46%	129	72%



úsek	kapacita parkovacích miest (vrátane nelegálnych)	dopoludnia*		napoludnie*		popoludní*		noc*	
		počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť	počet parkujúcich	priemerná obsadenosť
Jurská 1106	28	30	107%	31	111%	30	107%	27	96%
Jurská 1107	38	35	92%	32	84%	25	66%	18	47%
Jurská 1108	91	60	66%	52	57%	61	67%	15	16%
Kadnárova 1211	21	16	76%	13	62%	15	71%	24	114%
Kadnárova 1217	19	8	42%	6	32%	4	21%	11	58%
Kadnárova 1318	60	42	70%	40	67%	44	73%	60	100%
Kadnárova 1319	52	38	73%	38	73%	37	71%	48	92%
Kadnárova 1320	22	16	73%	16	73%	17	77%	24	109%
Kadnárova 1405	33	22	67%	20	61%	22	67%	29	88%
Kadnárova 1408	48	17	35%	16	33%	17	35%	30	63%
Kadnárova 1409	36	25	69%	27	75%	25	69%	43	119%
Kadnárova 1414	12	11	92%	10	83%	9	75%	12	100%
Kadnárova 1415	15	11	73%	10	67%	11	73%	14	93%
Kadnárova 1416	14	10	71%	12	86%	11	79%	15	107%
Kadnárova 1417	112	69	62%	69	62%	70	63%	102	91%
Malokrasňanská 1109	0	1	-	1	-	1	-	1	-
Malokrasňanská 1110	18	17	94%	16	89%	17	94%	18	100%
Malokrasňanská 1111	39	26	67%	29	74%	30	77%	14	36%
Malokrasňanská 1112	70	58	83%	59	84%	54	77%	65	93%
Malokrasňanská 1113	32	17	53%	19	59%	18	56%	3	9%
Pekná cesta 1210	23	23	100%	20	87%	22	96%	18	78%
Pekná cesta 1219	80	48	60%	44	55%	42	53%	32	40%
Pekná cesta 1301	44	51	116%	42	95%	46	105%	32	73%
Pezinská 1102	9	6	67%	6	67%	6	67%	9	100%
Račianska 1114	16	19	119%	19	119%	11	69%	1	6%
Račianska 1115	15	8	53%	8	53%	6	40%	1	7%
Račianska 1116	17	9	53%	9	53%	8	47%	8	47%
Račianska 1117	8	6	75%	7	88%	7	88%	6	75%
Račianska 1207	62	34	55%	37	60%	37	60%	56	90%
Vrbenského 1313	43	26	60%	23	53%	23	53%	31	72%
Vrbenského 1314	34	33	97%	31	91%	34	100%	39	115%
Vrbenského 1315	27	23	85%	22	81%	21	78%	7	26%
Vrbenského 1316	30	22	73%	19	63%	23	77%	30	100%

V nasledujúcej tabuľke je uvedené potrebné navýšenie kapacity, a to pri uvažovaní iba súčasných legálnych parkovacích miest a tiež pri uvažovaní všetkých miest, teda vrátane nelegálnych (za predpokladu ich 100% legalizácie, čo však vo väčšine prípadov nie je reálne).

Tabuľka 8 – Potrebné navýšenie kapacity parkovacích miest

úsek	kapacita parkovacích miest	zistené ďalšie nelegálne parkovacie miesta	pomer celkový počet miest / nelegálne miesta	maximálna obsadenosť počas dňa*	potrebné navýšenie kapacity	potrebné navýšenie kapacity pri legalizácii miest
Augustína Murína 1212	0	31	100%	27	<b>27</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1201	18	0	0%	17	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1202	22	0	0%	23	<b>1</b>	<b>1</b>
Cyprichova 1203	6	1	14%	6	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1204	13	0	0%	13	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1205	47	8	15%	49	<b>2</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1208	55	12	18%	76	<b>21</b>	<b>9</b>
Cyprichova 1307	63	0	0%	57	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1308	16	0	0%	17	<b>1</b>	<b>1</b>
Cyprichova 1309	11	0	0%	10	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Cyprichova 1310	19	0	0%	15	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Černockého 1401	20	14	41%	18	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Černockého 1402	22	0	0%	20	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Černockého 1403	67	0	0%	46	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Černockého 1404	24	27	53%	49	<b>25</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hagarova 1317	52	10	16%	67	<b>15</b>	<b>5</b>
Hagarova 1410	71	14	16%	83	<b>12</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hagarova 1411	20	1	5%	18	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hagarova 1412	3	0	0%	9	<b>6</b>	<b>6</b>
Hagarova 1413	48	6	11%	54	<b>6</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hečkova 1407	21	0	0%	19	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hlinícka 1215	0	21	100%	11	<b>11</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hlinícka 1216	0	32	100%	17	<b>17</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Horná 1218	16	8	33%	27	<b>11</b>	<b>3</b>
Horská 1101	1	5	83%	7	<b>6</b>	<b>1</b>
Horská 1220	3	0	0%	27	<b>24</b>	<b>24</b>
Hubeného 1213	24	15	38%	30	<b>6</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hubeného 1214	9	20	69%	24	<b>15</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hubeného 1302	43	8	16%	44	<b>1</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hubeného 1303	3	0	0%	7	<b>4</b>	<b>4</b>
Hubeného 1304	9	0	0%	14	<b>5</b>	<b>5</b>
Hubeného 1305	7	0	0%	8	<b>1</b>	<b>1</b>
Hubeného 1306	18	1	5%	19	<b>1</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hubeného 1311	11	0	0%	10	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Hubeného 1312	70	2	3%	59	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Jurská 1103	22	15	41%	13	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Jurská 1104	182	0	0%	99	<b>VYHOVUJÚCE</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Jurská 1105	122	58	32%	129	<b>7</b>	<b>VYHOVUJÚCE</b>
Jurská 1106	18	10	36%	31	<b>13</b>	<b>3</b>



