



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

**PROBLEMATIKA DOPRAVY V KLIDU V NOVÝCH ZÁM-
CÍCH**

THE ISSUE OF PARKING IN NOVE ZAMKY

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

RONALD VAJDA

VEDOUcí PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. RADKA MATUSZKOVÁ

BRNO 2022



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav pozemních komunikací

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Ronald Vajda
Název	Problematika dopravy v klidu v Nových Zámcích
Vedoucí práce	Ing. Radka Matuszková
Datum zadání	30. 11. 2021
Datum odevzdání	27. 5. 2022

V Brně dne 30. 11. 2021

doc. Dr. Ing. Michal Varaus
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

Norma ČSN 73 6110

Norma ČSN 73 6056

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Cílem práce je návrh zlepšení dopravy v klidu na vybraných místech ve městě Nové Zámky. Teoretickým základem práce bude zhodnocení dopravy v klidu na území celého města. V rámci práce budou dle vlastního výběru a dle konzultací s vedením města vytipována kritická místa z pohledu parkování, na kterých budou provedena měření a navržena potřebná opatření, aby došlo ke zlepšení situace.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. Radka Matuszková
Vedoucí bakalářské práce

Abstrakt

Táto bakalárska práca sa zaoberá problematikou statickej dopravy v meste Nové Zámky. Predmetom tejto práce je analýza statickej dopravy na území mesta. Mesto sa rozdelilo do jednotlivých logických zón. V analytickej časti z existujúceho stavu sa zistili nedostatky, spravilo sa vyhodnotenie, ďalej sa spravila SWOT analýza, porovnania s inými mestami a na základe týchto aspektov sa navrhovali adekvátne riešenia v návrhovej časti. Navrhované riešenia sú navrhované tak, aby prispeli k celkovo lepšej situácii v meste, nie len v oblasti statickej dopravy.

Abstract

This bachelor thesis deals with the issue of static transport in the town of Nové Zámky. The subject of this work is the analysis of static transport in the city. The city was divided into individual logical zones. Shortcomings were identified in the analytical part of the existing situation, an evaluation was made, a SWOT analysis was made, comparisons with other cities were made, and based on these aspects, adequate solutions were proposed in the design part. The proposed solutions are designed to contribute to an overall better situation in the city, not just in the field of static transport.

Klíčové slová

Parkovanie, doprava, statická doprava, mesto, obsadenosť, obrátkovosť, dopravná intenzita, parkovacie zóny, dopravný prieskum, cyklistická doprava, stojan na bicykle.

Keywords

Car park, transport, static transport, city, occupancy, turnover, traffic intensity, parking zone, traffic survey, bicycle transport, bike rack.

Citácia

VAJDA, Ronald. *Problematika dopravy v klidu v Nových Zámkách*. Brno, 2022. Bakalárska práca. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Vedoucí práce Ing. Radka Matuszková

Problematika dopravy v klidu v Nových Zámkách

Prehlásenie

Prehlasujem, že som túto bakalársku prácu vypracoval samostatne pod vedením pani Ing. Radky Matuszkovej. Ďalšie informácie mi poskytol Mestský úrad Nové Zámky Odbor komunálnych služieb Referát dopravy. Uviedol som všetky literárne pramene, publikácie a ďalšie zdroje, z ktorých som čerpal.

.....
Ronald Vajda
25. mája 2022

Podakovanie

Chcel by som sa poďakovať svojej vedúcej bakalárskej práce Ing. Radke Matuszkovej za odborné vedenie a cenné rady, ktoré mi pri riešení práce poskytla. Veľké ďakujem taktiež patrí mojej rodine a priateľom za podporu a pomoc.

Obsah

1	Úvod	3
2	Základné informácie	5
2.1	Vymedzenie riešeného územia	8
2.2	Základné predvolené podklady	8
2.3	Popis aktuálneho dopravného stavu	9
2.3.1	Železničná doprava	9
2.3.2	Cestná doprava	9
2.3.3	Cyklistická doprava	14
2.3.4	Mestská hromadná doprava	15
3	Dopravné prieskumy, analýzy, problematika	17
3.1	Porovnanie s inými mestami	20
3.1.1	Nové Zámky	20
3.1.2	Martin	21
3.1.3	Litovel	22
3.1.4	Praha	22
3.1.5	Pardubice	23
3.1.6	Hradec Králové	23
3.1.7	Příbram	23
3.2	Parkovanie automobilov	24
3.2.1	Červená zóna Centrum 01	26
3.2.2	Modrá zóna Širšie centrum 01	49
3.2.3	Modrá zóna Širšie centrum 02	54
3.2.4	Zelená zóna Sídlisko 01 JUH	57
3.2.5	Zelená zóna Sídlisko 02 Nábřeží	58
3.2.6	Zelená zóna Sídlisko 03	58
3.2.7	Zelená zóna Sídlisko 04	60
3.2.8	Zelená zóna Sídlisko 05	65
3.2.9	Zelená zóna Sídlisko 06	73
3.2.10	Zelená zóna Sídlisko 07	76
3.2.11	Zelená zóna Sídlisko 08	78
3.2.12	Zelená zóna Sídlisko 09	80
3.2.13	Ružové zóny RD 01 až 15	82
3.2.14	Žltá zóna Priemyselná zóna 01	84
3.2.15	Žlté zóny Priemyselné zóny 02 až 08	86
3.2.16	Oranžová zóna Rekreačia 01	86
3.2.17	Oranžová zóna Rekreačia 02	87

3.2.18	Oranžová zóna Rekreácia 03	89
3.2.19	Oranžová zóna Rekreácia 04	90
3.2.20	Oranžová zóna Rekreácia 05	91
3.2.21	Oranžové zóny Rekreácia 06 a 07	92
3.3	Parkovanie bicyklov	93
3.3.1	Červená zóna Centrum 01	94
3.3.2	Modrá zóna Širšie centrum 01	100
3.3.3	Zelená zóna Sídlisko 02 Nábřežie	102
3.3.4	Zelená zóna Sídlisko 04	103
3.3.5	Zelená zóna Sídlisko 05	105
3.3.6	Mimo vyznačených zón	107
3.4	Vyhodnotenie súčasného stavu	108
3.5	SWOT analýza	112
3.5.1	Automobilová doprava	112
3.5.2	Cyklistická doprava	112
4	Návrhy zlepšenia	114
4.1	Parkovanie pre osobné automobily	117
4.2	Parkovanie pre bicykle	127
4.3	Zrealizované návrhy	142
5	Záver	147
	Literatúra	151

Kapitola 1

Úvod

Cestná automobilová doprava sa v priebehu niekoľkých rokov stala neoddeliteľnou súčasťou života novodobej spoločnosti. Tento odbor je veľmi rýchlo sa rozvíjajúci. Veľký vplyv má nato rýchli technický pokrok, ktorý prispieva k výraznému rozšíreniu automobilovej dopravy. Statická doprava je neoddeliteľnou a dôležitou súčasťou plánovania dopravy v meste s významnou priestorovou náročnosťou, má nezastúpiteľnú rolu pri komplexnom riešení zaistenia mobility. S rastúcim dopravným zaťažením, zvyšujúcim sa stupňom automobilizácie aj motorizácie rastú aj požiadavky na riešenie problematických miest v oblasti statickej dopravy v meste a samozrejme to má dopad aj na životné prostredie. Súčasnú parkovacie plochy sú vyťažované nie len rezidentami, ale aj zamestnancami a návštevníkmi miestnych úradov, zdravotných zariadení, kultúrnych pamiatok a ďalších služieb. Do budúca je očakávaný ďalší nárast dopytu po parkovacích miestach. Navyšovanie počtov parkovacích miest na úkor zelene alebo plôch pre peších nepripadá do úvahy, preto sa práca zamerá aj na inovatívne riešenia statickej dopravy. Neuspokojivý stav je spôsobovaný parkujúcimi a odstavenými automobilmi na území mesta, ktoré ovplyvňujú dopravnú dostupnosť vo vybraných lokalitách a znemožňujú plynulý a bezpečný pohyb motorových, ale aj nemotorových vozidiel. Doba, ktorú vozidlo nevykonáva prácu, teda stojí na mieste, sa pohybuje okolo 90 % celkovej životnosti automobilu. Centrá miest sú najrizikovejšie časti, ktorých sa to týka najviac a to z dôvodov veľmi hustej zástavby, výstavba kancelárskych priestorov, atď. Tieto dôvody sú veľmi rizikové z pohľadu potreby parkovacích miest, ale idú ruka v ruke s celkovou organizáciou statickej dopravy. Väčšinou nie sú problém peniaze v meste, ale zastavanosť v danom území, ktoré limituje navýšenie kapacít.

