

# ANALÝZA – PROBLEMATICKÉ PODNETY - PARKOVANIE



Tento materiál je výstupom projektu *Participácia, informovanosť a tvorba verejných politík na úrovni samospráv - Odkaz pre starostu 2.0*. Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu cez operačný program Efektívna verejná správa.



**Európska únia**  
**Európsky sociálny fond**



Operačný program  
**Efektívna  
verejná správa**

## 1. ÚVOD A CIELE ANALÝZY

Cieľom tejto čiastkovej aktivity je **rozšírenie celkového povedomia** o riešení podnetov, ktoré sa objavujú na portáli Odkaz pre starostu. V mnohých prípadoch totiž nie je úplne jasné tak ako **určovanie zodpovednosti** za dané podnety, ako ani **možnosť riešenia** pridelenými subjektmi. Tento stav vychádza z nejasností pracovných postupov samospráv pri riešení problémov.

Samosprávy sa musia pri riešení podnetov držať **platnej legislatívy**, pričom v mnohých prípadoch dochádza ku **kompetenčným sporom** pri výklade legislatívy, čo môže následne predlžovať dobu riešenia podnetov, prípadne úplne zablokovat' riešenie.

V rámci tejto aktivity bude vyhotovených niekoľko **informačných materiálov, ktoré majú slúžiť k presnému a jednoznačnému informovaniu o tom, čo konkrétne sa deje s určitými typmi podnetov po ich nahlásení**. Výsledné dokumenty majú slúžiť všetkým zúčastneným stranám -

- **občanom ako zadávateľom podnetov** - v pochopení ako fungujú jednotlivé procesy a zistení, prečo je s niektorými podnetmi nakladané konkrétnym spôsobom
- **samosprávam** - v zjednotení svojich stanovísk pri výklade konkrétnych podnetov a v realizácii správnych postupov
- **administrátorom** - v kombinácii vyššie uvedeného, kedy získajú lepší prehľad o tom, aká je cesta podnetov, ktoré majú v správe a ako reagovať na konkrétne situácie

Za účelom vytipovania konkrétnych záležitostí na riešenie boli **oslovení administrátori** a administrátorky portálu, ktorí na základe svojej práce majú rozsiahle povedomie o dianí na portáli a sami sa stretávajú s tým, keď sa niektoré podnety zaseknú v riešení, alebo v následnom posudzovaní stavu podnetu a snahe o ich riešenie.

Rovnako boli za týmto účelom **oslovené aj niektoré samosprávy**, ktoré v rámci novej formy kategorizácie mali možnosť označiť typy podnetov, ktoré sa im na základe doterajších skúseností javia ako problematické.

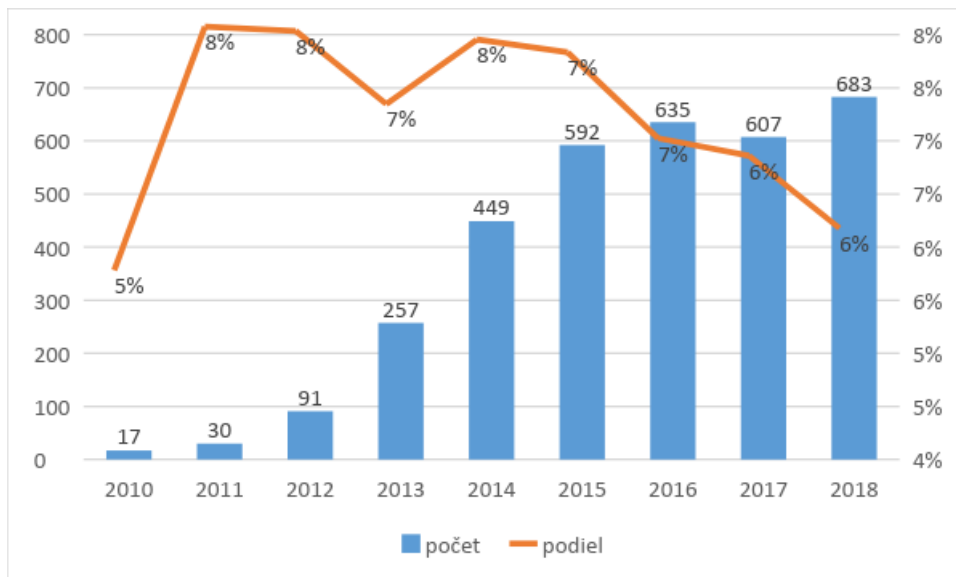
V kombinácii odpovedí od administrátorského tímu a samospráv vzniklo **6 tém**, ktorým sú venované špecifické analýzy, z ktorých sa čerpajú informácie pre tvorbu samostatných manuálov ako aj blogov, ktoré vzniknú v zápätí po dokončení konkrétnych analýz.

Cieľom tejto analýzy je podrobne spracovať a zmapovať riešenie podnetov z kategórie **parkovanie**. Špecifickými cieľmi sú: 1.) opísať legislatívny rámec kompetencií samospráv v oblasti parkovania a 2.) zanalyzovať postupy samospráv pri riešení podnetov týkajúcich sa parkovania.

## 2. VÝCHODISKOVÝ STAV

Podnety týkajúce sa parkovania predstavujú každoročne približne **5 až 8 % z celkového počtu** podnetov, ktoré užívatelia zadávajú na Odkaz pre starostu. Spolu s rozširovaním portálu do ďalších samospráv sa postupne zväčšoval aj počet podnetov tohto typu a v roku 2018 dosiahol doterajšie nominálne maximum v hodnote **683 podnetov** (viď graf č. 1).

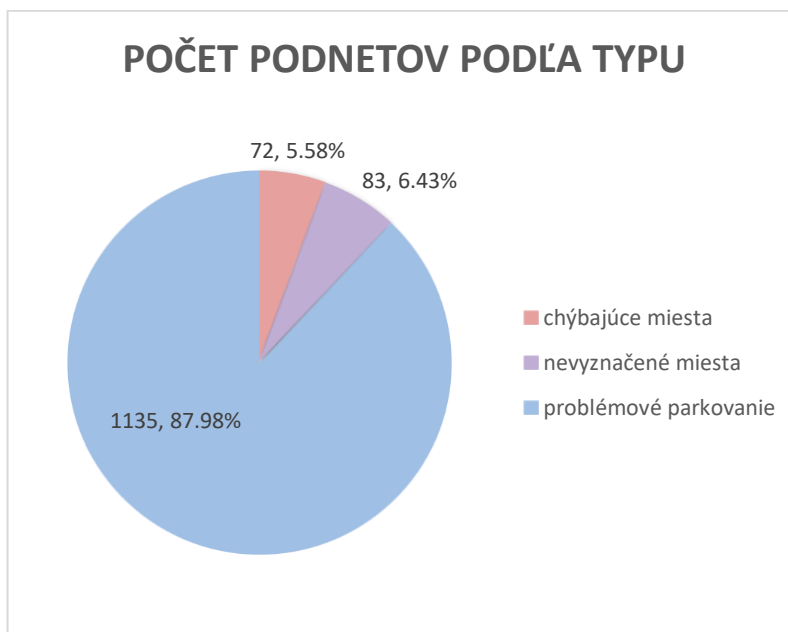
**Graf č. 1.** Počet a podiel podnetov týkajúcich sa parkovania ročne.



Zdroj: Odkaz pre starostu.

Po zavedení rozšírenej kategorizácie v roku 2017 môžu užívatelia radiť podnety do **3 rôznych typov**. Výrazná väčšina z nich sa spolu za roky 2017 a 2018 týkala samotného problematického parkovania (viď graf č. 2).

**Graf č. 2.** Rozdelenie podnetov týkajúcich sa parkovania podľa typu (2017 a 2018).



Zdroj: Odkaz pre starostu.

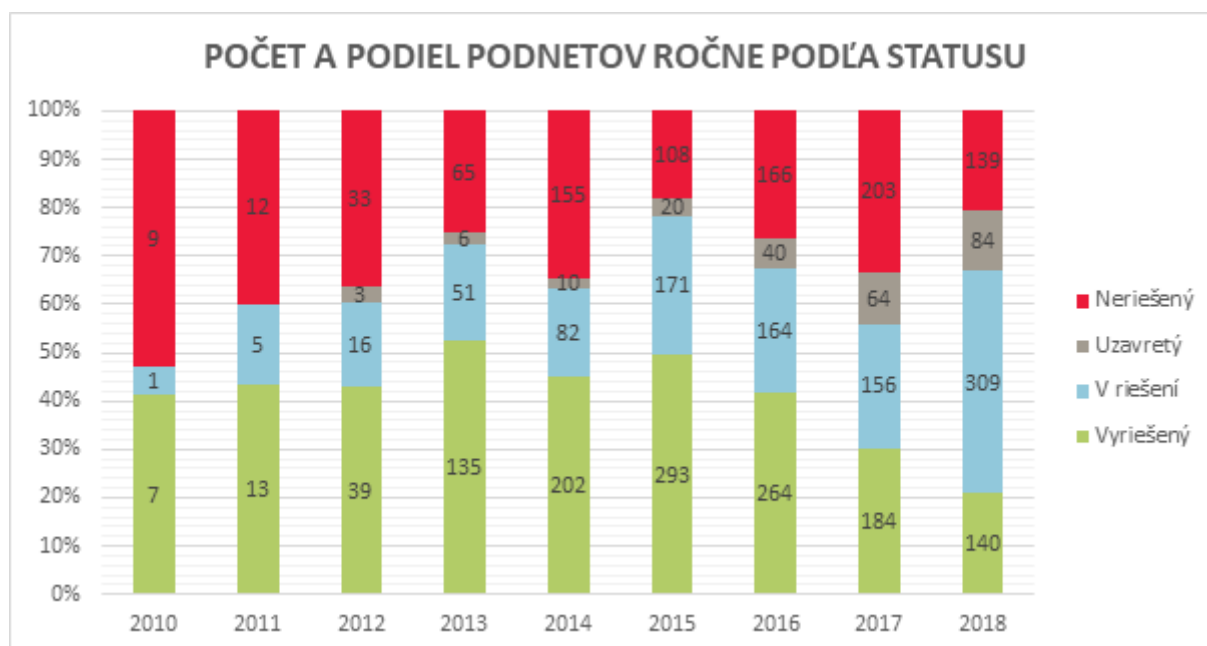
**Tabuľka č. 1.** Statusy podnetov.