úsek	kapacita parkovacích miest	zistené ďalšie nelegálne parkovacie miesta	pomer celkový počet miest / nelegálne miesta	maximálna obsadenosť počas dňa*	potrebné navýšenie kapacity	potrebné navýšenie kapacity pri legalizácii miest
Jurská 1107	20	18	47%	35	15	VYHOVUJÚCE
Jurská 1108	55	36	40%	61	6	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1211	10	11	52%	24	14	3
Kadnárova 1217	0	19	100%	11	11	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1318	57	3	5%	60	3	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1319	48	4	8%	48	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1320	21	1	5%	24	3	2
Kadnárova 1405	32	1	3%	29	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1408	37	11	23%	30	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1409	34	2	6%	43	9	7
Kadnárova 1414	10	2	17%	12	2	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1415	15	0	0%	14	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Kadnárova 1416	14	0	0%	15	1	1
Kadnárova 1417	98	14	13%	102	4	VYHOVUJÚCE
Malokrasňanská 1109	0	0	-	1	1	1
Malokrasňanská 1110	18	0	0%	18	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Malokrasňanská 1111	39	0	0%	30	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Malokrasňanská 1112	70	0	0%	65	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Malokrasňanská 1113	32	0	0%	19	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Pekná cesta 1210	13	10	43%	23	10	VYHOVUJÚCE
Pekná cesta 1219	80	0	0%	48	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Pekná cesta 1301	44	0	0%	51	7	7
Pezinská 1102	2	7	78%	9	7	VYHOVUJÚCE
Račianska 1114	0	16	100%	19	19	3
Račianska 1115	11	4	27%	8	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Račianska 1116	5	12	71%	9	4	VYHOVUJÚCE
Račianska 1117	3	5	63%	7	4	VYHOVUJÚCE
Račianska 1207	48	14	23%	56	8	VYHOVUJÚCE
Vrbenského 1313	41	2	5%	31	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Vrbenského 1314	28	6	18%	39	11	5
Vrbenského 1315	27	0	0%	23	VYHOVUJÚCE	VYHOVUJÚCE
Vrbenského 1316	26	4	13%	30	4	VYHOVUJÚCE

#### **4.4 URČENIE KRITICKÝCH FAKTOROV MAJÚCICH VPLYV NA AKTUÁLNU DOPRAVU V POKOJI NA ÚZEMÍ**

V riešených lokalitách Kramáre a Krasňany je významným faktorom komplikujúcim dopravu v pokoji priestorové usporiadanie - nedostatočná šírka miestnych obslužných komunikácií neumožňuje vyznačenie dostatočne veľkého počtu parkovacích miest. Doprava v pokoji je tak vo veľkej miere realizovaná na chodníkoch priliehajúcich k vozovke, a to často buď na úkor zákonom predpísaného voľného priechodzieho priestoru 1,5m, alebo prejazdneho profilu 3m pre oba smery, porušujúc tak ustanovenia *Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke* – viď podkapitola 4.7.

V porovnaní s lokalitami Dlhé Diely a Dvory, ktoré boli riešené v rámci druhej zákazky, je tiež badateľný výrazne nižší počet miest v neverejných garážach. Tento problém sa prejavuje najmä v častiach s viacpodlažnou panelovou zástavbou.

V lokalite Kramáre je určujúcim faktorom prítomnosť niekoľkých nemocničných zariadení, ktoré generujú vysoký dopyt obzvlášť v dopoludňajších a popoludňajších hodinách. Vplyvom zvýšeného dopytu vznikajú kapacitné problémy najmä v oblastiach v blízkom okolí týchto zariadení.

Okrem toho je významným faktorom pokračujúci rast životnej úrovne a s tým spojený rast stupňa automobilizácie. V tomto smere je zásadná otázka tzv. udržateľnej mobility. Súčasný trend je dlhodobo neudržateľný z hľadiska priestorového, energetického či klimatického. Z tohto dôvodu je nevyhnutné smerovať ku postupnej zmene myslenia spoločnosti - vlastníctvo osobného vozidla nie je automaticky spojené s nárokom na bezplatné parkovanie.

Opísané problémy úzko súvisia s ďalším, a síce s absenciou celomestského systému regulácie dopravy v pokoji. V prípade, že rezidenti nie sú nijakým spôsobom zvýhodňovaní, klesá ich motivácia prihlásenia sa na trvalý pobyt, čo spôsobuje mestu finančné straty na podielových daniach od štátu. Tieto prostriedky by mohli byť využité na riešenie problémov s dopravou v pokoji, napr. zvyšovaním súčasných parkovacích kapacít alebo podporou alternatívnych foriem prepravy (pešej a cyklistickej infraštruktúry, verejnej dopravy alebo zdieľanej mobility).