Dôvody pre túto prácu a toto mesto sú viaceré. Toto mesto som si vybral preto, lebo je to moje rodné mesto a mesto v ktorom žijem. Statická doprava (doprava v klidu) tu predstavuje prekážku trvalo udržateľnej mobility a preto je neoddeliteľnou a dôležitou súčasťou plánovania dopravy a preto je pre mňa táto téma problematiky statickej dopravy zaujímavá v spojitosti s týmto mestom a nie len s ním. S týmto problémom sa stretávam dennodenne a to bol impulz k napísaniu tejto práci. Ďalší dôvod je existujúci dlhodobý neuspokojivý stav spôsobovaný trvalo rastúcou mobilitou obyvateľov a návštevníkov mesta, ktorý k preprave využívajú primárne individuálnu automobilovú dopravu. Je to spôsobené potrebou ľudí cestovať do práce, do školy vlastným autom a tým preťažujú kapacity pozemných komunikácií. V mestách ako sú nové Zámky, kde nie je zaistená dostatočná dostupnosť verejnej hromadnej dopravy, je to často logická voľba. Ľudia chcú svoje pohodlie a nechcú sa obmedzovať nerozvinutým verejným dopravným systémom, aj keď doprava osobným automobilom je ekonomicky náročnejšia. S touto situáciou súvisia zápchy v meste, zvýšené množstvo emisií v ovzduší a bezpečnosť. Ďalší problém je zvyšujúci sa počet automobilov

a ich pohyb v uliciach mesta, zaparkované vozidlá, ktoré sú často v rozpore s pravidlami cestnej premávky, narúšajú a poškodzujú majetok mesta alebo súkromný majetok. Možnosť, že by každý v meste mohol parkovať kde chce a zadarmo, by viedla k tomu, že by väčšina ľudí jazdila automobilom a mesto by sa premenilo na jedno veľké parkovisko. Je teda jasné, že parkovanie je treba nejako regulovať.

Hlavným cieľom tejto práce je vytvorenie nezáväzného podkladu pre statickú dopravu v meste Nové Zámky. Podstatou je nájdenie optimálnych popřípade návrh nových riešení problémov statickej dopravy na vybraných miestach podľa vlastného výberu a zároveň po konzultácii s vedením mesta. Na týchto miestach budú spracované merania a navrhnuté potrebné opatrenia. Práca bude zároveň zdrojom informácií o súčasnom stave, nedostatkoch alebo príležitostiach statickej dopravy na území mesta. Nevhodne alebo nelegálne stojace vozidlá tiež oslabujú bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a plynulosť dopravy. Súčasne so statickou dopravou treba však v dnešnej dobe riešiť aj ostatné systémy dopravy, lebo všetko spolu súvisí a je navzájom previazané.

Analytická časť obsahuje dopravné prieskumy, terénne šetrenie, prieskum vyťažnosti parkovísk, SWOT analýzu a vyhodnotenie súčasného stavu statickej dopravy. Ďalej sa práca bude venovať problematike parkovania automobilov a cyklistov na území mesta Nové Zámky. Mesto bude rozdelené do niekoľkých logických zón, v ktorých bude následne prebiehať analýza statickej dopravy. V rámci práce boli pripravené, vykonané a ďalej interpretované výsledky prieskumov statickej dopravy.

Na základe výsledkov z analytickej časti budú v návrhovej časti stanovené návrhy úprav statickej dopravy. V rámci riešenia je nutné brať ohľad na zlepšenie kvality života obyvateľov bez väčších zásahov do prírody.

Kapitola 2

Základné informácie

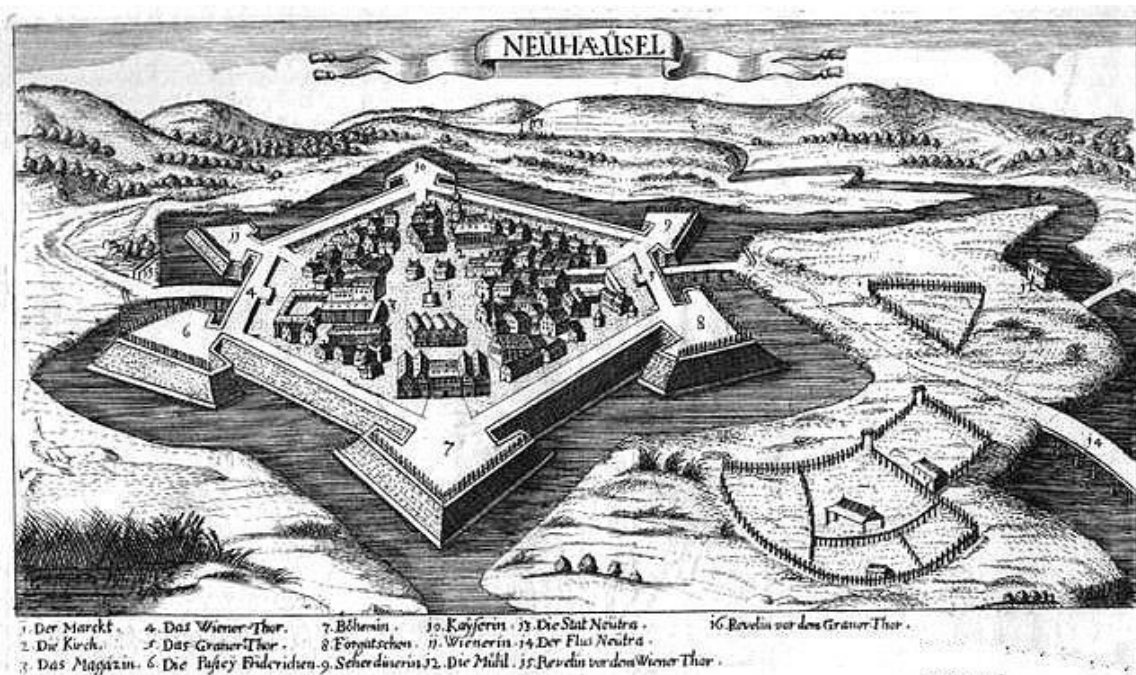
Mesto Nové Zámky je okresné mesto v Nitrianskom Kraji. Podľa posledného sčítania obyvateľov z roku 2020 má mesto 37 548 obyvateľov. Je dôležitým dopravným uzlom. Obrázok 2.1 zobrazuje polohu mesta na mape.



Obr. 2.1: Poloha Nových Zámkov na mape Slovenska. Obrázok je prevzatý z [23].

Mesto Nové Zámky sa nachádza takmer v strede Nitrianskeho kraja zhruba 30 km. od hranice s Maďarskom. Rozprestiera sa na 72,56 km². Leží v nadmorskej výške 119 m. n. m. v Podunajskej nížine. V okolí mesta je veľké množstvo poľnohospodárskej pôdy. Vo veľkej miere sú to práve polia. Cez mesto preteká rieka Nitra, ktorá delí mesto na dve časti obrazne povedané.

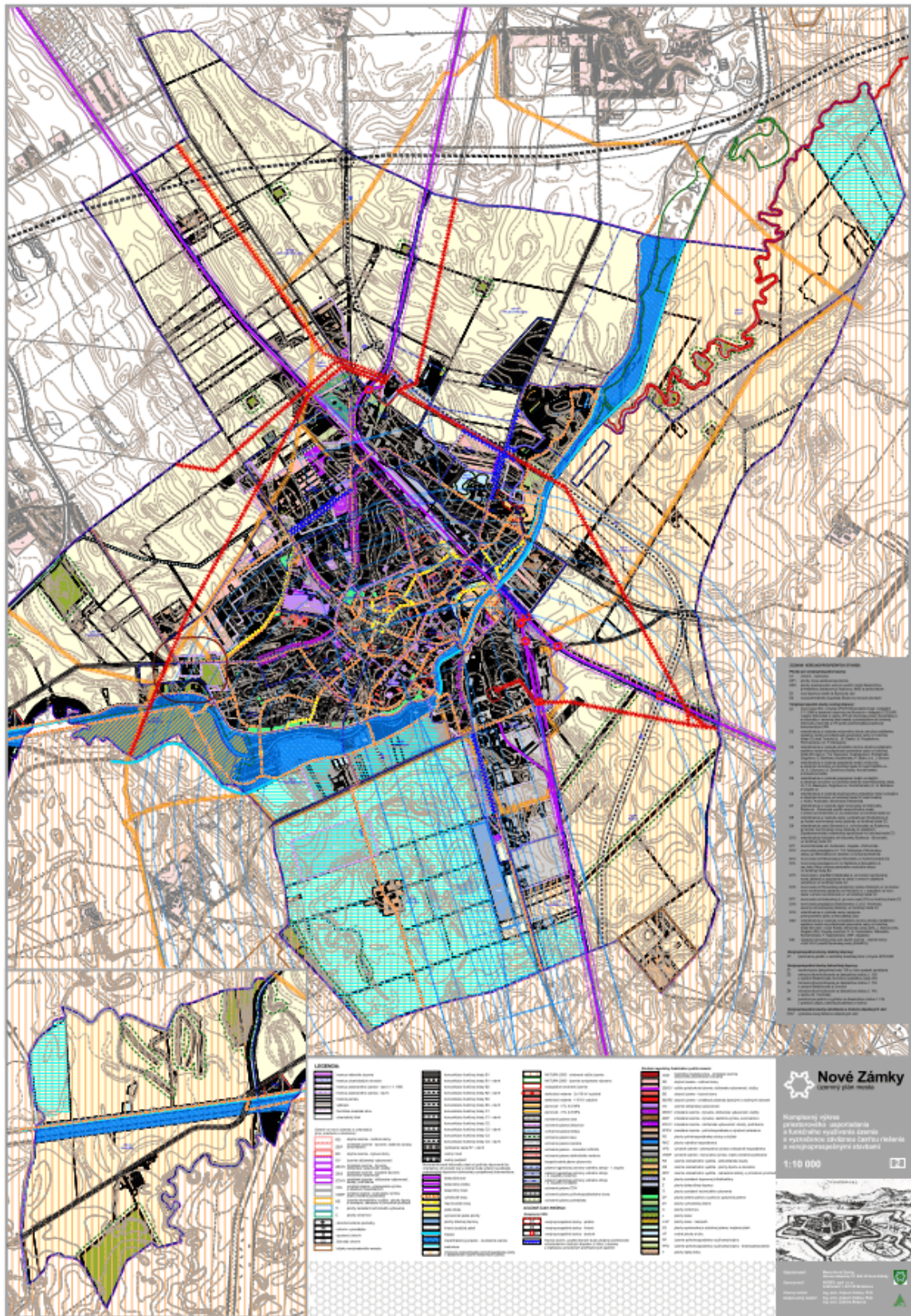
Pôvodne mesto vzniklo ako obranná pevnosť pred tureckou armádou v roku 1545 a zároveň sa tento rok považuje aj za založenie mesta. Charakter mesta bol vojensko-obranný. Oficiálne sa pevnosť stala mestom až v roku 1691. Obrázok 2.2 zobrazuje pevnosť zo 16. st. Tým mesto dostalo do vlastníctva okolité chotáre a zrodila sa hospodárska základňa. V roku 1725 boli zbúrané hradby a mohol nastať ďalší rozmach mesta. V roku 1733 mesto dostalo štatút mesta so zriadeným magistrátom.