<b>Zaslaný</b>	V čase, kedy plynie samospráve alebo inému zodpovednému subjektu lehota na zaslanie odpovede, je podnetu priradený status „Zaslaný“.
<b>V riešení</b>	Status „V riešení“ figuruje pri podnetoch, na ktoré zodpovedný subjekt odpovedal a v odpovedi identifikoval konkrétny postup vedúci k odstráneniu problému, ktorý môže v niektorých prípadoch zabráť aj časové obdobie presahujúce mesiace.
<b>Vyriešený</b>	Podnet dostane status „Vyriešený“, ak došlo na základe zásahu zodpovedného subjektu k odstráneniu existujúceho problému, respektíve došlo k naplneniu požiadavky vyplývajúcej z podnetu.
<b>Neriešený</b>	Ak problém nebol odstránený, a zároveň nie sú splnené podmienky na jeho zaradenie do kategórií „Zaslaný“ a „Uzavretý“ (typicky ide o prípad, keď zodpovedný subjekt nereaguje) má status „Neriešený“. Označenie podnetu statusom „Neriešený“ neznamena, že podnet je takto označený definitívne. Na základe neskoršej reakcie samosprávy administrátor zmení status podnetu na „V riešení“ alebo „Vyriešený“, takisto ako v prípade obdržania aktualizácie podnetu, ktorá indikuje vyriešenie podnetu, bude podnetu priradený status „Vyriešený“.
<b>Uzavretý</b>	Status „Uzavretý“ prideliť podnetom, ktorým nie je možné jednoznačne dať na základe odpovede od samosprávy či aktualizácií a komentárov od užívateľov žiadny z iných statusov. Status môže byť podnetu pridelený z niekoľkých dôvodov:  1.) Podnet bol vyriešený, avšak bez zásahu samosprávy, resp. zodpovednej osoby. Vyriešil ho čas (napr. zmena počasia), alebo iný subjekt (napr. dobrovoľníci).  2.) Samospráva nesúhlasí s riešením navrhovaným zadávateľom podnetu a k tomuto rozhodnutiu uviedla zrozumiteľné/relevantné argumenty.

*Zdroj: Odkaz pre starostu.*

Tabuľka č. 1 opisuje **jednotlivé statusy**, ktoré podnety na Odkaze pre starostu môžu nadobudnúť. Graf č. 3 zobrazuje rozdelenie parkovacích podnetov v jednotlivých rokoch na základe ich statusu. Hoci celkový počet podnetov zaradených do tejto kategórie (s výnimkou roku 2017) stúpal, od roku 2015 môžeme pozorovať negatívny trend v počte, ako aj podiele vyriešených podnetov. (Zároveň je potrebné upozorniť na to, že relatívne nízke číslo podnetov so statusom *vyriešený* za rok 2018 môže byť čiastočne spôsobené aj skutočnosťou, že pri niektorých podnetoch, ako napr. tvorbe chýbajúcich parkovacích miest, môže riešenie presiahnuť časový rámec jedného roka.)

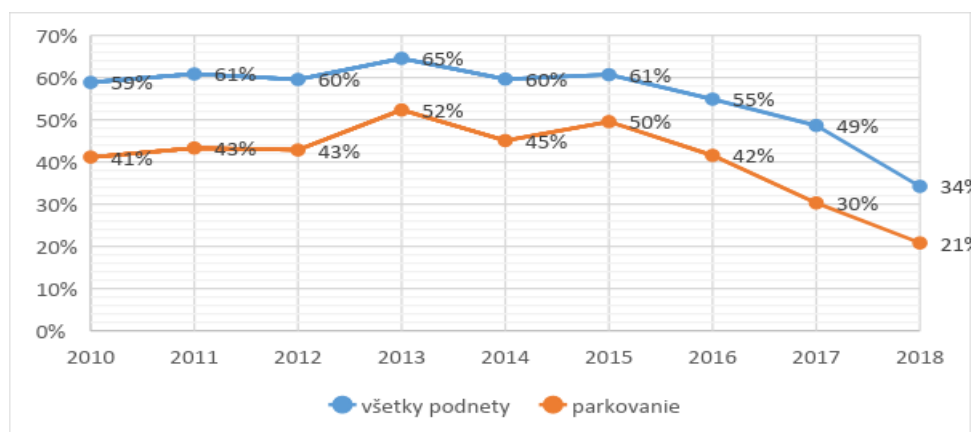
**Graf č. 3.** Počet a podiel podnetov týkajúcich sa parkovania ročne podľa statusu.



Zdroj: Odkaz pre starostu.

Problémy s touto kategóriou podnetov sú však hlbšie, nakoľko vykazujú **podpriemerné ukazovatele úspešnosti v riešení** už dlhodobo. Od založenia Odkazu pre starostu bol podiel vyriešených podnetov týkajúcich sa parkovania každý rok nižší ako celkový podiel vyriešených podnetov (viď graf č. 4).

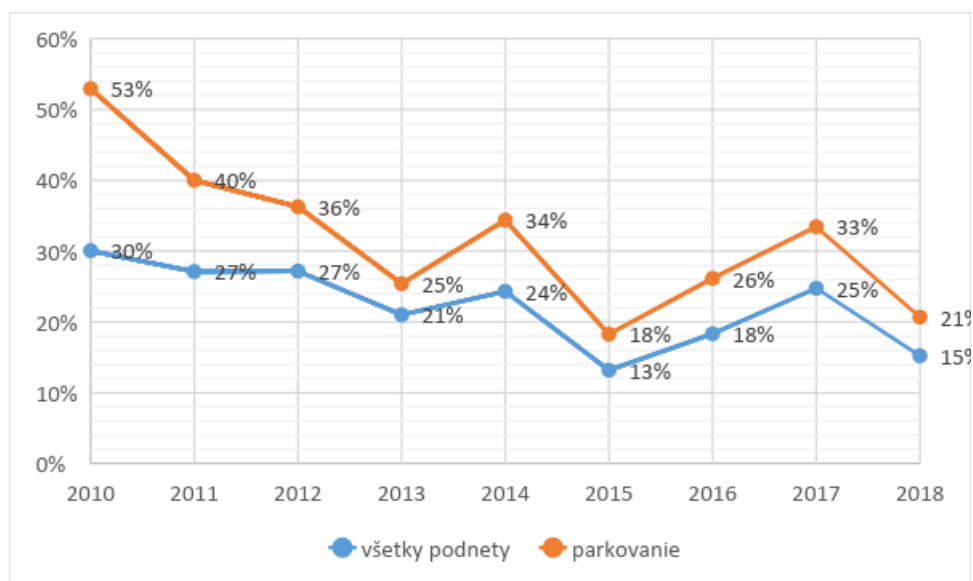
**Graf č. 4.** Podiel vyriešených podnetov ročne.



Zdroj: Odkaz pre starostu.

Zároveň opačne platí, že podiel neriešených podnetov týkajúcich sa parkovania bol každoročne **vyšší ako celkový podiel** neriešených podnetov (viď graf č. 2).

**Graf č. 5.** Podiel neriešených podnetov ročne.



Zdroj: Odkaz pre starostu.

### 3. METODIKA

Pre splnenie prvého cieľa boli uskutočnené **dve výskumné aktivity**. Prvá spočívala v **analýze** príslušnej **všeobecnej legislatívy** regulujúcej parkovanie. Analyzovaný bol zákon o cestnej premávke a zákon o pozemných komunikáciách. Druhá spočívala v **analýze konkrétnych úprav** regulácie parkovania na území samosprávy. Analyzované boli parkovacie politiky **18 slovenských samospráv**.

Pre splnenie druhého cieľa boli realizované opäť **dve výskumné aktivity**. Prvou bola **obsahová analýza** odpovedí samospráv na podnety týkajúce sa parkovania na Odkaze pre starostu. Druhá spočívala vo **výskumnom pološtrukturovanom rozhovore** s príslušníkom **mestskej polície** vybranej samosprávy ako relevantným aktérom nesúcim priamu zodpovednosť za riešenie podnetov týkajúcich sa samospráv.