#### **4.5 ANALÝZA DOTERAJŠÍCH SPRACOVANÝCH ŠTÚDIÍ A DOKUMENTÁCIÍ V OBLASTI DOPRAVY V POKOJI**

Strategickým dokumentom v oblasti dopravy v Bratislave je Územný generel dopravy. Jeho úlohou je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie budúceho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Obsahom generelu sú analýzy a návrhy riešení pre všetky druhy dopravy a dopravných potrieb v závislosti na predpokladoch socio-demografického, hospodárskeho a priestorového rozvoja. V rámci prípravy tohoto dokumentu boli v roku 2014 realizované viaceré dopravné prieskumy, pričom jedným z nich bol aj prieskum statickej dopravy. Výstupom tejto analýzy bolo získanie prehľadu o typoch státí na jednotlivých uliciach vo vopred stanovených okrskoch. Na základe týchto údajov bolo možné stanoviť percento obsadenosti plôch určených na odstavovanie a parkovanie vozidiel. Údaje boli ďalej použité pri analýze smerového prieskumu a zostavovaní matic prepravných vzťahov vrátane dopravného modelu podľa zadaných scenárov. Zistené závery boli zhrnuté do štyroch hlavných bodov:

- nelegálne a nežiaduce legálne státie na miestach nevhodných pre parkovanie s negatívnym dopadom na bezpečnosť dopravy
- nedisciplinovanosť pri platbách za parkovanie
- nejednotná parkovacia politika pre rezidentov
- absencia možnosti efektívneho porovnania viacerých druhov dopravy

Z toho vyplývajú odporúčania v oblasti statickej dopravy, ktoré zahŕňajú predovšetkým realizovanie celomestskej parkovacej politiky v niekoľkých fázach, infraštruktúrne opatrenia zamerané na

výstavbu záchytných parkovísk P+R, alebo podporu služieb typu carsharing či zvýšenie atraktivity iných typov dopravy.

V roku 2016 si dal magistrát hl. mesta spoločnosťou Deloitte spracovať „Audit fungovania parkovacej politiky v Bratislave a jej mestských častiach“. Ten má slúžiť ako podklad k následným krokom pri príprave a implementácii parkovacej politiky a systému parkovania v Bratislave. Výstup bude využitý ako základ pri príprave zadávacej dokumentácie pre výber dodávateľa systému, technológií a prevádzkovateľa verejného parkovania. V audite je navrhnutý procesný model zabezpečenia systému parkovania, uvedená je koncepcia technologického zabezpečenia a zaoberá sa tiež posúdením nákladov, výnosov, legislatívnych aspektov a komunikačno-marketingových aspektov. Na základe uvedeného harmonogramu mal systém plne fungovať od roku 2018, to sa však z viacerých dôvodov nepodarilo dosiahnuť.

Problematickou dopravu v pokoji sa nezaobrá len magistrát, ale aj niektoré mestské časti v ktorých je situácia často na neúnosnej úrovni. Mestská časť Petržalka si nechala v roku 2013 vypracovať Výskumným ústavom dopravným štúdiu s názvom „Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia“, ktorá na základe medzinárodne uznávaných metód pre riešenie regulácie statickej dopravy predstavuje možné zmeny v systéme parkovania. V štúdiu je navrhnuté, aby presne vymedzené líniové parkovacie plochy pozdĺž komunikácií a na malých parkoviskách v rámci sídliskovej zástavby boli vyznačené ako vyhradené pre tzv. I. tarifné pásmo, a na základe vydanéj parkovacej karty slúžili v noci výhradne rezidentom. Ďalšie parkovacie miesta na okrajoch sídliska v II. tarifnej zóne by umožňovali aj celodenné parkovanie návštevníckej verejnosti, prípadne zamestnancov blízkych administratívnych objektov. Štúdia pripomína aj potrebu výstavby nových parkovacích miest a parkovacích domov. V súlade s touto štúdiou bol spustený pilotný projekt parkovacej politiky (viď podkapitola 3.4).

Ako prvá mestská časť Bratislavy má Petržalka od roku 2018 vytvorenú aj štúdiu pešej dopravy, ktorú vyhotovil architektonicko-urbanistický ateliér IN ARCHITEKTI. Územie bolo hodnotené podľa tradičného rozdelenia na obytné celky Dvory, Háje a Lúky a cieľom bolo spracovať koncepčný materiál, ktorý vytvorí podklad pre projektovú prípravu programu revitalizácie verejných priestranstiev. V súvislosti so statickou dopravou štúdia konštatuje, že „divoké“ parkovanie spôsobuje výrazne prekážky pre chodcov a môže byť aj príčinou dopravných nehôd. Na viacerých konkrétnych príkladoch je ilustrované nevhodné parkovanie a aj z výsledkov prieskumu bariér vnímaných chodcami vyplýva potreba regulácie parkovania a zavedenia parkovacej politiky.

Vzhľadom k vysokej miere suburbanizácie v posledných rokoch, ktorú približuje „Štúdia demografického potenciálu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050“ neustále rastie množstvo denne dochádzajúcich obyvateľov využívajúcich vo veľkej miere individuálnu automobilovú dopravu. Množstvo áut vytvára v rannej a poobednej špičke zápchy na takmer všetkých vjazdoch do mesta a nosných vnútromestských komunikáciách. Rastie tak nespokojnosť obyvateľov mesta s dopravnou situáciou, ktorí požadujú dlhodobé a funkčné riešenia.