Obr. 2.2: Pevnosť zo 16. st. Obrázok je prevzatý z [31].

Prvé zmienky priemyslu sú z roku 1750, keď v meste vznikol pivovar, ale ten sa dlho neudržal a napokon upadol. Ľudia nemali záujem o pivovar a ani o jeho rozvoj a vývoj. Na samom začiatku 20. st. bola otvorená fabrika na spracovanie kože s 95 robotníkmi. V roku 1931 továreň kúpil Tomáš Baťa. O 20 rokov nato továreň prebudovali na závod, ktorý vyrábala chladničky a svietidlá a tým vznikol Elektrosvit. Na tom istom mieste dnes stojí firma OSRAM, ktorá má momentálne okolo 2000 zamestnancov a vyváža svietidlá takmer do celého sveta.

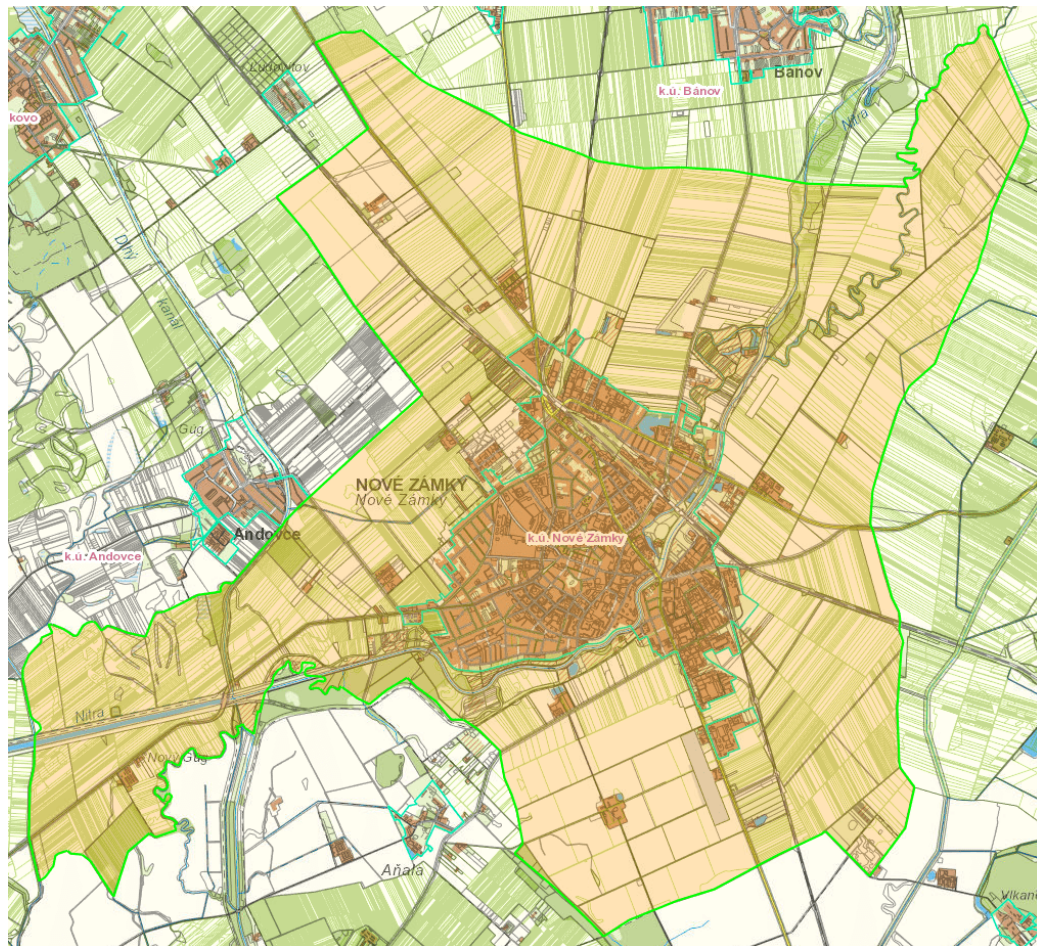
Aktuálny územný plán mesta pochádza z roku 1996 a je zobrazený na obrázku 2.3. Prešiel viacerými aktualizáciami a zmenami. V ÚP sa počíta s výstavbou obchvatu mesta odklonením cesty I/64.



Obr. 2.3: Územný plán mesta Nové Zámky – Komplexný výkres priestorového usporiadania a funkčného využívania územia s vyznačenou záväznou časťou riešenia a verejnoprospešnými stavbami. Obrázok je prevzatý z [32].

2.1 Vymedzenie riešeného územia

Riešené územie je územím mesta Nové Zámky. Hranice riešeného územia sú definované katastrálnym územím mesta Nové Zámky a sú zobrazené na obrázku 2.4.



Obr. 2.4: Katastrálne územie mesta Nové Zámky. [zdroj: [17], spracovanie: vlastné].

2.2 Základné predvolené podklady

- Územný plán mesta Nové Zámky,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničných vozidel,
- Oficiálne internetové stránky mesta Nové Zámky,
- Katastrálny portál,
- Štúdia Parkovacia politika v meste Nové Zámky,
- WMS mapy.

2.3 Popis aktuálneho dopravného stavu

V tejto kapitole je stručne definovaný dopravný systém mesta skladajúci sa zo železničnej, automobilovej, cyklistickej a pešej dopravy.

2.3.1 Železničná doprava

Mesto Nové Zámky je stále dôležitý železničný uzol nadnárodného formátu, na trase Hamburg - Altona – Budapest - Nyugati pu. Nedávno bola rekonštruovaná hlavná vlaková stanica, ktorá ponúka 10 koľají, 4 nástupištia, technické a personálne zázemie. Hlavné trate sú dvojkolajové a elektrifikované, zvyšné trate sú jednokolajové a neelektrifikované. Železničné trate zobrazuje obrázok 2.5.

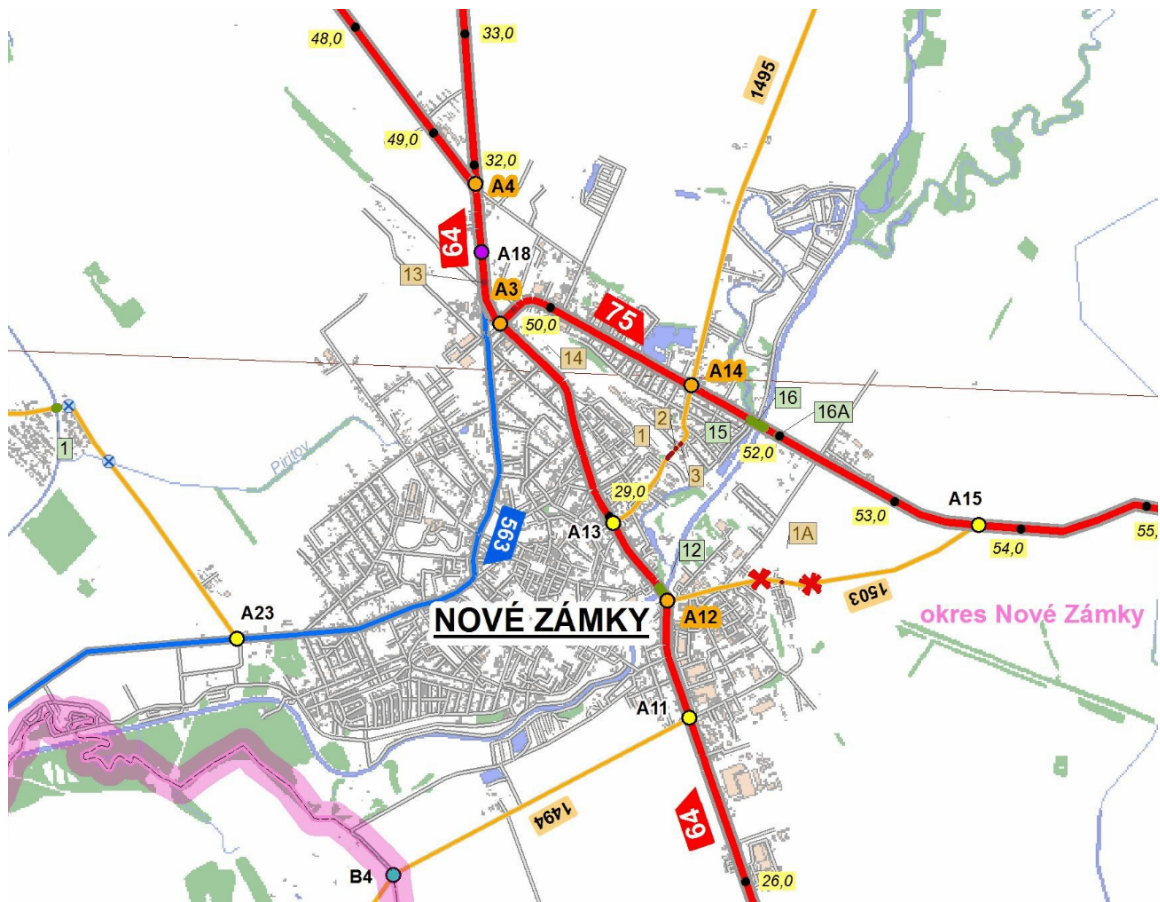


Obr. 2.5: Mapa železničných tratí na Slovensku. Obrázok je prevzatý z [19].