### 4. ZISTENIA

Za účelom prehľadnosti naplnenia konkrétnych stanovených cieľov je kapitola zistení rozdelená do **samostatných sekcií** pričom v prvom rade bude rozeanalyzovaný legislatívny rámec. Nasleduje podkapitola venovaná krátkemu prehľadu náležitostí parkovacích politík jednotlivých miest. V ďalšej časti bude nasledovať analýza postupov v zmysle analýzy odpovedí samospráv na vybrané podnety z portálu Odkaz pre starostu, táto situácia bude doplnená v záverečnej fáze o výstupy z konzultácie s príslušníkom Mestskej polície Bratislava.

## 4.1 LEGISLATÍVNY RÁMEC

### 4.1.1 Úprava parkovania v zákonoch

Náležitosti parkovania motorového vozidla v obci primárne upravuje §23 a §25 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V odsekoch 1 až 3 paragrafu 23 sú opísané všeobecné pokyny týkajúce sa zastavenia a státia motorového vozidla.

(1) Na bežnej ceste s jedným jazdným pruhom v každom smere jazdy sa smie zastaviť a stáť iba vpravo v smere jazdy. Autá smú zastaviť a stáť iba v jednom rade, rovnobežne s okrajom cesty a čo najbližšie k nemu. V jednosmerke môžu stáť vpravo i vľavo. Pokiaľ to neohrozuje a nespomaľuje premávku, vodič smie v obci zastaviť a stáť aj kolmo, prípadne šikmo na okraj cesty alebo zastaviť v druhom rade. Pri státi musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre každý smer jazdy. Pri zastavení musí zostať voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m pre oba smery jazdy.

(2) Pri zastavení a státi je vodič povinný prednostne použiť parkovisko tak, aby neobmedzoval ostatných účastníkov cestnej premávky. Pri zastavení a státi vodič je povinný čo najlepšie využiť parkovacie miesto a nesmie znemožniť ostatným vodičom vyjdenie z parkovacieho miesta. Rovnako nesmie zastaviť a stáť na mieste, kde by znemožnil vjazd a výjazd vozidiel. Ak sú na parkovisku vyznačené parkovacie miesta, vodič smie stáť len na nich.

(3) Pri zastavení a státi vedľa vozidla s parkovacím preukazom podľa § 44 ods. 4 (t.j. vedľa vozidla lekára pri poskytovaní zdravotnej starostlivosti) je vodič povinný ponechať bočný odstup najmenej 1,2 m.

V paragrafe 25 sú následne taxatívne uvedené miesta, kde je zastavenie a státie zakázané.

**(1) Vodič nesmie zastaviť a stáť**

- a) v neprehľadnej zákrute a v jej tesnej blízkosti,
- b) pred neprehľadným vrcholom stúpania cesty, na ňom a za ním,
- c) na priechode pre chodcov alebo na priechode pre cyklistov a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred nimi,
- d) na križovatke a vo vzdialenosti kratšej ako 5 m pred hranicou križovatky a 5 m za ňou; tento zákaz neplatí v obci na križovatke tvaru „T“ na náprotivnej strane vyúsťujúcej cesty,
- e) na pripájacom alebo na odbočovacom pruhu,
- f) na zastávke vozidla pravidelnej verejnej dopravy osôb a príľahlom nástupišti v úseku, ktorý sa začína dopravnou značkou pre zastávku a končí sa 5 m za označníkom zastávky, a tam, kde taká dopravná značka nie je, vo vzdialenosti kratšej ako 30 m pred označníkom zastávky a 5 m za ním; ak je priestor zastávky vyznačený príslušnou vodorovnou dopravnou značkou, platí tento zákaz len pre vyznačený priestor a príľahlé nástupišie,

g) na železničnom priecestí, v podjazde a v tuneli a vo vzdialenosti kratšej ako 15 m pred nimi a 15 m za nimi,

h) na mieste, kde by vozidlo zakrývalo zvislú dopravnú značku, vodorovnú dopravnú značku vyznačujúcu spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovatku alebo vyjadrujúcu koridor pre cyklistov, dopĺňajúci údaj nápisom alebo svetelné signály,

i) na vnútornom jazdnom pruhu,

j) na vyhradenom jazdnom pruhu okrem vozidla, pre ktoré je vyhradený jazdný pruh určený, a ak nejde o vnútorný jazdný pruh

k) na cestičke pre cyklistov,

l) vo vzdialenosti kratšej ako 5 m od začiatku a 5 m od konca pozdĺžnej súvislej čiary alebo nástupného ostrovčeka tam, kde by medzi touto čiarou alebo nástupným ostrovčekom a vozidlom nezostal voľný aspoň jeden jazdný pruh široký najmenej 3 m,

m) na moste,

n) pred vjazdom na cestu z miesta mimo cesty alebo na vyhradenom parkovisku, ak nejde o vozidlo, pre ktoré je parkovisko vyhradené,

o) na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie,

p) na električkovom koľajovom páse,

q) na chodníku okrem prípadu podľa § 52 (osobitné ustanovenie o chodcoch) ods. 2: t.j. ak to nie je dopravným zariadením určené inak alebo ak ostane šírka chodníka najmenej 1,5 m; to platí len mimo zóny s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia a zóny s plateným alebo regulovaným státím.

r) na kruhovom objazde,

s) na cestnej zeleni a inej verejne prístupnej zeleni, na ostrovčekoch a deliacich pásoch, ak to nie je dovoľené dopravnou značkou,

t) na mieste, kde by medzi vozidlom a najbližšou električkovou koľajnicou nezostal voľný jazdný pruh široký najmenej 3,5 m,

u) na iných miestach, kde zastavenie alebo státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel; osobitne na miestach vjazdov alebo výjazdov z pozemkov, vjazdov a výjazdov z objektov určených na zásobovanie alebo parkovacích miest.

**(2)** Na cestách I. triedy a za zníženej viditeľnosti aj na ostatných cestách s výnimkou účelových komunikácií je mimo obce zakázané zastavenie a státie na inom mieste než na mieste označenom ako parkovisko s výnimkou núdzového státia.

**(3)** Na okruhu vyznačenom dopravnými značkami je státie zakázané.

V §59, ktorý sa týka osobitného ustanovenia o cestnej premávke v obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne, je ďalej upravené, že v obytnej zóne a pešej zóne je státie motorových vozidiel



zakázané, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V školskej zóne možno stáť, ak tým nie je obmedzený pohyb chodcov.

Zákon o obecnej polícii v §3 ods. 1 písm. f) vymedzuje, že obecná (mestská) polícia prejednáva v blokovom konaní (t.j. udeľuje pokuty) prípady, ktoré sa týkajú statickej dopravy, t.j.:

- priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané neuposlušnosťou pokynu vyplývajúceho o.i. z dopravných značiek zákaz zastavenia, zákaz stáť, vyhradené parkovisko, obytná zóna, pešia zóna, školská zóna, zóna s dopravným obmedzením a parkovisko;
- a priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané neuposlušnosťou pokynu vyplývajúceho zo všeobecnej úpravy cestnej premávky (t.j. zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke), ktorou sa zakazuje zastavenie, stáť a vjazd vozidiel (§23 a §25 zákona o cestnej premávke)

Ako z uvedeného vyplýva, dôležitým pre reguláciu parkovania zohrávajú nariadenia vyplývajúce z dopravných značiek. Akú úlohu zohrávajú samosprávy pri ich umiestňovaní? Pred zodpovedaním tejto otázky bude nápomocné zadať základné pojmy týkajúce sa ciest (viď box č. 1).

#### **Box č. 1. Technická norma STN 73 6100**

Technická norma **STN 73 6100**<sup>1</sup> stanovuje názvoslovie a definície pojmov v oblasti ciest, diaľnic, miestnych a účelových komunikácií. Základnou jednotkou názvoslovie je *pozemná komunikácia* ako komunikácia určená najmä na pohyb dopravných prostriedkov, cyklistov a chodcov. Podľa dopravného významu a technickej hodnoty sa pozemné komunikácie ďalej triedia na:

a) *cestné komunikácie* - pozemná komunikácia určená na premávku cestných vozidiel prevažne v extraviláne, ktorej charakteristickým znakom je spevnená vozovka s krajinou:

- a. diaľnice,
- b. rýchlostné cesty,
- c. cesty I., II. a III. triedy;

b) *miestne komunikácie* - pozemná komunikácia, ktorá je súčasťou dopravného vybavenia určitého sídelného útvaru alebo vytvára dopravné spojenie v jeho záujmovom území;

c) *účelové komunikácie*.

Podľa § 61 ods. 2 zákona o cestnej premávke určuje použitie dopravných značiek a dopravných zariadení v jednotlivých prípadoch orgán podľa osobitného predpisu, ktorým je zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

<sup>1</sup> <https://www.cdb.sk/sk/cestna-siet-sr/charakteristika-a-rozdelenie.alej>

Podľa § 3 ods. 1 cestného zákona sú orgánmi štátnej správy pre pozemné komunikácie (cestný správny orgán) ministerstvo, okresné úrady v sídlach krajov a okresné úrady. Ich pôsobnosť sa vzťahuje na *cestné komunikácie* v zmysle normy STN 73 6100 (viď vyššie).

Podľa §3 ods. 2 cestného zákona vykonávajú miestnu štátnu správu vo veciach *miestnych komunikácií* a *účelových komunikácií* obce ako prenesený výkon štátnej správy.