Jedným z riešení sú spomenuté P+R parkoviská, ktorými sa zaoberal napr. Inštitút priestorového plánovania vo svojom dokumente s názvom „Vyhľadávacia štúdia možností realizácie záchytných parkovísk a parkovacích domov v Bratislave“. Lokality, ktoré by mohli byť vhodné pre zriadenie parkovísk sú určené v spomenutom Územnom genereli dopravy a tiež v územnom pláne. Štúdia hodnotila súčasný stav týchto lokalít, definovala základné smery dopravy a výsledkom bol návrh potenciálnych lokalít pre umiestnenie P+R parkovísk. Na základe viacerých kritérií je v závere doporučené realizovať vybrané záchytné parkoviská, konkrétne v lokalitách Janíkov dvor, Račavýchod, Senecká, Rožňavská, Bojnická, Podunajské Biskupice, Pálenisko a Lamačská brána. Realizácia však musí byť sprevádzaná podporou mestskej hromadnej dopravy a jej previazaním so systémom parkovísk.

Potrebu preferencie MHD na úkor IAD zdôrazňuje aj dokument „Koncepcia rozvoja MHD 2013-2025“, pričom dôraz je kladený na zvyšovanie kvality verejnej dopravy v súčinnosti s pripravovanou parkovacou politikou mesta tak, aby MHD bola pripravená na predpokladaný zvýšený záujem o jej



využívanie po zavedení parkovacej politiky, a zároveň predstavovala plnohodnotnú alternatívu k individuálnej doprave.

#### 4.6 VPLYV AKTUÁLNEJ ORGANIZÁCIE DOPRAVY A DOPRAVY V POKOJI NA BILANCIU PARKOVANIA

Vzhľadom na skutočnosti uvedené v podkapitolách 3.4 a 3.7 je možno konštatovať, že za súčasného stavu je kapacita jednotlivých lokalít maximalizovaná. Zavedením parkovacej politiky s určitou dôjde k jej poklesu, a to aj pri zlegalizovaní niektorých nelegálnych miest. Záverečná bilancia parkovania je uvedená v podkapitole 4.8, o možnostiach navýšenia kapacity pojednáva podkapitola 4.10.

#### 4.7 PORUŠOVANIE USTANOVENÍ ZÁKONA PRI PARKOVANÍ

V oboch riešených oblastiach dochádza vzhľadom na ich kapacitné problémy k početným porušeniam ustanovení *Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke* súvisiacich s parkovaním. Všetky parkovacie miesta v rozpore so zákonom sú zakreslené v pasporte (viď prílohy B.3.1 a B.3.3, resp. B.4.1 a B.4.3, príp. elektronická príloha B).

Najčastejšie priestupky pri parkovaní:

- § 23 (1) – nedodržanie voľného prejazdného profilu (6m pri obojsmernej, 3m pri jednosmernej komunikácii)
- § 23 (2) – státie mimo vyznačených miest na parkovisku, blokovanie vjazdu a výjazdu
- § 25 (1) c – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov
- § 25 (1) d – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky
- § 25 (1) s – státie na cestnej a verejnej zeleni
- § 25 (1) u – státie na iných miestach, kde státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel (napr. vjazdy a výjazdy z pozemkov)
- § 52 (2) – státie na chodníku pri nedodržaní voľnej šírky chodníka 1,5m; státie na chodníku, ktorý neprilieha k ceste

#### Kramáre

- § 23 (1) – nedodržanie voľného prejazdného profilu (6m pri obojsmernej, 3m pri jednosmernej komunikácii)**

typický výskyt – Uhrova, Jelšová, Jaskový rad



Obrázok 10 - Nedodržiavanie voľného prejazdného profilu na Uhrovej

**b. § 23 (2) – státie mimo vyznačených miest na parkovisku, blokovanie vjazdu a výjazdu**

typický výskyt – Stará Klenová, Vlárská, Rozvodná



*Obrázok 11 - Státie mimo vyznačených miest na parkovisku na Starej Klenovej*

**c. § 25 (1) c – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov**

typický výskyt – Vlárská



*Obrázok 12 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov na Vlárскеj*

**d. § 25 (1) d – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky**

typický výskyt – Hrdličkova x Ďumbierska, Vlárská x Olivová, Stará Klenová x Kízavá, Jahodová x Uhrova



*Obrázok 13 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky Hrdličkova x Ďumbierska*