2.3.2 Cestná doprava

Z hľadiska cestnej dopravy sa poloha mesta Nové Zámky nachádza na križovatke cestných komunikácií regionálneho, národného aj nadnárodného významu a predstavuje z hľadiska dopravy významný dopravný uzol. Mestom Nové Zámky prechádza cesta I. triedy č. 64 (I/64), ktorá spája hraničný priechod do Maďarska v Komárne s Nitrou. V Nitre sa cesta I/64 napája na rýchlostnú cestu R1. Druhou významnou cestnou komunikáciou prechádzajúcou mestom Nové Zámky je cesta I/75, ktorá vedie z Galanty smerom na východ Juhoslovenskou kotlinou a v Lučenci sa napája na rýchlostnú cestu R2. V pláne je výstavba rýchlostnej cesty R7, ktorá bude približne kopírovať trasu cesty I/75 a bude súčasťou južného prepojenia Bratislavy a Košíc. Smerovať má južným Slovenskom v blízkosti miest Dunajská Streda, Nové Zámky, Veľký Krtíš. Pri Lučenci končí v rovnakomennej križovatke s rýchlostnou cestou R2. Bude súčasťou európskej cesty E575. Ďalšou významnou komunikáciou prechádzajúcou mestom Nové Zámky je cesta II. triedy, a to konkrétne II/563, ktorá

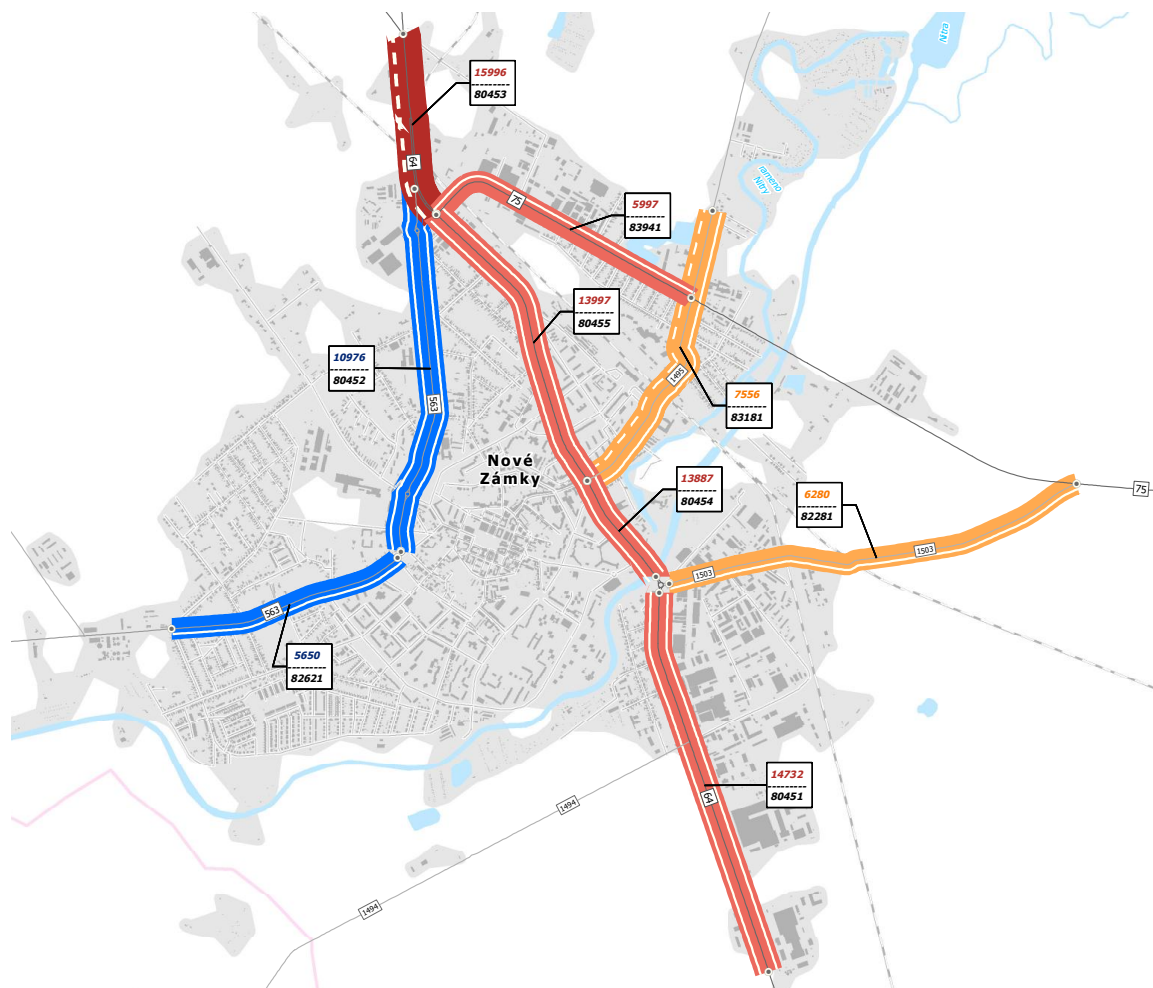
sa v severnej časti mesta odpája od cesty I/64, ktorá sa v Kolárove pripája na cestu II/573. Ostatné cesty sú zaradené do III. triedy a zabezpečujú pripojenie okolitých obcí na mesto Nové Zámky. Sú to III/1494 (Nové Zámky - Nesvady), III/1495 (Nové Zámky - Šurany) a III/1525 (Nové Zámky - Zemné). Podrobné grafické zachytenie zobrazuje obrázok 2.6. [29]



Obr. 2.6: Cestná sieť mesta Nové Zámky. Obrázok je prevzatý z [43].

Štatistika sčítania dopravy

Slovenská správa ciest zverejňuje každý piaty rok sčítanie intenzít dopravy na významných komunikáciách. Výsledok sčítania sú priemerné intenzity automobilovej dopravy. Intenzita dopravy udáva počet vozidiel, ktoré prejdú počítaným úsekom za daný čas. V meste Nové Zámky sa nachádza 9 takýchto sčítacích úsekov. Tieto úseky zobrazuje obrázok 2.7. Štyri úseky sa nachádzajú na ceste I. triedy I/64, jeden úsek na I/75, dva úseky na II/563, jeden úsek na III/1495, a jeden úsek na III/1503. Každý úsek má svoje vlastné päť miestne číslo.

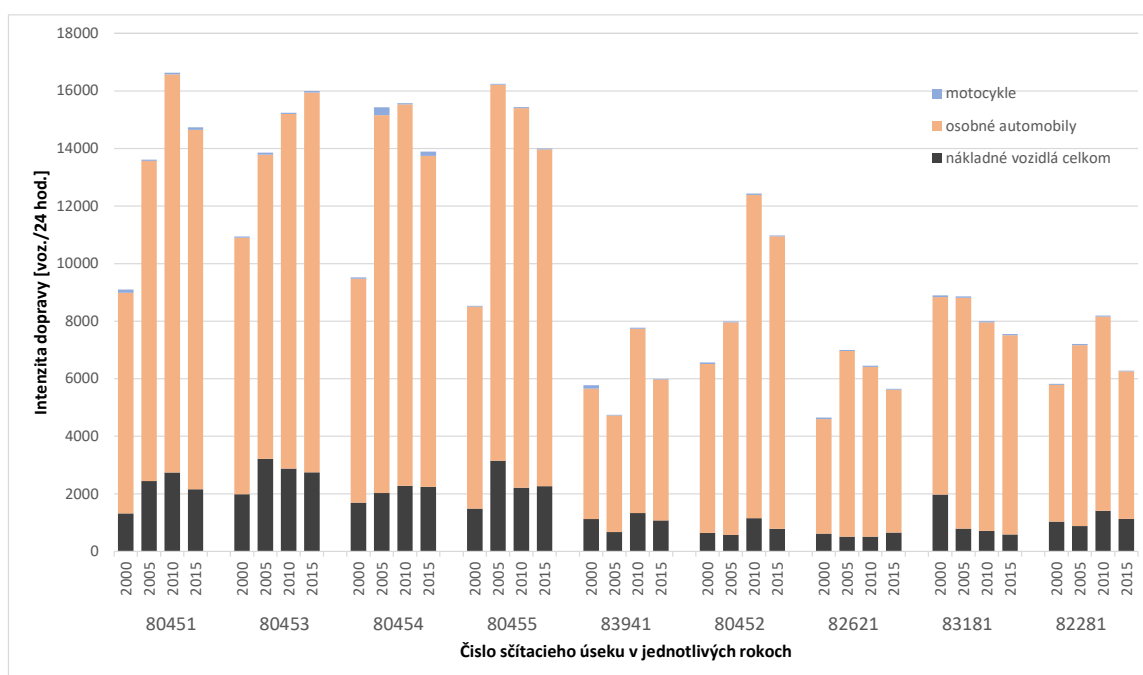


Obr. 2.7: Mapa sčítaných úsekov. Obrázok je prevzatý z [42].