Obce na miestnych komunikáciách a na účelových komunikáciách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská. Podľa §3 ods. 7 cestného zákona cestný správny orgán a obec určujú používanie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská na základe **stanoviska správcu pozemnej komunikácie** a **záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu** vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov. Súčasťou procesu je teda formálne vypracovanie návrhu zmeny dopravného značenia, prípadná obhliadka vybranej lokality (spoločná alebo osobitná) pracovníkmi samosprávy a dopravného inšpektorátu príslušného riaditeľstva policajného zboru pre posúdenie vplyvu na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vydanie záväzného stanoviska zo strany dopravného inšpektorátu a prípadne osadenie dopravnej značky po udelení súhlasu. Konkrétny postup sa môže medzi samosprávami líšiť. V prípade Bratislavy dochádza k prejednávaní návrhov hromadne na zasadnutiach Komisie pre určovanie dopravných značiek a dopravných zariadení. Jej súčasťou sú aj zástupcovia Krajského dopravného inšpektorátu, ktorí na rokovaní operatívne poskytujú záväzné stanovisko.

Podľa písm. k) vymedzenia činnosti okresného dopravného inšpektorátu sa okresný dopravný inšpektorát v sídle okresného riaditeľstva policajného zboru vyjadruje a dáva súhlas, kde a aké dopravné značky a dopravné zariadenia sa použijú.<sup>2</sup> Na základe stanoviska následne cestný správny orgán a obec vydajú rozhodnutie o umiestnení značky.

Podľa informácií poskytnutých odborom cestnej dopravy a pozemných komunikácií Okresného úradu Bratislava pri tomto výkone kompetencií samosprávy neuplatňujú správny poriadok. Cestný zákon neobsahuje právnu úpravu, ktorá by upravovala osobitný druh administratívneho konania, ani spôsob akým by mal neúspešný účastník postupovať v prípade, ak nie je s výsledkom konania spokojný - o opravnom prostriedku proti rozhodnutiu obce tak rozhoduje súd.

#### 4.1.2 Parkovacie politiky

Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť **všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel**, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Takéto všeobecne záväzné nariadenia sú štandardnou súčasťou politik všetkých väčších slovenských miest, pričom primárne slúžia k regulácii dopravy v centrálnych častiach mesta. Len vo výnimočných prípadoch sa toto nariadenie vzťahuje na širšie oblasti napr. obytných zón a sídlisk. Príkladom takéhoto typu je **mesto Trenčín**, ktoré takéto všeobecne záväzné nariadenie vzťahlo aj na ďalšie mimocentrálne lokality a v najbližšom období sa bude snažiť o reguláciu parkovania aj v okrajových, obytných častiach mesta<sup>3</sup>. Takéto snahy ale nie sú

<sup>2</sup> <https://www.minv.sk/?ulohy-okresneho-dopravneho-inspektoratu>

<sup>3</sup> <http://parkovanietrencin.sk/pripravy-novych-pasiem-e-f-uz-zacali/>

bežnou súčasťou ostatných skúmaných miest. Mestá do tejto časti analýzy boli vybrané kľúčom - **všetky krajské mestá SR** + 10 miest náhodný výber z miest **kategórie nad 10-tisíc** obyvateľov, bez ohľadu na to, či v súčasnosti aktívne využívajú portál Odkaz pre starostu. Prehľad všetkých miest, ktoré sa stali súčasťou tejto analýzy sú v tabuľke nižšie, spoločne s detailmi, ktoré vyplynuli z preštudovania týchto dokumentov.

V rámci vypracovania tejto práce bolo zanalyzovaných 18 parkovacích politík. Údaje v tabuľke sa spravidla vzťahujú k **dátumu 31.1.2019** a neboli následne aktualizované. Čerpané boli primárne priamo z prijatých všeobecne záväzných nariadení o dočasnom parkovaní vozidiel, prípadne z webových stránok jednotlivých miest.

**Tabuľka č. 2.** Vybrané informácie o prevedení parkovacích politík v mestách SR.

mesto	schválené VZN	počet zón	správa technické služby mesta	platba SMS	rezidenčné karty	zvýhodnenie elektromobilov
Bratislava	nie	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
BA - Staré mesto	áno	1	nie	áno	áno	nie
Košice	áno	4	áno	áno	áno	nie
Prešov	áno	4	áno	áno	áno	nie
Žilina	N/A	3	áno	nie	áno	nie
Banská Bystrica	áno	3	nie	áno	áno	nie
Nitra	návrh	2	áno	áno	áno	áno
Trnava	áno	3	áno	áno	áno	áno
Trenčín	áno	7	áno	áno	áno	nie
Zvolen	áno	3	nie	áno	áno	nie
Vranov n/T	áno	1	nie	áno	áno	nie
Ružomberok	áno	3	áno	áno	nie	nie
Prievidza	áno	1	áno	áno	áno	nie
Komárno	áno	2	áno	áno	áno	nie
Poprad	áno	3	áno	áno	áno	nie
Levice	áno	1	áno	áno	áno	nie
Považská Bystrica	áno	1	áno	nie	nie	nie
Nové Zámky	áno	1	áno	nie	áno	nie
Banská Štiavnica	áno	1	áno	áno	áno	nie

Ako môžeme vyčítať z tabuľky č.2, takmer všetky z vybraných miest disponujú dokumentom typu prijatého všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní vozidiel. Jediným mestom zo zoznamu, ktoré v celku nemá prijatý takýto dokument je hlavné mesto Bratislava, pričom jeho návrh bol k dispozícii už od roku 2016 a doposiaľ čaká na schválenie. Nové vedenie mesta po posledných komunálnych voľbách si presadenie parkovacej politiky ukladá ako jednu zo svojich priorít.<sup>4</sup> V prípade mesta Nitra je dostupný dokument v návrhovej časti, v prípade mesta Žilina sa nám nepodarilo dostať k zneniu tohto dokumentu, informácie tak sú čerpané výlučne z informačných stránok spoločnosti, ktorá v Žilina zabezpečuje prevádzku spoplatneného parkovania.

<sup>4</sup> <https://spravy.pravda.sk/regiony/clanok/497561-parkovaci-politiku-v-bratislave-chce-mat-vallo-schvalenu-v-1-polroku-2019/>

V rámci Bratislavy má prijaté VZN o dočasnom parkovaní vozidiel iba mestská časť Staré Mesto. To spoločne s ďalšími tromi prípadmi (Banská Bystrica, Zvolen, Vranov nad Topľou) patrí medzi niekoľko výnimiek, ktoré **nemajú** realizáciu dočasného parkovania pod patronátom priamo určenej **mestskej firmy**. V týchto mestách je správa v rukách súkromnej spoločnosti. Donedávna malo takúto zmluvu o správe parkovania v rukách súkromnej spoločnosti aj mesto Košice, ktoré po dlhých sporoch vzalo parkovanie do vlastnej správy a prijalo nové VZN, ktoré potvrdzuje že o túto správu sa môže starať výlučne mesto.<sup>5</sup>

Forma úhrady dočasného oprávnenia k parkovaniu sa líši od samosprávy k samospráve, pričom ani v roku 2019 **nie je možné vo všetkých prípadoch samospráv možná bezhotovostná úhrada** (z vybranej vzorky sa jednalo o 1/6 samospráv). Ako si ešte v ďalšej časti ukážeme, nie všetky VZN v samosprávach riešia problematiku parkovania **komplexne**. V tabuľke sú vyznačené samosprávy, ktorých sa netýka úprava rezidenčného parkovania či možnosti nadobudnutia parkovacej karty.

Vítanou novinkou postupujúcou trendy spojené s technologickým pokrokom je **uprednostňovanie vozidiel s alternatívnym pohonom**, kedy VZN v prvých prípadoch prinášajú výnimky z úhrad pre držiteľov vozidiel s elektrickým pohonom. Táto novinka je ale len súčasťou prvého VZN, ktorého prijatie prebehlo v roku 2018, pričom v ďalšom z prípadov je súčasťou návrhu na novoprijaté VZN. Na druhú stranu tieto prvé exempláre ukazujú na budúcu možnú podobu automobilovej dopravy a navyše môžu v konečnom dôsledku motivovať ďalších obyvateľov.

Samotné dokumenty VZN z jednotlivých analyzovaných samospráv sa líšia v **kvalitatívnych aspektoch, ako aj rozsahu a precíznosti**, s akou určujú pravidlá v tej-ktorej samospráve. V ďalšej časti analýzy si predstavíme, ktoré atribúty spravidla tieto dokumenty obsahujú.

Štandardne VZN o dočasnom parkovaní vozidiel **obsahuje**:

- podmienky dočasného parkovania motorových vozidiel na určených úsekoch,
- výšku úhrady za dočasné parkovanie,
- spôsob platby a preukázania úhrady za dočasné parkovanie,
- oslobodenie od povinnosti platby za dočasné parkovanie.