**e. § 25 (1) s – státie na cestnej a verejnej zeleni**

typický výskyt – Opavská, Višňová, Černicová



*Obrázok 14 - Státie na zeleni na Opavskej*

**f. § 25 (1) u – státie na iných miestach, kde státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel (napr. vjazdy a výjazdy z pozemkov, garáží, parkovacích miest; miesta určené na vyhýbanie sa protiúdcim vozidlám alebo na otáčanie vozidiel IZS a technických služieb )**

typický výskyt – Bárdošova, Na Revíne



Obrázok 15 - Blokovanie zberných kontajnerov na Bárdošovej

**g. § 52 (2) – státie na chodníku pri nedodržaní voľnej šírky chodníka 1,5m; státie na chodníku, ktorý neprilieha k ceste**

typický výskyt – Jahodová, Royova, Hroznová, Klenová, Olivová



Obrázok 16 - Nedodržiavanie voľnej šírky chodníka 1,5m na Jahodovej

**Krasňany**

**a. § 23 (1) – nedodržanie voľného prejazdného profilu (6m pri obojsmernej, 3m pri jednosmernej komunikácii)**

typický výskyt – Hlinická, Pezinská, Augustina Murína, Kadnárova





*Obrázok 17 - Nedodržiavanie voľného prejazdného profilu na Hliníkovej*

**b. § 23 (2) – státie mimo vyznačených miest na parkovisku, blokovanie vjazdu a výjazdu**

typický výskyt – Jurská



*Obrázok 18 - Státie mimo vyznačených miest na parkovisku na Jurskej*

**c. § 25 (1) c – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov**

typický výskyt – Augustína Murína



*Obrázok 19 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m pred priechodom pre chodcov na A. Murína*

**d. § 25 (1) d – státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky**

typický výskyt – Kadnárova x Vrbenského



*Obrázok 20 - Státie vo vzdialenosti menšej ako 5m od hranice križovatky Kadnárova x Vrbenského*

**e. § 25 (1) s – státie na cestnej a verejnej zeleni**

typický výskyt – Hlinícka



*Obrázok 21 - Státie na zeleni na Hliníckej*

- f. § 25 (1) u – státie na iných miestach, kde státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel (napr. vjazdy a výjazdy z pozemkov, garáží, parkovacích miest; miesta určené na vyhýbanie sa protiúdcim vozidlám alebo na otáčanie vozidiel IZS a technických služieb )**

typický výskyt – Hagarova



*Obrázok 22 - Blokovanie vchodu do vnútrobloku na Hagarovej*

- g. § 52 (2) – státie na chodníku pri nedodržaní voľnej šírky chodníka 1,5m; státie na chodníku, ktorý neprilieha k ceste**

typický výskyt – Hubeného, Hagarova





Obrázok 23 - Nedodržiavanie voľnej šírky chodníka 1,5m na Hagarovej

## 4.8 CELKOVÉ POSÚDENIE A VYBILANCOVANIE DOPRAVY V POKOJI V HODNOTENÝCH ETAPÁCH

### 4.8.1 Oblasť Nové Mesto – Kramáre

V rámci zákazky bolo celé územie o rozlohe 106 ha zahŕňajúce 32 ulíc rozdelené do 90 uličných segmentov (väčšinou odpovedajúcich medzikrižovatkovým úsekom). V celej oblasti žije 6 504 obyvateľov (k 31.12.2020) a nachádza sa tu 3 013 bytových jednotiek (k 30.6.2019).

#### V rámci pasportizácie územia bolo zaznamenaných:

- 998 verejných parkovacích miest na komunikáciách
- 1069 nelegálnych miest
- 2147 neverejných miest (cca 600 sčítaných)
- 1559 miest v neverejných garážach
- 207 miest vo verejných garážach
- 147 verejných strážených miest

#### Bilancia dopytu

- 2685 registrovaných motorových vozidiel
- 2105 registrovaných osobných vozidiel
- 2165 vozidiel na uliciach pri prieskume (dopoludňajšie maximum)

#### Bilancia ponuky

- 998 verejných miest v oblasti
- 1069 nelegálnych miest

Kapacitné problémy oblasti sú najbadateľnejšie v dopoludňajších a popoludňajších hodinách, kedy dochádza ku značnému preťažovaniu, a to najmä parkovaním nerezidentov, smerujúcich do rôznych nemocničných zariadení. Za súčasného stavu ale oblasť nie je schopná uspokojiť dopyt po parkovaní vozidiel ani v popoludňajších a nočných hodinách, kedy už má parkovanie skôr rezidenčný charakter. Zo štatistického vyhodnotenia bolo zistené, že deficit parkovacích kapacít je na úrovni viac ako 500 miest. V okolí nemocnice je nutné preferovať miesta pre rezidentov a krátkodobé spoplatnené parkovanie návšteví. Nutná výstavba ďalších parkovacích kapacít pre návštevníkov.

#### 4.8.2 Oblasť Rača – Krasňany

V rámci zákazky bolo celé územie o rozlohe 157 ha zahŕňajúce 15 ulíc rozdelené do 71 uličných úsekov (väčšinou odpovedajúcich medzikrižovatkovým úsekom). V celej oblasti žije 6036 obyvateľov (k 31.12.2020) a nachádza sa tu 3 104 bytových jednotiek (k 30.6.2019).

##### V rámci pasportizácie územia bolo zaznamenaných:

- 2114 verejných parkovacích miest na komunikáciách
- 521 nelegálnych miest
- 1368 neverejných miest (493 sčítaných)
- 976 miest v neverejných garážach
- 100 miest vo verejných garážach
- 52 verejných stráženských miest

##### Bilancia dopytu

- 2688 registrovaných motorových vozidiel
- 2107 registrovaných osobných vozidiel
- 2048 vozidiel na uliciach pri prieskume (nočné maximum)

##### Bilancia ponuky

- 2114 verejných miest v oblasti
- 521 nelegálnych miest

Oblasť má z hľadiska kapacity potenciál uspokojiť dopyt po parkovaní vozidiel i po realizácii zón. Časť nelegálnych miest je možné pri spracovaní projektovej dokumentácie zón vyznačiť miestnou úpravou. Prevláda rezidentný spôsob parkovania.