Na obrázku 2.8 sú spracované konkrétne výsledky intenzít dopravy pre jednotlivé sčítacie úseky behom celoštátneho sčítania dopravy v rokoch 2000, 2005, 2010, 2015. Rok 2020 ešte nie je kompletne spracovaný a zverejnený. Bunky v tabuľke s hodnotami intenzít sú zafarbené podľa obrázku 2.7. Cesty I. triedy sú červenou farbou, cesta II. triedy je modrou farbou a cesty III. triedy sú vyznačené žltou farbou.

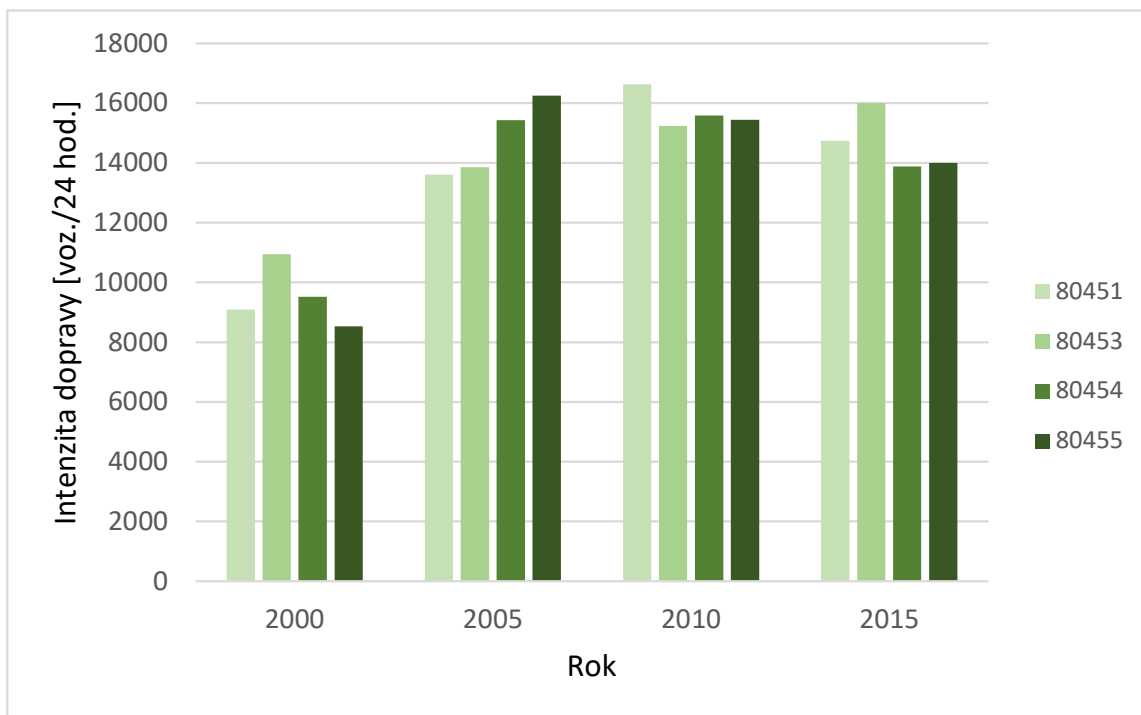
číslo sčítaného úseku	číslo cesty	Celorocny priemer za 24 hod			
		2000	2005	2010	2015
80451	I64	9094	13612	16631	14732
80453		10943	13857	15239	15996
80454		9518	15429	15577	13887
80455		8534	16246	15439	13997
83941	I75	5773	4746	7773	5997
80452	II563	6565	7988	12431	10976
82621		4650	6999	6450	5650
83181	III1495	8897	8856	8000	7556
82281	III1503	5818	7208	8190	6280

Obr. 2.8: Intenzity dopravy. [zdroj: [41], spracovanie: vlastné].



Obr. 2.9: Znázornenie druhového zloženia vozidiel, celkové dopravné intenzity v sčítaných úsekoch a jednotlivých rokoch. [zdroj: [41], spracovanie: vlastné].

Z obrázku 2.9 vyplýva, že intenzita dopravy v posledných rokoch kolíše. Na ceste I. triedy I/64 má stúpacú tendenciu a naopak na ceste III. triedy III/1495 má klesavú. Najmenej zaťažená cesta podľa sledovaných rokov je cesta III/1503 sčítací úsek 82281, kde intenzita nepresiahla 8 500 vozidiel za 24 hodín. V porovnaní s hlavným ťahom cesty I. triedy je to 1/2. Najviac zaťažená cesta je cesta I/64 s maximálnou intenzitou 16 631 vozidiel za 24 hodín v najviac vyťaženom úseku v roku 2010. Najmenej zastúpený druh sú motocykle okolo 1,0 %. Nákladná doprava je zastúpená 12,5 % a zvyšných 86,5 % tvoria osobné automobily. Najväčší skok zhruba 20,0 % nárast v intenzite dopravy je medzi rokmi 2000 a 2005. Najväčší podiel a vplyv na zvyšovaní intenzity dopravy majú osobné automobily.

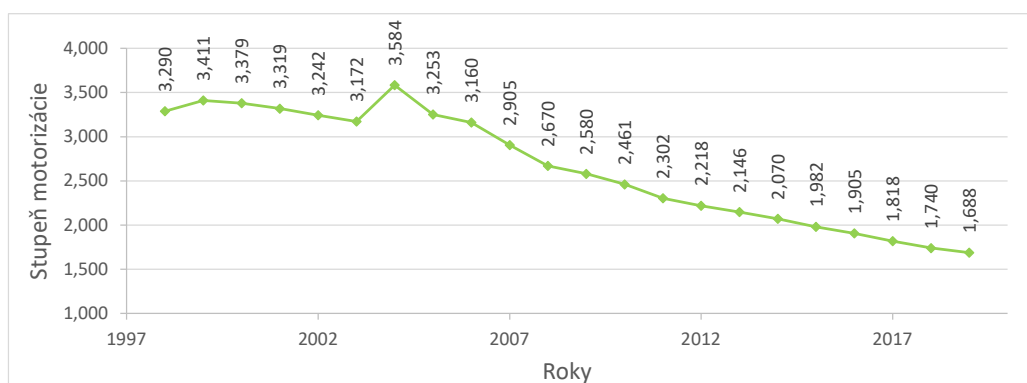


Obr. 2.10: Vývoj dopravnej záťaže na ceste I/64 na území mesta Nové Zámky v období 2000 až 2015. [zdroj: [41], spracovanie: vlastné].

Na obrázku 2.10 je vidno ako sa vyvíja intenzita na najfrekventovanejšej ceste I/64 v meste. Je to hlavná dopravná tepna mesta. V meraných jednotlivých úsekoch cesty I/64 v roku 2000 dosahovala intenzita na najviac vyťaženom úseku 10 943 vozidiel za 24 hodín. V roku 2005 to už bolo 16 246 vozidiel. V roku 2010 to bolo najviac vozidiel a to 16 631 a za rok 2015 intenzita klesla na 15 996 vozidiel za 24 hodín.

Stupeň motorizácie

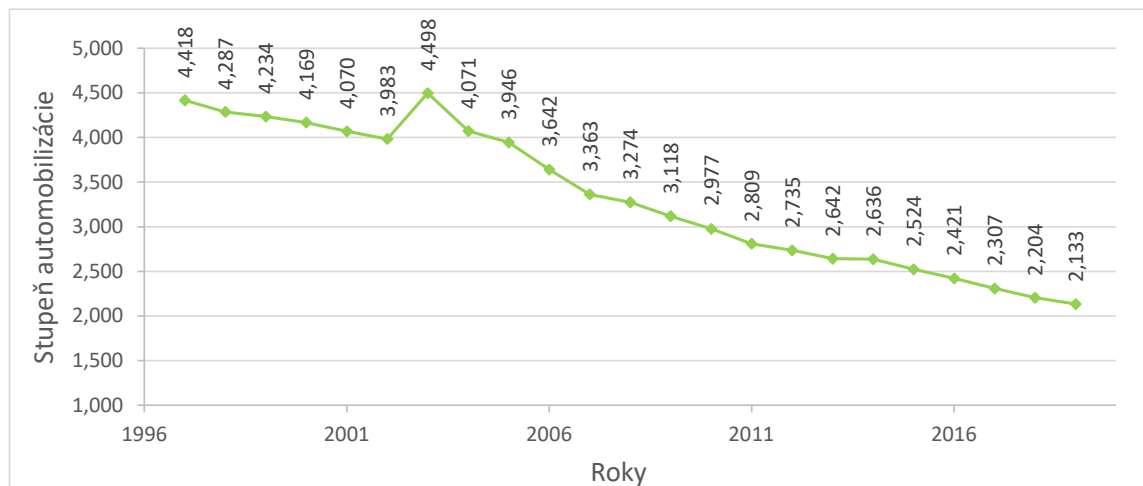
Stupeň motorizácie je počet obyvateľov/1 motorové vozidlo. Nasledujúci obrázok 2.11 zobrazuje vývoj stupňa motorizácie v rokoch 1998 až 2019 v Nitrianskom kraji.



Obr. 2.11: Stupeň motorizácie v Nitrianskom kraji. [zdroj: [38], spracovanie: vlastné].