Podmienkami v tomto zmysle sa myslí primárne **zadefinovanie územia/území**, ktorých sa nariadenie dotýka. Štandardom je v prílohe uvedený zoznam ulíc, často rozdelený ešte na jednotlivé pásma, ktoré sa následne odlišujú nižšie uvedenou sadzbou. Súčasťou takéhoto ustanovenia je aj určenie času, ktorého sa toto spoplatnenie dočasného parkovania týka. Štandardom je spoplatnenie v pracovné dni v čase bežnej pracovnej doby, pričom všetky samosprávy si tieto pravidlá prispôbujú v rozmedzí medzi 7:00 až 18:00. V niektorých výnimočných prípadoch na exponovaných miestach sa toto spoplatnenie týka nonstop režimu. Rovnako je tomu tak aj v prípadoch ohraničených parkovísk so závorovým systémom. Rovnako individuálne je aj spoplatnenie dočasného parkovania v sobotné dopoludnia. Naopak nedele a dni pracovného voľna sa vyznačujú **pozbavením nutnosti úhrady** parkovného. Medzi podmienky dočasného parkovania možno zaradiť aj vymenovanie kategórií vozidiel, ktorých sa toto spoplatnenie týka, pričom existuje predpoklad, že pre vozidlá iných kategórií v

---

<sup>5</sup> <https://kosice.korzar.sme.sk/c/20852031/kosice-vyzvu-firmu-eei-na-odovzdanie-parkovacieho-systemu.html>

daných územiach parkovanie, často ani samotný vjazd do danej časti mesta, umožnený nebude.

**Výška a spôsob platby** za dočasné parkovanie je rovnako individuálna záležitosť, ktorá závisí od množstva faktorov. V prípade zonácie jednotlivých samospráv sa spravidla v najcentrálnejších a najexponovanejších miestach výška parkovného zvyšuje, v okrajových častiach miest je zase nižšia. Nie všetky samosprávy majú ale v rámci spoplatnených zón vytvorené špecifické zóny. **V menších mestách je bežný aj jednotný systém spoplatňovania.** O spôsobe úhrady sme sa zmieňovali už aj vyššie, štandardom je úhrada poplatku prostredníctvom parkovacieho automatu, bežnou zaužívanou praxou je úhrada prostredníctvom SMS lístka. Menej bežnou ale stále viac rozšírenou možnosťou úhrady poplatku za dočasné parkovanie je možnosť úhrady prostredníctvom mobilnej aplikácie, pričom v tomto ohľade sú špecifikácie vyslovene súčasťou nastavenia pravidiel každou samosprávou.

Čo sa týka **oslobodení od úhrady** parkovného, časť týchto podmienok sa medzi rôznymi samosprávami opakuje. Oslobodenie od úhrady majú vozidlá orgánov Policajného zboru SR, Zboru väzenskej a justičnej stráže SR, ozbrojených síl SR a mestskej polície, rovnako ako služobného vozidla rýchlej zdravotnej pomoci, Hasičského a záchranného zboru pri služobných výkonoch, často ani služobné vozidlá samospráv pri plnení funkcií, či vozidlá s preukazom osôb s ťažkým zdravotným postihnutím.

Väčšina samospráv v určovaní pravidiel obsiahnutých v týchto VZN ide ešte ďalej. Vyššie uvedené sa dá nazvať aj **zlatým pravidlom všetkých nariadení**, pričom nasledovné už neriešia nutne všetky. Jedná sa primárne o podmienky spojené s existenciou a získaním rezidentskej/abonentskej parkovacej karty, definovaním správy parkovania, možnosťou kontroly a ďalšími doplňujúcimi informáciami.

Len v dvoch z uvedených prípadov sa jednalo o minimálnu definičnú verziu nariadení, ostatné prípady definovali aj verziu **spojenú s rezidenčným parkovaním**. V týchto prípadoch sa teda definujú podmienky toho, akým spôsobom sa definuje možnosť **získania karty**. Rovnako aj v tomto prípade existuje veľké množstvo rôznych nastavení definícií. Najčastejším spôsobom rozdeľovania je rozdelenie na rezidenčnú a abonentskú parkovaciu kartu, pričom rezidentská má po preukázaní pobytu v danej lokalite značne zvýhodnenú cenu. K týmto podmienkam samosprávy pristupujú rôzne, základnou podmienkou k zisku rezidentskej karty je **trvalý pobyt užívateľa** vozidla v predmetnej oblasti a preukázateľný vzťah k vozidlu. Často je v samosprávach bežným javom aj obmedzenie pridelovania parkovacích rezidentských kariet na bytovú jednotku.

Rezidentské karty sú spojené so **zvýhodneným tarifom** a v niektorých prípadoch sú jediným typom parkovacej karty. Ďalším možným takýmto typom je **karta abonentská** prípadne v iných prípadoch nazývaná ako štandardná parkovacia karta pre nerezidenta. Takéto parkovacie karty sa vyznačujú vyššou cenou, vzťahujú sa na ňu ale následne rovnaké právomoci ako pri rezidentských kartách. Takéto druhy kariet sú rovnako závislé od konkrétnej samosprávy, pričom bežné sú tak **prenosné**, ako aj na konkrétne vozidlo **viazané karty**.

Aj v prípade parkovacích kariet ako foriem úhrady parkovného existujú výnimky, ktoré **zvýhodňujú rôzne skupiny obyvateľstva**. Ani v tomto prípade neexistuje zaužívaný model platný pre všetky samosprávy, zvýhodnené ceny kariet dostávajú v niektorých prípadoch **občania nad 70 rokov, držitelia preukazu ZŤP** či držitelia **Janského plakety**. Ako už bolo spomenuté, niekoľko posledných aktualizovaných VZN zo samospráv snažiacich sa o progresívne smerovanie prinášajú úľavu vo forme zliav aj pre držiteľov **vozidiel s elektrickým pohonom**. Úhrada až na niekoľko výnimiek prebieha **raz ročne** a parkovacie karty bývajú vo väčšine prípadov nalepené na čelnom skle aj s dátumom expirácie.

Z ďalších údajov, ktoré by mali VZN o parkovaní obsahovať, respektíve obsiahlejšie definície vybraných samospráv takéto informácie obsahujú, sú to napr.:

- informácia o zriaďovateli parkovacieho systému pre danú samosprávu,
- informácia o možnostiach kontroly dočasného parkovania (zväčša mestská polícia, v prípadoch externej správy aj pracovníci príslušnej organizácie),
- bližšiu úpravu podmienok pre zisk parkovacej karty ako formy oslobodenia od úhrady poplatku za dočasné parkovanie,
- detailný cenník a zoznam spoplatnených úsekov pre dočasné parkovanie aj rezidentské státie.

## 4.2 ANALÝZA POSTUPOV

### 4.2.1 Obsahová analýza odpovedí samospráv

Prvým krokom k identifikácii problémov spojených s riešením samotných podnetov týkajúcich sa parkovania je **analýza spôsobu ich riešenia**. Vo východiskovom stave boli uvedené všeobecné deskriptívne štatistiky. V druhom kroku je potrebné pozrieť sa na konkrétne informácie, ktoré k podnetom poskytujú samosprávy prostredníctvom odpovedí.

Na tento účel je vhodnou ich **obsahová analýza**. Pred jej samotným vykonaním bola stanovená **vzorka** skúmaných podnetov. Na tento účel boli zvolené **podnety z roku 2017** vzhľadom na relatívnu aktuálnosť spôsobov odpovedania na podnety týkajúce sa parkovania na jednej strane a nižší podiel podnetov so statusom *V riešení* oproti roku 2018 na strane druhej. Z daného roku bolo identifikovaných 5 miest, z ktorých budú podnety vybrané. Konkrétne šlo o mestá Bratislava, Trnava, Prievidza, Malacky, Senec, ktoré celkovo obdržali v danej kategórii 436 podnetov, t.j. 72 % zo všetkých podnetov v danej kategórii v danom roku. Do analýzy bolo napokon z jednotlivých uvedených miest náhodne vybraných cca 20 % podnetov. Celková vzorka analýzy tak pozostávala z 85 podnetov, pričom v rámci Bratislavy bol obdobný postup zopakovaný pre 5 mestských častí s najvyšším počtom podnetov.

Po opakovanom prečítaní diskusií k podnetom boli 1. **identifikované typy podnetov na základe povahy riešeného problému** a 2. **identifikované kategórie**, ktoré sa v odpovediach samospráv opakovali. K identifikovaným kategóriám boli následne priradené konkrétne podnety (pre podobný postup viď napr. Srivastava & Thomson 2009, Mayring 2000, Burnard 1991)<sup>6</sup>. Záverom bola zanalyzovaná početnosť výskytu jednotlivých kategórií odpovedí.

---

<sup>6</sup> Srivastava, A., Thomson, S. B. (2009): Frame- work Analysis: A Qualitative Methodology for Applied Policy Research. *Journal of Administration & Governance* 4, č.2., str. 72-79; Mayring, P. (2000): Qualitative Content

Jeden podnet mohol byť na základe informácií poskytnutých samosprávou v odpovedi priradený k viacerým, spravidla však nie viac ako dvom, kategóriám.

Z 85 podnetov sa typovo 50 (57 %) radilo k podnetom týkajúcim sa **problémového parkovania** (napr. v zmysle neponechania minimálnej požadovanej šírky jazdného pruhu, chodníka, či iného porušenia pravidiel parkovania), 22 (25 %) k podnetom týkajúcim sa **problémov s parkovacími miestami** (napr. v zmysle ich poškodenia, nedostatku alebo nedostatočného vyznačenia) a 13 (15 %) k podnetom týkajúcich sa **problematického značenia** (napr. v zmysle chýbajúceho, máťúceho alebo nelogického značenia komplikujúceho parkovanie a dopravnú situáciu).