### 4.9 POROVNÁVANIE ZÁVEROV ANALÝZ S PREDCHÁDZAJÚCIMI ŠTÚDIAMI V OBLASTI DOPRAVY V POKOJI

V rámci minulých realizovaných štúdií uvedených v podkapitole 4.5 bola doprava v pokoji podrobnejšie analyzovaná iba pri tvorbe *Územného generelu dopravy*. Súčasťou analýzy bol aj prieskum statickej dopravy, ktorého výsledky sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke. Z nich vyplynulo, že v celomestskom ponímaní predstavovali rezidenti 81% zaznamenaných odparkovaných vozidiel a zvyšných 19% tvorili vozidlá nerezidentov. Pre účely *Územného generelu* bolo ako „rezident“ definované každé vozidlo s EČV mesta Bratislava, ostatné vozidlá boli brané ako nerezidenti. Tento výklad je do značnej miery nepresný, pretože nezohľadňuje príslušnosť bydliska majiteľa ku konkrétnej lokalite. To je obvykle základným predpokladom väčšiny systémov rezidentského parkovania, ktoré umožňuje neobmedzené státie vozidla iba pre úzko špecifikované územie (zónu). Ďalším zisteným poznatkom je, že v priemere 10% vozidiel parkovalo na nelegálnych miestach, avšak situácia sa značne líši v jednotlivých lokalitách. To je možné pozorovať aj pri porovnaní týchto záverov z ÚGD s aktuálnym prieskumom.

Tabuľka 9 – Výstupy z *Územného generelu dopravy*

okres	celkom zaznamenaných unikátnych EČV		unikátnych EČV z Bratislavy		unikátnych EČV z ostatných častí Slovenska a zahraničia		počet nelegálne parkujúcich vozidiel	
I. a III.	23 813	100 %	18 578	78 %	5 235	22 %	2 450	10 %
II.	27 710	100 %	21 644	78 %	6 066	22 %	3 143	11 %
IV.	19 649	100 %	16 065	82 %	3 584	18 %	1 738	9 %
V.	28 633	100 %	24 298	85 %	4 335	15 %	2 357	8 %
Celá Bratislava	97 899	100 %	78 980	81 %	18 919	19 %	9 689	10 %

V oblasti Kramárov bolo zistené, že až 51,72% zo všetkých identifikovaných parkovacích miest tvorili miesta nelegálne. Táto hodnota je päťnásobne vyššia oproti priemeru udávanému v Územnom genereli dopravy a svedčí o tom, že v lokalite sú značné problémy s parkovaním spôsobené najmä kopcovitým charakterom územia a vysokou hustotou zástavby. Rezidenti tvorili na Kramároch 70%-ný podiel zo zaznamenaných vozidiel a zvyšných 30% tak predstavovali nerezidentské vozidlá. Vysoký podiel nerezidentov je daný predovšetkým umiestnením niekoľkých zdravotníckych zariadení s celoštátnou pôsobnosťou. Tie generujú zvýšenú dopravnú záťaž, ktorá sa premieta aj do statickej dopravy.

V lokalite Krasňany bolo zaevidovaných 24,15% nelegálnych miest z celkového počtu, čo taktiež predstavuje približne 2,5 násobok udávaného priemeru. Podobne ako na Kramároch bolo zo všetkých vozidiel 74% rezidentov a 26% nerezidentov. Keďže v skúmanom území sa okrem bytovej zástavby nachádzajú aj priemyselné a administratívne areály, je predpoklad že práve to spôsobuje zistenú nepriaznivú situáciu statickej dopravy.

## 4.10 NÁVRH ORGANIZÁCIE ZÓN PARKOVACEJ POLITIKY

Návrh počíta s rozdelením územia do troch základných typov zón:

- **rezidentská**
  - státie umožnené len držiteľom rezidentských kariet, tzn. ľuďom s trvalým pobytom, príp. sídlom firmy/prevádzky v zóne
  - navrhnutá primárne v oblastiach s celodenne vysokou obsadenosťou a zároveň vysokým podielom rezidentov
- **zmiešaná 2h**
  - držiteľia rezidentských kariet parkujú bez obmedzení, návštevníci z iných zón max. 2 hodiny, výhradne v časoch nižšej obsadenosti (napr. 8:00 – 16:00)
  - navrhnutá v oblastiach, kde bola v priebehu dňa zaznamenaná nižšia obsadenosť, tento spôsob regulácie umožňuje krátkodobé návštevy zóny aj nerezidentov, zároveň však zamedzuje ich dlhodobému blokovaniu kapacít pre rezidentov
- **zmiešaná 6h**
  - držiteľia rezidentských kariet parkujú bez obmedzení, návštevníci z iných zón max. 6 hodín
  - navrhnutá v oblastiach s celodenne nízkou obsadenosťou a nízkym podielom rezidentov, umožňuje dlhodobejšie státie nerezidentov

*Pozn.: Navrhnuté časové obmedzenia je možné upraviť s prihliadnutím na miestne špecifiká konkrétnych zón.*

V prípade, že bolo na základe dodatočnej kontroly cez katastrálnu mapu zistené, že daný sčítací úsek leží na súkromnom pozemku, je v tabuľke uvedené *súkromné*.