Stupeň automobilizácie

Stupeň automobilizácie je počet obyvateľov/1 osobný automobil. Nasledujúci obrázok 2.12 zobrazuje vývoj stupňa automobilizácie v rokoch 1997 až 2019 v Nitrianskom kraji.

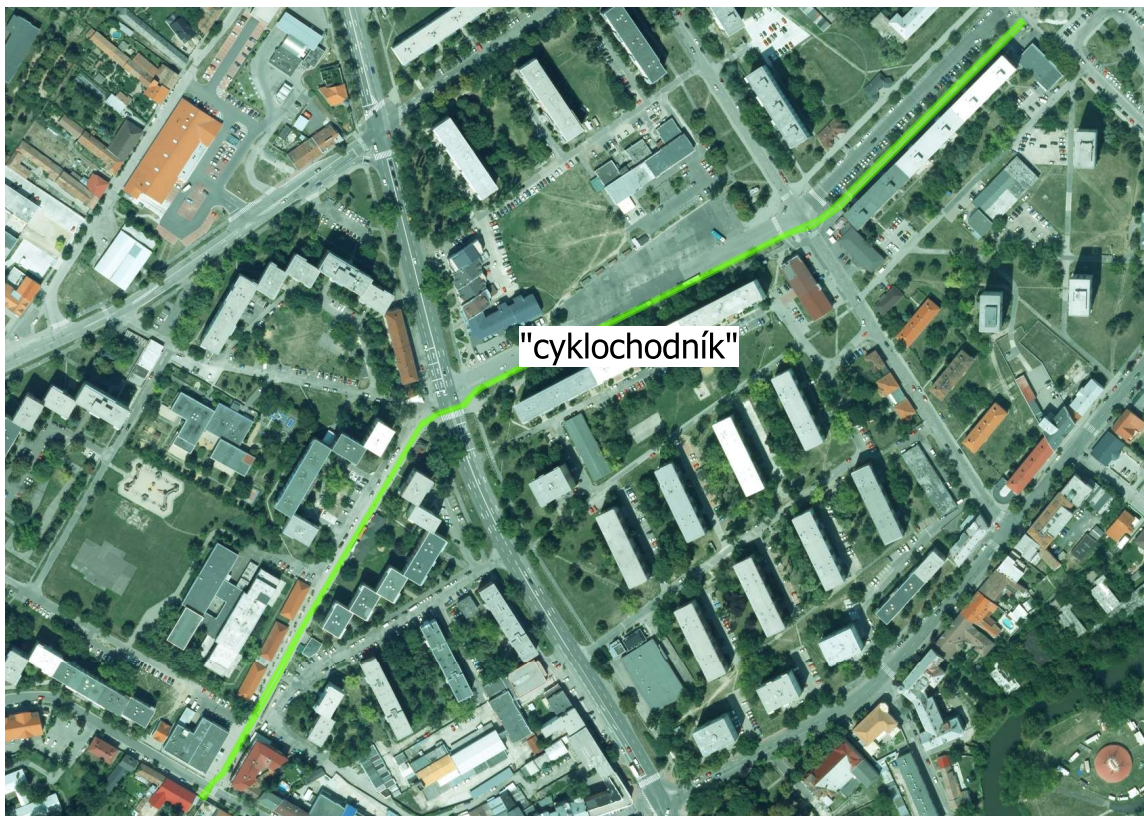


Obr. 2.12: Stupeň automobilizácie v Nitrianskom kraji. [zdroj: [38], spracovanie: vlastné].

Počet obyvateľov v meste Nové Zámky za posledné roky klesá a tak isto klesá aj v kraji, zatiaľ čo počet registrovaných automobilov stúpa. V roku 2010 bol počet obyvateľov v Nitrianskom kraji 705 193 a stupeň automobilizácie 2,977. V roku 2016 to bolo už len 681 653 obyvateľov a stupeň automobilizácie 2,421 [38].

2.3.3 Cyklistická doprava

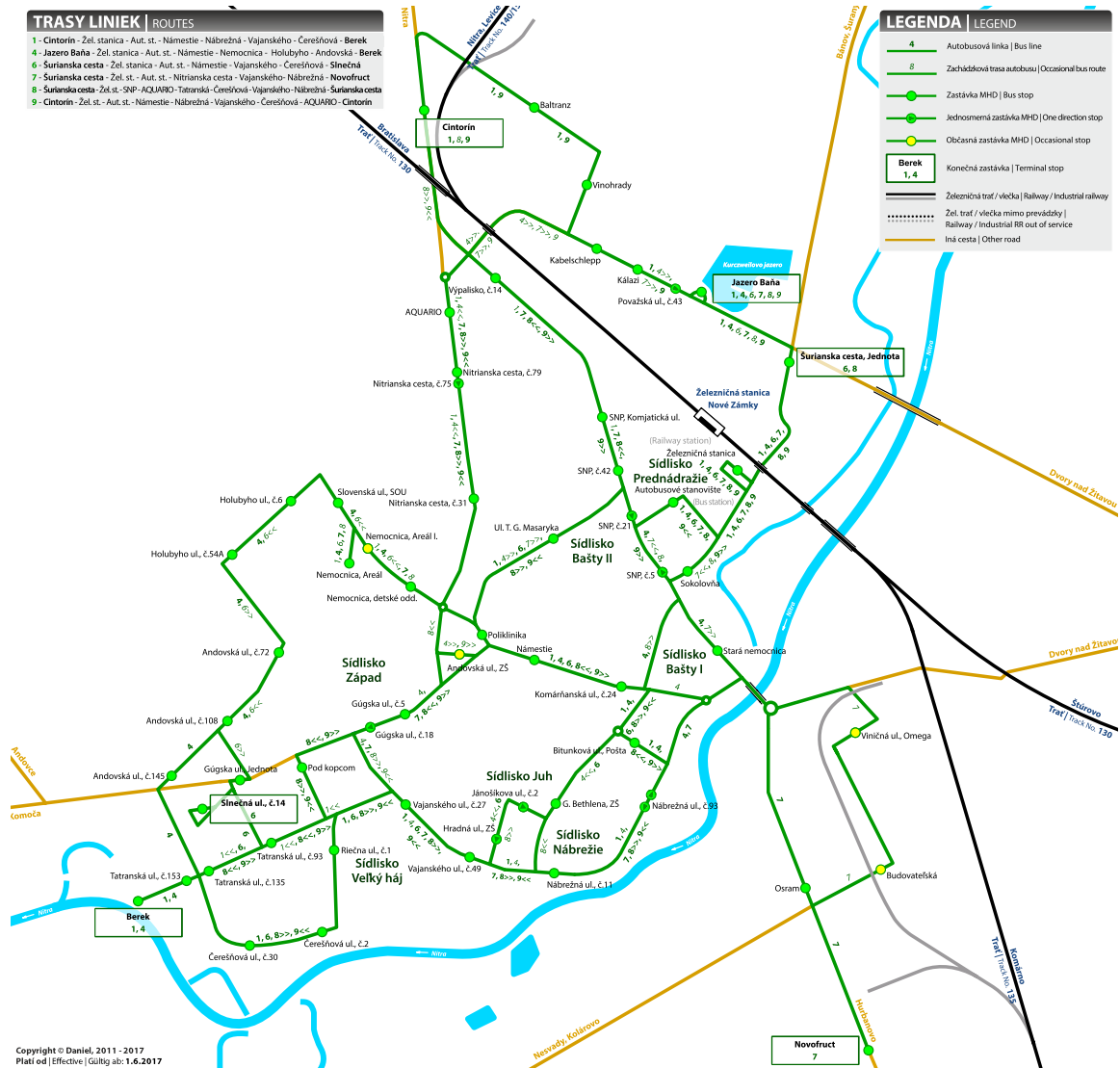
Mesto Nové Zámky je ideálne pre cyklistickú dopravu vzhľadom na rovinatú polohu a nadmorskú výšku a preto je zaujímavý fakt, že aj keď obyvatelia mesta žiadajú mesto už niekoľko rokov o cyklistické pásy, cyklistické pruhy, cyklistické cestičky alebo cyklotrasy, tak na ich slová sa dostalo až minulý rok. V roku 2020 v meste pribudla prvá časť cyklistického pásu takzvaného “cyklochodníka” v dĺžke 760 m, ktorý spája hlavnú železničnú stanicu s centrom mesta vid' na obrázku 2.13. Mesto sľubuje, že do budúcnosti zabezpečí rozšírenie cyklistickej dopravy na území mesta a aj mimo mesta vytváraním nových cyklistických cestičiek, cyklistických pásov [25].



Obr. 2.13: Prvá časť "cyklochodníku". [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

2.3.4 Mestská hromadná doprava

Mestskú hromadnú dopravu zabezpečuje ARRIVA Nové Zámky a. s. V meste funguje 6 liniek č. 1, č. 4, č. 6, č. 7, č. 8 a č. 9. Na obrázku 2.14 sú zobrazené trasy liniek. Približný interval spojov je od 40 min. do 4 hodín, priemerný interval čakania je 1 hodina. Prvý ranný spoj je 04:30 štartuje z ulice Vajanského č. 49, posledný večerný spoj ide 22:29 od zastávky Vajanského ul. č. 49 smer Novofruct, Jazero, Baňa [29]. Kapacity cestujúcich v MHD v meste Nové Zámky je dostatočná vzhľadom nato, že je málo využívaná. Dôvodom je pravdepodobne intenzita a intervali spojov MHD a preto ľudia využívajú radšej taxi služby, ktoré sú viac dostupnejšie.