V prípade tretieho typu podnetov, problematického značenia, spočívalo riešenie podnetu vo **vysvetlení dopravného značenia** v lokalite podnetu (5 odpovedí, 38 %). Druhým najčastejším spôsobom riešenia tohto typu podnetov bolo **pristúpenie k úprave dopravného značenia** (4 odpovede, 31 %). V individuálnych prípadoch hovorili odpovede samospráv o vypracovaní návrhu na úpravu dopravného značenia, zaradení úpravy značenia do harmonogramu prác, upovedomení mestskej polície, aby bola daná lokalita viac monitorovaná alebo o nutnosti privolať na riešenie obdobnej situácie mestskú políciu.

V prípade podnetov týkajúcich sa problémov s parkovacími miestami boli na základe odpovedí samospráv najčastejšími riešeniami **operatívna náprava stavu** (napr. posyp, vyčistenie, 4 odpovede, 18 %), uvedenie nemožnosti riešiť podnet z dôvodu vlastníctva predmetnej parcely (4 odpovede, 18 %). Následne sa v odpovediach hovorilo o zaradení opravy do harmonogramu prác (3 odpovede, 14 %). Menej často sa ako riešenie vyskytovala úprava dopravného značenia, namaľovanie čiar, overenie parkovacieho oprávnenia či všeobecný prísľub riešenia (2 odpovede, 9 %). V individuálnych prípadoch odpovede samospráv hovorili o iných riešeniach.

V prípade podnetov týkajúcich sa problémového parkovania bol najčastejšie zvoleným spôsobom riešenia zo strany samospráv **výzva ku kontaktovaniu mestskej polície** v danom, resp. obdobných prípadoch (14 odpovedí, 28 %). Nasledoval prísľub **upozornenia mestskej polície na potrebu sledovať lokalitu** (7 odpovedí, 14 %) a upozornenie obyvateľov danej lokality na správny spôsob dodržiavania predpisov (7 odpovedí, 14 %), pristúpenie k úprave dopravného značenia v lokalite (6 odpovedí, 12 %), operatívna náprava (napr. vo forme odstránenia motorového vozidla (5 odpovedí, 10 %) či všeobecný prísľub riešenia (3 odpovede, 6 %). Menej často sa v odpovediach vyskytovala kategória vysvetlenia dopravného značenia v lokalite alebo návrh na úpravu dopravného značenia (po 2 odpovede, 4 %). V individuálnych prípadoch odpovede samospráv hovorili o iných riešeniach.

#### 4.2.2 Výskumný rozhovor

Mimoriadne dôležitou súčasťou tejto analýzy bolo aj oslovenie mestskej polície, do ktorých riešenia v mnohých prípadoch spadajú podnety na riešenie situácií s nesprávnym či problémovým parkovaním. Primárnym cieľom rozhovoru bolo zistiť, akým spôsobom mestská polícia pracuje s podnetmi z Odkazu pre starostu a akým spôsobom zefektívniť obojstranne riešenie takýchto podnetov.

Stretnutie sme absolvovali s príslušníkom **Mestskej polície Bratislava, JUDr. Ladislavom Gálom**, ktorý v najväčšej miere prichádza do styku s podnetmi z portálu Odkaz pre starostu a zároveň je osobou, ktorá následne po zaevidovaní problémov vydáva stanoviská, o ktoré ho žiadajú buď samotné samosprávy alebo administrátori a administrátorky portálu Odkaz pre starostu.

Najzásadnejším poznatkom z hľadiska riešenia nahlasovaných podnetov na Odkaze pre starostu je to, že právomoc mestskej polície je iba **v kontrole súladu aktuálnej situácie s danými predpismi**, nie veci nad rámec ako dopravné riešenia križovatiek, parkovacích miest, vyhradzovanie parkovania a ďalšie podobné podnety. Všetky tieto vymenované atribúty okrem sankčnej funkcie tak prináležia správcom ciest, nie mestskej polícii.

Spolupráca medzi samosprávami a mestskou políciou prebieha rôznou formou. Napríklad **Magistrát mesta Bratislava** v prípadoch, ak vyžaduje stanovisko mestskej polície k riešeniu daného podnetu, si toto konkrétne stanovisko **vyžiada od mestskej polície sám**. V takýchto prípadoch pracovníci magistrátu ani nemenia zodpovednosť za dané podnety na portáli Odkaz pre starostu. Po prešetrení danej veci mestská polícia následne **tvorí stanovisko**, ktoré v konečnej fáze hrá rozhodujúci faktor pri riešení podnetu. V niektorých iných prípadoch vystupuje mestská polícia ako **poradný subjekt** pri riešení podnetov.

V prípadoch, ak je mestská polícia oslovená nie priamo samosprávou, ako v prípade magistrátu, ale inou cestou, ako napríklad našim oslovovaním cez všeobecný mail mestskej polície, v takýchto prípadoch následne mestská polícia zasiela stanovisko tak nám, ako aj príslušnej samospráve, ktorej sa predmetná záležitosť z podnetu dotýka. V niektorých prípadoch sú o stanoviská k podnetom požiadané aj príslušné expozitúry, pričom tie môžu vydávať stanoviská len k prípadom, ktoré **majú zaevidované vo svojom vlastnom systéme**, to znamená, že predmetný problém už predtým riešili aj hliadky mestskej polície a o probléme majú evidenciu. Takýmto spôsobom sa v prvej fáze overuje, či a akým spôsobom bol riešený daný problém pred nahlásením na portáli Odkaz pre starostu. V prípadoch, kedy takáto situácia nenastala, stanoviská teda vydáva mestská polícia nanovo.

Najdôležitejším poznatkom z tohto rozhovoru je ale fakt, že **mestská polícia vždy a za každých okolností vyzýva užívateľov a užívateľky, aby v prípade podozrení z porušovania platnej legislatívy hneď informovali mestskú políciu priamo na linke 159**. Len takéto okamžité riešenie porušovania platných predpisov môže byť priamo zaevidované a zároveň má úplnú istotu v tom, že vec bude prešetrená okamžite a priamo na mieste.

Problematický bod, ku ktorému sme sa dopracovali je práve **časový odstup medzi nahlásením podnetu na portáli a možným riešením** problému mestskou políciou. Štandardná cesta podnetu je totiž záležitosťou hodín a dní, kým sa podnet dostane od zadávateľa/zadávateľky ku kontrole, spracovaniu a zaslaní administrátormi, pričom spravidla štandardne podnety miera priamo na samosprávy. Následne v prípadoch, ak samospráva naznačí, že problém by mala riešiť mestská polícia, je teda e-mailovou formou požiadaná o zaslanie stanoviska, prípadne o riešenie danej veci. Aj napriek najväčšej možnej snahe za



takýchto okolností prejde zákonite niekoľko hodín, než sa podnet dostane „na stôl“ mestskej polície, ktorá v danej veci môže konať. V takýchto situáciách sa spravidla stáva, **že okolnosti sa počas tejto doby zmenili** a že aj napriek snahe situáciu riešiť ju vlastne mestská polícia už nemá ako riešiť, keďže povaha skutkového stavu sa medzičasom zmenila – napr. že vozidlo už na danom zákaze neparkuje a podobne. Práve takéto situácie ukazujú, že najrýchlejšie a najefektívnejšie riešenie za takýchto okolností je privolanie hliadky mestskej polície, ktorá danú záležitosť môže vyriešiť priamo na mieste. Spomínaný časový odstup, ktorý môže v niektorých prípadoch nabráť až niekoľko dní, negatívne následne vplýva na možnosť riešenia týchto situácií.

Vzhľadom na fakt, že vo všetkých takýchto prípadoch je **mestská polícia iba sankčným orgánom, musí pri takýchto riešeníach situácií existovať spätná kontrola stavu podnetov**. V prípadoch, kedy ide o jednotlivý prípad zlého parkovania, je nutné inštruovať používateľov portálu k privolaniu hliadky mestskej polície priamo v momente zaznamenania takéhoto konania, vzhľadom k tomu že takéto riešenie môže dopomôcť k riešeniu situácie priamo na mieste a v konkrétnom čase. V prípadoch, kedy ide o opakované porušovania predpisov, pravidelné státie na nedovolených miestach, ohrozenie bezpečnosti obyvateľov či pravidelné ničenie zelene v dôsledku nesprávneho parkovania, vo všetkých týchto prípadoch sa môže mestská polícia vyjadriť len ako poradný orgán pre správcu komunikácií, ktorý by v takýchto prípadoch mal zjednať nápravu. Štandardná odpoveď mestskej polície za takýchto okolností môže byť len v prísľube zvýšeného intervalu hliadok mestskej polície pre danú oblasť, čo samo o sebe nie je riešením, ktoré sa dokáže postarať o definitívne vyriešenie podnetu. Preto v takýchto podnetoch **je nutné opätovne vyjadrenie správcu komunikácie**, ktorý môže v daných problémoch **navrhnuť riešenie v zmysle fyzických zábran** či zmene dopravného značenia, ktoré môže dopomôcť k riešeniu takýchto podnetov.