V prípade, že sa úsek nachádzal v mieste, kde nie je z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky možné vytvoriť žiadne parkovacie kapacity, bol tento zaradený do zóny *zákaz státia*.

Návrh principiálne vychádza z nasledujúcich kritérií:

- |  |   |
|--|---|
| • počet legálnych a nelegálnych miest v zóne | • funkčné využitie zóny                   |
| • kapacita garáží                            | • bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky |
| • podiel rezidentov                          | • logická nadväznosť                      |
| • obsadenosť zóny v priebehu dňa             |   |

Výstupom z návrhu sú tab. a prehľadné výkresy s farebne odlíšenými zónami pre obe riešené oblasti, vid' prílohy B.3.2 a B.3.4, resp. B.4.2 a B.4.4, príp. elektronická príloha B.

Tabuľka 10 - Kramáre – navrhované opatrenia v jednotlivých úsekoch

úsek	typ zóny
Bárdošova 2319	zmiešaná 6h
Bárdošova 2321	rezidentská
Bárdošova 2432	zákaz stáťia
Bárdošova 2434	zmiešaná 6h
Čádrova 2427	rezidentská
Černicová 2429	súkromné
Černicová 2430	rezidentská
Černicová 2431	súkromné
Ďumbierska 2108	zmiešaná 2h
Ďumbierska 2109	zmiešaná 6h
Ďurgalova 2116	rezidentská
Guothova 2433	zmiešaná 2h
Hrdličkova 2105	zmiešaná 2h
Hrdličkova 2107	rezidentská
Hroznová 2421	rezidentská
Hroznová 2422	súkromné
Jahodová 2117	zmiešaná 2h
Jahodová 2405	rezidentská
Jakubíkova 2403	zmiešaná 2h
Jaskový rad 2409	rezidentská
Jaskový rad 2424	súkromné
Jelšová 2414	rezidentská
Jelšová 2415	rezidentská
Klenová 2209	súkromné
Klenová 2211	zmiešaná 2h
Klenová 2212	rezidentská
Klenová 2216	zmiešaná 2h
Klenová 2217	rezidentská
Klenová 2307	zmiešaná 2h
Klenová 2308	súkromné
Kľzavá 2302	rezidentská
Kurucova 2425	rezidentská
Kurucova 2426	zmiešaná 2h
Ladzianskeho 2435	zmiešaná 6h
Limbová 2101	zmiešaná 2h
Limbová 2102	zmiešaná 6h
Limbová 2103	zmiešaná 6h
Limbová 2104	zmiešaná 6h
Limbová 2201	zmiešaná 2h
Magurská 2218	zákaz stáťia
Magurská 22181	súkromné
Magurská 2219	zmiešaná 2h
Magurská 2220	súkromné
Magurská 2301	zmiešaná 2h
Na Revíne 2315	zmiešaná 2h
Na Revíne 2316	zmiešaná 2h
Na Revíne 2317	zmiešaná 2h
Na Revíne 2318	rezidentská
Olivová 2210	rezidentská
Opavská 2111	zmiešaná 6h
Opavská 2112	zmiešaná 6h
Opavská 2113	zmiešaná 6h
Opavská 2114	súkromné
Opavská 2115	zmiešaná 2h
Pod Klepáčom 2106	zmiešaná 2h
Pod Krásnou hôrkou 2203	súkromné

úsek	typ zóny
Pod Krásnou hôrkou 2204	súkromné
Pod Krásnou hôrkou 2205	súkromné
Pod Krásnou hôrkou 2206	súkromné
Pod Krásnou hôrkou 2207	súkromné
Pražská 2408	zmiešaná 2h
Royova 2407	súkromné
Royova 2412	rezidentská
Royova 2413	rezidentská
Rozvodná 2214	zmiešaná 2h
Rozvodná 2215	zmiešaná 2h
Rozvodná 22151	rezidentská
Rozvodná 22152	súkromné
Stará Klenová 2303	zmiešaná 2h
Stará Klenová 2304	zmiešaná 2h
Stará Klenová 2306	súkromné
Stará Klenová 23061	zmiešaná 6h
Stará Klenová 2310	zmiešaná 2h
Stromová 2401	zmiešaná 2h
Stromová 2402	zmiešaná 2h
Stromová 2420	zmiešaná 6h
Stromová 2436	zmiešaná 2h
Uhrova 2410	rezidentská
Uhrova 2416	rezidentská
Uhrova 2417	rezidentská
Uhrova 2418	rezidentská
Višňová 2323	rezidentská
Vlárska 2202	zmiešaná 2h
Vlárska 2208	zmiešaná 2h
Vlárska 2213	zmiešaná 2h
Vlárska 2309	zmiešaná 2h
Vlárska 2311	zmiešaná 2h
Vlárska 2313	zmiešaná 2h
Vlárska 2314	zmiešaná 2h
Vresová 2404	rezidentská