Obr. 2.14: Trasy liniek MHD. Obrázok je prevzatý z [33].

Kapitola 3

Dopravné prieskumy, analýzy, problematika

Historický aspekt problematiky

V historických obdobiach dejín stavby miest, v ktorých sídlo – mesto predstavovalo uzatvorený útvar medzi hradbami, vystačil peší pohyb po sídle alebo prostredníctvom zvierat. Aj medzi sídlami prevládal peší pohyb (pútnici) alebo pomocou zvierat. Zvieratá – v našich podmienkach najmä kone – sa využívali najmä pre presuny na vojenské účely. Priemyslová revolúcia – vynález parného stroja a železnice, vynález výbušného motora a automobilu, mali zásadný význam na dynamiku rozvoja miest, ale aj ich vzájomných vzťahov. Mestá rástli do počtu obyvateľov aj čo do veľkosti, vytvárali si vzťahy so svojim okolím, bez ktorého už nemôžu existovať (aglomerácie). Rozvojom dopravných prostriedkov, ale aj zariadení (diaľnice, železnice, letecká doprava) sa menili časopriestorové vzťahy medzi sídlami aj vo vnútri sídiel. Dnes napr. nie je problém pre Bratislavčana rozmýšľať o víkendovej rekreácii v Tatrách, čo v minulosti predstavovalo sezónny typ rekreácie. Tu ale nastal istý paradox – kým medzisídlné vzťahy na dlhšie vzdialenosti sa časovo skrátili, vďaka nezvládnutému urbanistickému rozvoju a systémov HD sa dopravné vzťahy mesta a jeho okolia zhoršili, čo sa prenieslo aj do vnútorného mesta. Problém je aj v ľudskom ego – tak ako bolo v minulosti dôležitou prezentáciou mať koňa, dnes je to auto. Preto sa prikláňa k názoru, že riešenie problematiky dopravy musí nastať v prvom rade v ľudských hlavách. Postupne začal byť verejný priestor preplnený dopravnými prostriedkami. Dnes si myslíme, akým problémom sú autá, ale ulice boli kedysi plné konských povozov a ak dnes hovoríme o exhalátoch, vtedy mali ulice tiež svoju “vôňu”. Problematika dopravy sa stala osobitnou kapitolou Aténskej charty (1933) [36].

Problematika statickej dopravy

Statická doprava (doprava v klidu) je neoddeliteľnou a dôležitou súčasťou plánovania dopravy v meste. Vyznačuje sa priestorovou náročnosťou a má nezastúpiteľnú rolu pri komplexnom riešení zaistenia mobility. Ako súčasť ponukového charakteru, ktorú je potrebné organizovať a regulovať sa postupne stáva zásadným problémom mesta, ktorý je treba riešiť. Súčasný stav obslužnosti a mobility vytvára zhoršujúcu nie len dopravnú, ale aj ekologickú situáciu pre obyvateľov mesta a návštevníkov. Problém je neschopnosť zabezpečiť primerané podmienky pre prepravu. Nedostatočná dopravná obsluha spôsobuje straty, nevôľu, ale aj zhoršený stav životného prostredia. Následky toho sú zhoršená mobilita, atraktivita

mesta, zhoršené životné podmienky, funkčnosť mestských priestorov, dlhšie cesty automobilom z dôvodu nenájdenia voľného miesta na parkovanie.

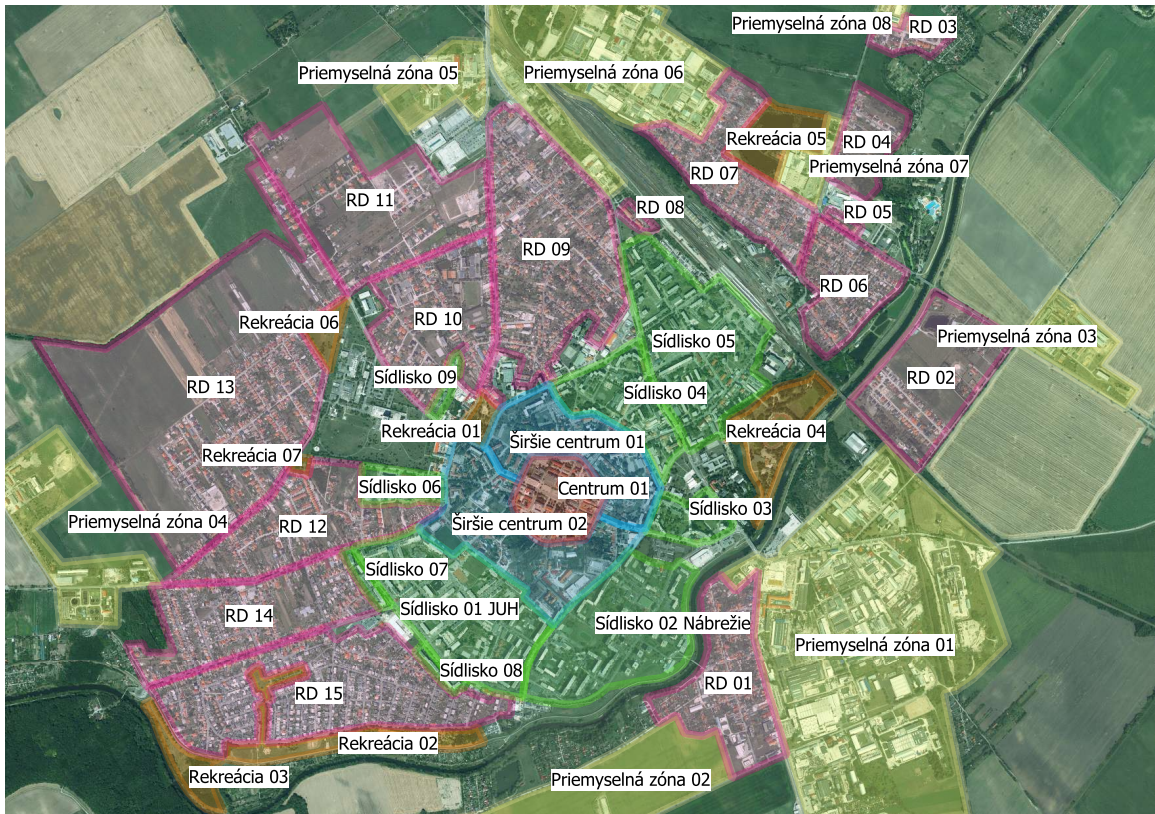
Doprava môže byť služba, záťaž či bariéra, v tejto dvojroli sa pohybuje vždy a je treba si stále uvedomovať, že nejde vyriešiť dopravu čisto, jasne a definitívne. Je to dané už z princípu vrstvenia sídla a taktiež pre neuchopiteľnosť dynamických vzťahov v rámci dopravných tokov. Východiskovým predpokladom pre dobré riešenie je rozumná vyváženosť a previazanosť všetkých potrebných druhov dopravy. Dopravu (uzly a línie) je nevyhnutné vždy organizovať vo väzbe na verejný priestor a s prioritou pešieho pohybu. Preto nie je základnou úlohou iba riešenie dopravných systémov, ale súčasne aj priestoru a jeho skladby vo väzbách na hmotu a deje, na mierku a diverzitu ich usporiadania a využitia. To všetko pre prospech mestskosti a obytnosti sídla [35].

Verejné priestory sú dejiskom každodenných pohybov, kde dochádza ku kontaktom medzi ľuďmi a automobilmi a tak je na mieste sa týmito vecami zaoberať. Doprava by nemala negatívne zasahovať do života ľudí. Ide o hluk, spaliny. Stupeň automobilizácie stále narastá a tým sa naplňujú aj parkovacie kapacity. Tu nastáva otázka kam zaparkovať nové automobily.

V tejto kapitole je popísaný proces analýzy statickej dopravy v meste Nové Zámky. Analýza je zameraná na mestské pozemky, ulice, verejné priestranstvá. Na kontrolu a overenie majiteľov pozemkov sa využíval kataster nehnuteľností a aj fyzický prieskum riešených miest. Kataster mesta bol rozdelený do niekoľkých logických zón:

- červená zóna Centrum,
- modré zóny Širšie centrum,
- zelené zóny Sídliská,
- ružové zóny RD,
- žlté zóny priemyslu,
- oranžové zóny rekreácie.

Zóny zobrazuje obrázok 3.1.



Obr. 3.1: Mapa mesta a jednotlivých zón. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Pre potreby komplexnejšieho zhodnotenia a posúdenia stavu statickej dopravy v meste bol vykonaný prieskum parkovania a cieľom prieskumu bolo zachytiť reálny obraz statickej dopravy a zistiť súčasný stav parkovania v meste a na daných sídliskách s poukázaním na prípadné nedostatky. V nasledujúcich sekciách sú tieto zóny podrobnejšie popísané [29].

Základné delenie parkovacích štátí

Parkovacie štáti sú delené podľa:

- kategórie vozidiel,
- skupiny užívateľov,
- vzťahu k pozemnej komunikácii.

Kategórie vozidiel:

- osobné,
- ľahké úžitkové (dodávky),
- nákladné vozidlá,
- autobusy,
- motorky,

- bicykle.

Práca je zameraná hlavne na osobné automobily a z časti aj na bicykle.

Skupiny užívateľov:

- rezidenti a abonenti,
- zákazníci, zamestnanci, hostia,
- zásobovanie, dopravná obsluha,
- osoby ŤZP.

Z tohto rozdelenia sa práca venuje prevažne rezidentom.