V rámci tohto výskumného rozhovoru sme s predstaviteľom Mestskej polície Bratislava okrem funkčného hľadiska efektívneho fungovania spolupráce medzi portálom, samosprávou, mestskou políciou a v neposlednej rade občanmi riešili aj iné zásadné problémy, ktoré sú spojené s výkonom ich práce. Okrem nenahlasovania záležitostí prostredníctvom privolania hliadok, ktoré problém zaevidujú prípadne vydajú voči osobe dopúšťajúcej sa priestupku sankčné opatrenie je problémom aj situácia s vyhradeným parkovaním.

V súčasnosti totiž **vyznačovanie vyhradených parkovacích miest je ostáva na sebarealizácii žiadateľov/žiadateľiek**, pričom estetická aj funkčná úroveň takýchto riešení je často značne problematická. Takéto riešenia následne **sťažujú proces kontroly** zo strany mestskej polície. Takejto situácii by mohlo byť nápomocné, kedy takéto vyznačovanie miest bolo v kompetencii správcov komunikácie, ktorý by tieto úkony robili na náklady žiadateľov. To by následne mohlo mať pozitívny dopad na riešenie týchto situácií.

## **Zhrnutie**

Mestská polícia môže kontrolovať výlučne súlad platnej legislatívy s aktuálne vzniknutou situáciou, žiadne iné záležitosti nad rámec toho, ako napríklad zmeny dopravných riešení a podobne. Preto je pri podozrení z porušovania predpisov vždy vhodné privolanie hliadok

mestskej polície. Privolaná hliadka vyhodnotí situáciu a prípadne vyvodí sankciu. Opakované nahlasovanie rovnakých podnetov v zmysle porušovania predpisov ale je skôr záležitosťou, do ktorej riešenia by mali v omnoho väčšej miere byť zapojené samosprávy či iné subjekty ako správcovia príslušných komunikácií.

## 5. DOBRÁ PRAX

Na základe vyššie uvedených zistení môžeme konštatovať hneď niekoľko **doporučení tak pre občanov nahlasujúcich podnety ako aj pre samosprávy** v správnom rámcovaní podnetov a snahe o čo najefektívnejšie riešenie podnetov.

### 5.1 Odporúčania pre používateľov a používateľky

1. **v prípade jednorazového nesprávneho parkovania volajte mestskú políciu** - v prvom rade ide v takomto prípade o efektívnejšie riešenie situácie, nakoľko rýchlosť v takýchto prípadoch môže zásadne rozhodovať o tom, či bude “vinník” pri priestupku prichytený. Systém nahlasovania podnetu a jeho cesta môže trvať niekoľko dní, čo zásadne znižuje pravdepodobnosť riešenia takejto situácie. Navyše musí byť tento priestupok za každých okolností v zmysle zákona zdokumentovaný privolanou hliadkou, keďže iný dôkazový materiál nemôže byť považovaný za relevantný dôkaz.
2. v prípade dlhodobých záležitostí je vec záležitosťou samosprávy - v takýchto prípadoch pravdepodobne nebude postačujúce udelenie elementárneho trestu za priestupok. V takýchto prípadoch je potrebné **apelovať na samosprávu inou aktivitou**, ako dohodou s mestskou políciou o zvýšení počtu hliadok (čo vzhľadom na kapacity nie je možné za každých okolností). V takýchto prípadoch je žiadúce v podnetoch žiadať o osadenie dopravného značenia či rôznej formy fyzickej zábrany, ktorá problém vyrieši.

Podnet z Kalištnej ulice v Devínskej Novej Vsi ukazuje, že na riešenie situácií jednorazového zlého parkovania je najefektívnejším riešením vyslanie hliadky mestskej polície na dané miesto. Vzhľadom na možný časový rozostup medzi nahlásením podnetu a jeho spracovaním už situácia dávno mohla zmeniť svoje okolnosti. Vhodnejším nástrojom riešenia tu je preto linka 159.



#### Odpoveď samosprávy

25. január 2019

Samospráva uviedla, že zodpovedným subjektom je: Dobrý deň,

ďakujeme za Váš podnet. V prípade obdobnej situácie kontaktuje Mestskú políciu hlavného mesta SR Bratislavy.

Zodpovednosť: Mestská polícia hlavného mesta SR Bratislavy  
Telefón: 159

## 5.2 Odporúčania pre samosprávy

### 1. Situácia s jednorazovo nesprávne zaparkovaným vozidlom

Aj napriek odporúčaniam, že sa takéto podnety **nemajú** zverejňovať, v prípade ak sa tak stane, odpoveď samosprávy by mala obsahovať:

- Informáciu o tom, že **nie je v ich kompetencii riešiť** takéto jednorazovo nesprávne zaparkované vozidlo
- Informáciu o dĺžke procesu nahlasovania podnetov, nakoľko priestupok už dávno **nemusi byť aktuálny**
- Informáciu o **nutnosti privolania hliadky**, ktorá je kompetentná v danej veci konať. Zo zákona o priestupkoch vyplýva, že za priestupok možno uložiť pokutu v blokovom konaní, ak je **priestupok spoľahlivo zistený**, t.j. fotodokumentáciu od občana, ktorá je stará iba niekoľko hodín tento zákon nepovažuje za spoľahlivé zistenie. **Policajt musí priestupok sám zadokumentovať**. Sankciu možno uložiť len za spáchaný priestupok a len na základe a spôsobom ustanoveným v zákone (§13 ods. 2 zák. č. 372/1990 Zb. o priestupkoch).

### Box č. 2. Návrh odpovede samosprávy pre takýto typ podnetu

Pre rýchle a bezodkladné riešenie takéhoto podnetu je ideálne privolanie hliadky mestskej polície priamo na miesto priestupku, pričom v prípade dokázania priestupku bude v danej veci uvedená sankcia. Cesta podnetu od Vás ako zadávateľa/ky podnetu cez administrátorov až k samospráve a následne k mestskej polícii môže trvať aj niekoľko dní, medzičasom sa podnet už môže stať neaktuálnym. Ak nastane tento moment, neexistuje žiadna možnosť udelenia sankcie, keďže v zmysle zákona o priestupkoch musí sám príslušník toto konanie zaznamenať.

### 2. Opakujúce sa nesprávne parkovanie

V prípadoch, ak užívatelia upozorňujú na nevhodné/nesprávne parkovanie dlhodobo, **nemôže takýto problém vyriešený klasickým odkazom na činnosť mestskej polície** a privolaním hliadky. Navyše, nie za každých okolností sa v takýchto prípadoch musí jednať o priestupky, ktoré by hliadka mestskej polície mohla riešiť vzhľadom na to, že vozidlá sa nemusia bezprecedentne dopúšťať priestupku. V takýchto prípadoch je **zmena zodpovednosti na mestskú políciu zbytočná**, pričom by musela vykonávať nepretržitý dozor nad konaním v danom priestore, čo kapacity samozrejme nedovoľujú a problém by vyriešený aj tak nebol.

---

Z tohto dôvodu je vyhodnotená ako nesprávna zmena zodpovednosti na mestskú políciu, ako ukazuje napr. tento prípad zo [Sokolovskej](#) ulice v Bratislave.

Sama samospráva v tomto prípade vyhodnotila, že privolanie hliadky MP nie je postačujúce pre riešenie situácie a v priebehu niekoľkých dní pozmenila svoje pôvodné stanovisko, pričom vyústením riešenia bolo osadenie nového dopravného značenia na viditeľnejšie miesto. Zároveň priamo samospráva iniciovala doplnenie ďalšieho značenia, ktoré by mohlo ešte vo väčšej miere zamedziť problému, na ktorý sa užívatelia v tomto prípade sťažovali –

ako ostatne v odpovedi píšu, je to komplikovanejší schvaľovací proces, do ktorého musí byť zahrnutý aj okresný dopravný inšpektorát.



#### Odpoveď samosprávy

20. december 2018

Dobrý deň, máte pravdu, situácia na Sokolskej je veľmi nebezpečná. Žiaľ, mestská časť s tým nemôže nič urobiť, riešiť nesprávne parkovanie je výlučne v kompetencii polície. Váš podnet sme im odoslali.

Martina Štefániková, komunikačné oddelenie, MÚ Bratislava - Staré mesto

Považujete odpoveď samosprávy za postačujúcu?

Áno (0)

Nie (1)

[Upraviť odpoveď](#)

[Zmazať odpoveď?](#)



#### Odpoveď samosprávy

20. december 2018

Dobrý deň,  
na stĺp verejného osvetlenia na Sokolskej ulici oproti domu č. 33 bude v najbližších dňoch namontovaná dopravná značka B34 (zákaz zastavenia). Úsek bude následne prísne kontrolovať Mestská polícia.

Edmund Bombara  
Referát správy komunikácií  
Oddelenie dopravy

Považujete odpoveď samosprávy za postačujúcu?

Áno (3)

Nie (0)

Odpoveď samosprávy by v takomto prípade mala obsahovať:

- informáciu o tom, že situáciu **budú riešiť doplnením/zmenou značenia** a akým spôsobom,
- informáciu o **možnosti participácie na dopravnej komisii**, ktorá by mala byť verejne dostupná,
- následne informáciu o tom, ako v súčinnosti s ostatnými orgánmi **posúdili situáciu a prešli do fázy implementácie**.

Príklad z [Karadžičovej](#) ulice v Bratislave ukazuje na to, že zodpovednosť ponechaná na správcu komunikácie (v tomto prípade Magistrát mesta Bratislava) je správna.