Tabuľka 11 - Krasňany – navrhované opatrenia v jednotlivých úsekoch

úsek	typ zóny
Augustína Murína 1212	rezidentská
Cyprichova 1201	súkromné
Cyprichova 1202	zmiešaná 2h
Cyprichova 1203	rezidentská
Cyprichova 1204	zmiešaná 2h
Cyprichova 1205	zmiešaná 2h
Cyprichova 1208	zmiešaná 2h
Cyprichova 1307	zmiešaná 2h
Cyprichova 1308	zmiešaná 2h
Cyprichova 1309	zmiešaná 2h
Cyprichova 1310	zmiešaná 2h
Černockého 1401	zmiešaná 6h
Černockého 1402	zmiešaná 6h
Černockého 1403	zmiešaná 6h
Černockého 1404	zmiešaná 2h
Hagarova 1317	zmiešaná 2h
Hagarova 1410	zmiešaná 2h
Hagarova 1411	zmiešaná 6h
Hagarova 1412	rezidentská
Hagarova 1413	zmiešaná 2h
Hečkova 1407	zmiešaná 6h
Hlinícka 1215	rezidentská
Hlinícka 1216	rezidentská
Horná 1218	rezidentská
Horská 1101	rezidentská
Horská 1220	zmiešaná 6h
Hubeného 1213	rezidentská
Hubeného 1214	rezidentská
Hubeného 1302	zmiešaná 2h
Hubeného 1303	rezidentská
Hubeného 1304	rezidentská
Hubeného 1305	rezidentská
Hubeného 1306	zmiešaná 2h
Hubeného 1311	zmiešaná 2h
Hubeného 1312	zmiešaná 6h
Jurská 1103	zmiešaná 6h
Jurská 1104	súkromné
Jurská 1105	zmiešaná 6h
Jurská 1106	zmiešaná 6h
Jurská 1107	zmiešaná 6h
Jurská 1108	zmiešaná 6h
Kadnárova 1211	rezidentská
Kadnárova 1217	rezidentská
Kadnárova 1318	zmiešaná 2h
Kadnárova 1319	zmiešaná 2h
Kadnárova 1320	zmiešaná 2h
Kadnárova 1405	zmiešaná 6h
Kadnárova 1408	zmiešaná 6h
Kadnárova 1409	zmiešaná 2h
Kadnárova 1414	zmiešaná 2h
Kadnárova 1415	zmiešaná 2h
Kadnárova 1416	zmiešaná 2h
Kadnárova 1417	zmiešaná 2h
Malokrasňanská 1109	rezidentská
Malokrasňanská 1110	zmiešaná 2h
Malokrasňanská 1111	súkromné

úsek	typ zóny
Malokrasňanská 1112	zmiešaná 6h
Malokrasňanská 1113	súkromné
Pekná cesta 1210	rezidentská
Pekná cesta 1219	zmiešaná 6h
Pekná cesta 1301	zmiešaná 2h
Pezinská 1102	rezidentská
Račianska 1114	zákaz stáť
Račianska 1115	zákaz stáť
Račianska 1116	zákaz stáť
Račianska 1117	zákaz stáť
Račianska 1207	rezidentská
Vrbenského 1313	zmiešaná 2h
Vrbenského 1314	zmiešaná 2h
Vrbenského 1315	súkromné
Vrbenského 1316	súkromné

## 5 ZÁVEREČNÉ ODPORÚČANIA

Zavedením parkovacích zón dôjde k nutnej regulácii parkovania v Bratislave. Systém ale bude efektívne plniť svoje ciele len za podmienky dôslednej kontroly a vymáhania pokút za nedodržiavanie pravidiel. V dôsledku toho nevyhnutne dôjde k zániku nelegálnych miest a teda aj markantnému zníženiu kapacity oblasti. Vzhľadom na prevládajúci rezidenčný charakter oblasti Krasňany možno predpokladať, že stav dopravy v pokoji bude v priebehu dňa stabilizovaný. Zónový systém totiž predpokladá zrušenie súčasných vyhradených miest pre držiteľov konkrétnych EČV – v prípade zaradenia do zmiešanej zóny tak nebudú návštevníci nútení parkovať v rozpore so zákonom. Problematické bude primárne časové rozmedzie 16:00 – 8:00, kedy bude deficit kapacity najakútnejší. V oblasti Kramáre možno očakávať problémy skôr v dopoludňajších a popoludňajších hodinách v blízkom okolí nemocničných zariadení. Preto je pred samotnou realizáciou nevyhnutné riešiť otázku jej potenciálneho navýšenia, a to napr.:

- legalizáciou niektorých nelegálnych miest (zjednosmernenie komunikácie, príp. zriadenie jednopruhovej obojsmernej komunikácie s výhybňami, využitie chodníka na jednej strane komunikácie, stavebné rozšírenie dopravného priestoru, udelenie výnimky v hraničných prípadoch – napr. prejazdny priestor 5,75m)
- navýšením parkovacích kapacít nemocničných zariadení (prioritne Národný onkologický ústav)
- odkúpením existujúcich málo využívaných parkovacích plôch / garáží zo súkromného vlastníctva
- revitalizáciou existujúcich kapacít (odstránenie bujnejšej vegetácie, obnova vodorovného dopravného značenia, rozšírenie spevnenej plochy)
- prestavbou existujúcich hromadných garážových domov so samostatnými garážami na priestorovo efektívnejšie a kapacitnejšie otvorené garáže
- budovaním nových hromadných parkovacích plôch / garáží
- odstránením odstavených vrakov vozidiel