#### Odpoveď samosprávy

04. marec 2019

Dobrý deň,

ďakujeme za podnet a v predmetnej veci Vás informujeme, že Vaša žiadosť o osadenie stĺpikov bola opätovne zaslané zodpovednému vecnému útvaru magistrátu. Vo vo veci nesprávneho parkovania je oprávnená konať Mestská polícia Bratislava.

Ďakujeme za trpezlivosť a spoluprácu

S pozdravom

Oddelenie vzťahov s verejnosťou  
Magistrát hlavného mesta SR Bratislava

Považujete odpoveď samosprávy za postačujúcu?

Áno (0)

Nie (0)

Jedná sa o príklad, kedy je presne nutná zmena dopravnej situácie v zmysle aplikovania zábran proti parkovaniu (stĺpiky a podobne), prípadne v zmene dopravného značenia. Mestská polícia v takomto prípade môže len vyhodnotiť, či podľa fotografií sa zdá byť situácie v (ne)súlade s platnou legislatívou, poslať tam hliadku mestskej polície, ktorá situáciu preverí a v prípade, ak dochádza k priestupku, udeliť blokovú pokutu. Zároveň môže poskytnúť informácie všeobecného charakteru o množstve a type priestupkov, ktoré v evidencii pre daný priestor majú, čo môže slúžiť ako neskorší argument pre prípadnú zmenu značenia

V prípade tohto podnetu prišlo len prednádávnom k relevantnému vyjadreniu zo strany samosprávy ako správcu komunikácie s návrhom na riešenie - takéto informovanie by každopádne malo obsahovať **presný spôsob, ako bude táto zmena vykonaná**, v ideálnom prípade aj **s prislúchajúcim časovým rámcom**. Zmena statusu podnetu na vyriešený nastane až v momente, kedy k reálnej zmene dôjde, ako ukazujú dva príklady na konci tohto manuálu.

Príklad zo [Špitálskej](#) ulice ukazuje na to, akým spôsobom by sa mala určovať zodpovednosť za podnety v prípadoch, kedy sa jedná o požiadavku aktívnej zmeny v inštalácii zábran proti parkovaniu.

V tomto prípade sa jedná o ukážkový príklad zmeny zodpovednosti, podnet bol zaslaný správcovi komunikácie, pričom ten následne zmenil zodpovednosť na mestskú políciu – vo



veľa iných prípadoch sa v takomto prípade podnet uzavrel s tým, že mestská polícia na dané miesto vyslala hliadku a priestupok nezistila, resp. sa žiadnym spôsobom nebránila voči tejto zmene zodpovednosti.

Tento príklad ale poukazuje na to, že mestská polícia vyargumentovala, prečo nie je zodpovedná za podnet, ktorý v prvom rade volá po komplexnom riešení situácie, pretože sa nejedná o jednorazové porušenie pravidiel. Za takýchto okolností je teda podnet znova preposielaný správcovi komunikácie, na ktorého teraz spadá riešenie situácie s osadením akéhokoľvek typu zábrany, ktorá by takémuto chovaniu v budúcnosti zamedzila.



#### Odpoveď samosprávy

18. február 2019

Na základe podnetu č. 63090 z portálu Odkaz pre starostu, doručeného na Mestskú políciu hl. m. SR Bratislavy (ďalej „MsP“) dňa 7. 2. 2019, týkajúceho sa dopravnej situácie na Špitálskej ul. v Bratislave a inštalovania stojanu na bicykle, Vám oznamujem nasledovné:

Riešenie tohto podnetu nie je v kompetencii MsP. Dynamická dopravná situácia je v kompetencii územného útvaru Dopravného inšpektorátu Krajského riaditeľstva PZ v Bratislave.

Možnosti inštalácie stojanov na bicykle, navrhované v podnete, sú v pôsobnosti správcu cesty – Magistrátu hl. m. SR Bratislavy.

S portálom Odkaz pre starostu sme o spôsobe riešenia podnetu nekomunikovali.

S pozdravom

gen. kom. JUDr. Marek Gajdoš v.r.

náčelník



#### Odpoveď samosprávy

06. marec 2019

Dobrý deň ,


Na základe Vášho podnetu, umiestni Magistrát hlavného mesta SR Bratislava cyklostan na komunikáciu ako zábranu pre parkovanie na nevyhradených parkovacích miestach.

Ďakujem

Tomáš Gajdoš , Oddelenie stratégie a projektov , Magistrát hlavného mesta SR Bratislava

Na záver dva príklady zo samospráv, kde v rámci podnetu došlo k zmene dopravného značenia alebo k zabezpečeniu zábrany, ktorá zamedzuje nesprávnemu parkovaniu.

Príklad zo [Stupavy](#):

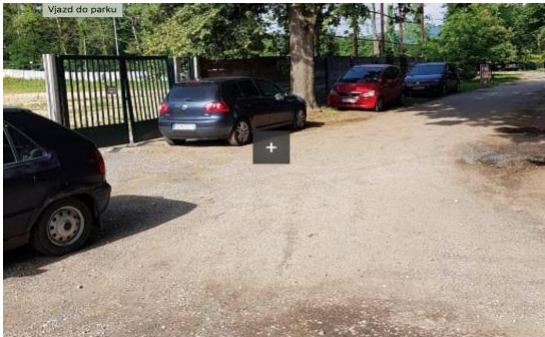
**Odpoveď samosprávy**


03. júl 2018

Dobrý deň, dopravná značka, o ktorej sme informovali, je už osadená.

S pozdravom


Ing. Pavol Baxa  
ved. oddelenia všeob. a vnútornej správy  
MsÚ Stupava





Príklad z [Malaciek](#):



**Odpoveď samosprávy**

02. marec 2019

Dobrý deň, dovoľujeme si Vás informovať, že na chodníku boli osadené dopravné značenia zamedzujúce vjazd a pohybu motorových vozidiel.

Ing. Chrenko, MsÚ Malacky

Považujete odpoveď samosprávy za postačujúcu?

Áno (1)

Nie (0)

Upraviť odpoveď

Zmazať odpoveď?

## 6. ZÁVERY

Aktuálna dopravná situácia v slovenských mestách je spojená s **neustálym zvyšovaním počtu automobilov**. V roku 2015 štatistiky hovoria o **375 vozidlách na 1000 obyvateľov**, pričom sa toto množstvo v priebehu dvoch dekád viac ako zdvojnásobilo.<sup>7</sup>

Tento trend sa zákonite prejavuje aj v nedostatočnej pripravenosti samospráv na tento jav, pričom prirodzeným vyústením týchto zmien je tak nárast problémov spojených s parkovaním, ako aj nutnosť regulácie tohto stavu. O oboch týchto záležitostiach pojednáva vyššie uvedená analýza parkovania.

Dáta z Odkazu pre starostu ukazujú na pretrvávajúci trend **vyššieho počtu neriešených podnetov v kategórii parkovanie oproti priemeru**. Dôvodom môžu byť aj nejasné kompetencie jednotlivých zúčastnených strán v tomto procese. Preto sme sa v rámci tejto analýzy zamerali aj na opis **legislatívneho rámca**, ktorý jasne definuje možnosti parkovania aj kompetencie subjektov v zmysle nastavovania podmienok.

Následne okrem toho sme sa pozreli aj na **parkovacie politiky** v jednotlivých samosprávach, pričom tie sú prirodzeným vyústením situácie s neustálym zvyšovaním počtu vozidiel v priestore a nutnosťou udržiavania poriadku s parkovacou situáciou. Takto teda všetky väčšie mestá pristupujú k **úpravám podmienok pre dočasné parkovanie** vozidiel prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení. V nich upravujú, ktorých zón sa toto nariadenie týka, spôsob úhrady či výnimky oslobodené od úhrady parkovania. Zároveň vo väčšine prípadov s nastavovaním parkovacích politik priamo súvisí a je v ňom obsiahnuté aj riešenie rezidentského parkovania s možnosťou výhodnejších podmienok pre parkovanie pre rezidentov, pričom si všetky tieto pravidlá nastavuje každá samospráva samostatne. Konkrétne podmienky úprav sú dostupné na stránkach miest v sekciách VZN a všetky tieto detaily obsahujú. V prípadoch dočasného parkovania sú informácie dostupné rovnako na stránkach, v mobilných aplikáciách ako aj priamo vo verejnom priestore. Bližšie informácie sa nachádzajú vždy na platobných staniaciach, parkovacie miesta, ktorých sa to dotýka sú vyznačené zvislým a/alebo vodorovným dopravným značením.

V neposlednom rade táto analýza **reflektuje**, akým spôsobom samosprávy pristupujú doteraz k **spracovávaní podnetov** takéhoto typu. Na konkrétnych **príkladoch** z niekoľkých samospráv demonštrujeme **príklady dobrej praxe** pre užívateľov rovnako ako pre samosprávy. Tieto odporúčania dobrej praxe následne môžu slúžiť k **efektívnejšiemu riešeniu** problémov spojených s parkovaním nie len na portáli Odkaz pre starostu.

---

<sup>7</sup> [www.casopisgeografia.sk/index.php/Geografia/article/.../14/20](http://www.casopisgeografia.sk/index.php/Geografia/article/.../14/20)