Rozdelenie podľa vzťahu k pozemnej komunikácii:

- na parkovacích pruhoch pozdĺž jazdného pásu (pozdĺžne parkovanie),
- na parkovacích pásoch podľa jazdného pásu (kolmé alebo šikmé parkovanie),
- na strednom deliacom páse smerovo rozdelenej pozemnej komunikácie,
- na samostatnom parkovisku s pozdĺžnym, šikmým alebo kolmým parkovaním,
- v jednotlivé, radové alebo hromadné garáže [22].

3.1 Porovnanie s inými mestami

Tieto mestá boli vybrané na základe dostupných informácií o meste a ich dopravných situáciách. Ďalej v týchto mestách bola vykonaná osobná pešia analýza aktuálneho stavu a na základe týchto skutočností bola vytvorená stručná rešerš o týchto mestách.

3.1.1 Nové Zámky

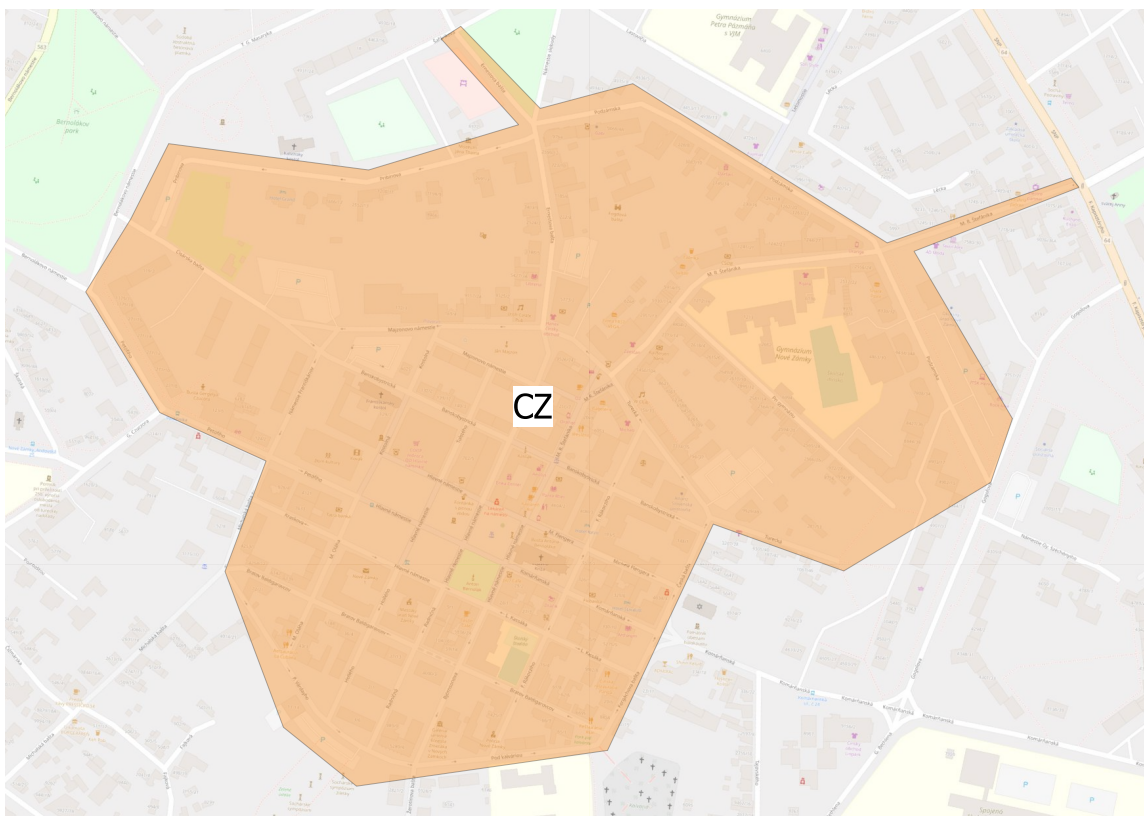
Mesto Nové Zámky nemá parkovaciu politiku. Má iba CZ (centrálnu zónu), ktorá je spoplatnená. CZ pozostáva z vymedzených ulíc a parkovísk. Zoznam vymedzených ulíc a parkovísk:

- Banskobystrická, B. Baldigarovcov, Björnsonova, Ernestova bašta, M. Flengera, Hollého, L.Kassáka, Kostolná, Kraskova, Kukučínova, Majzonovo námestie, M. Oláha, Petófiho, Pod kalváriou, Podzámska, Pribinova, Pri gymnáziu, Radničná, F. Rákócziho, M. R. Štefánika, Tolstého, Turecká.

parkoviská

- v lokalitách: Cisárska bašta (pri plavárni), Hollého (zubné stredisko), Podzámska (klub dôchodcov; okresný úrad), Pribinova (Bernolákov park), Turecká 1 (poisťovňa Allianz), Turecká 2 (pri plavárni), P. Várdayho.

CZ zobrazuje obrázok 3.2.



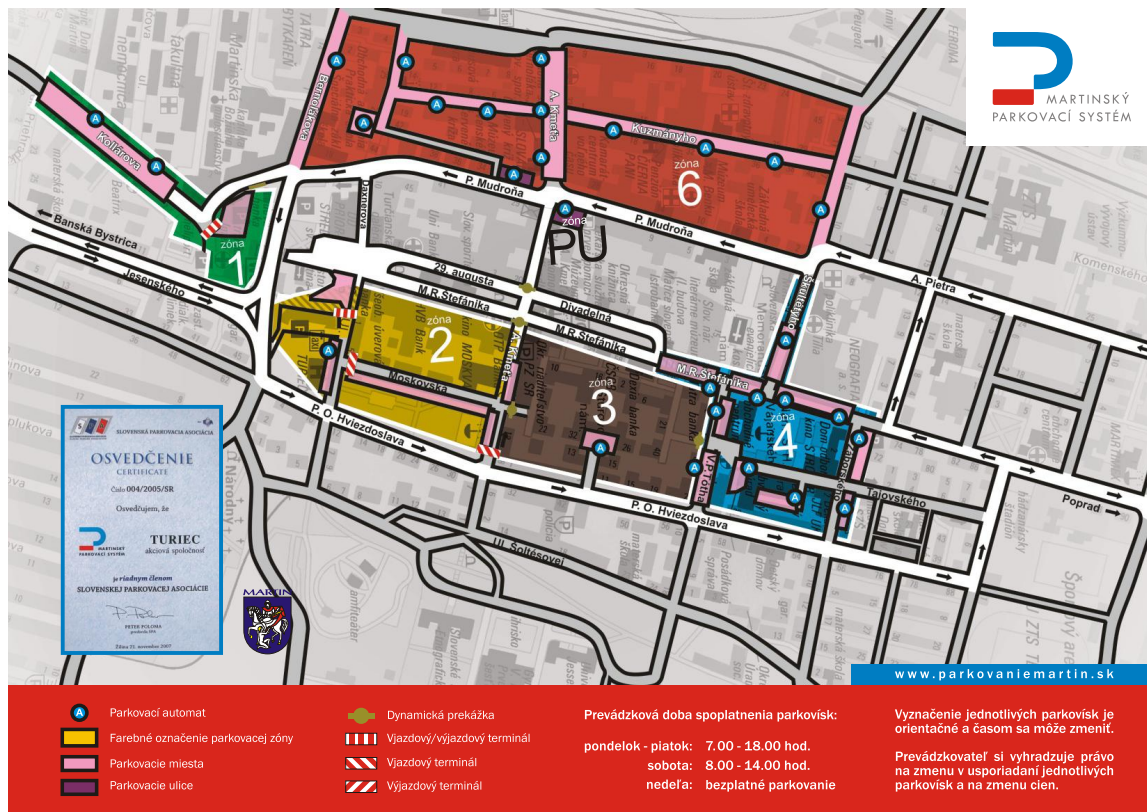
Obr. 3.2: Mapa spoplatnených parkovacích miest. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Má štyri základné členenia Parkovacie lístky, Parkovacie karty, Eko parkovacie karty a rezidentské karty. Parkovací lístok sa dá kúpiť v automate, pomocou smsky alebo cez mobilnú aplikáciu. Postup je uvedený na <https://www.parkovanienevezamky.sk/> a na parkovacích automatoch. Stojí 0,50 €/hod. Úhrada za dočasné parkovanie motorových vozidiel sa platí v pracovných dňoch v čase od 07:00 hod. do 18:00 hod., ak nie sú štátnym sviatkom a v sobotu v čase od 07:00 hod. do 13:00 hod., ak táto nie je štátnym sviatkom. Parkovacie karty sú rovnaké, jediný rozdiel je tam v cene. Parkovacia karta sa vydáva na konkrétne evidčné číslo motorového vozidla. Eko parkovacia karta je rovnaká ako Parkovacia karta, s tým rozdielom, že sa dá kúpiť len pre elektromobil. Rezidentské karty sú pre rezidentov, ktorý bývajú v CMZ a chcú parkovať na spoplatnených parkovacích miestach [11].

3.1.2 Martin

Parkovacia politika v meste Martin sa zakladá na dvoch formách Krátkodobé a návštevnícke parkovanie a Rezidentské parkovanie. Krátkodobé a návštevnícke parkovanie je vyznačené dopravným značením s dodatkovou tabuľkou, ktorá informuje v akej zóne sa práve osoba nachádza, prevádzkovú dobu spoplatnenia a tiež hodinovej sadzbe danej zóny. Prevádzková doba je od pondelka do piatku od 08:00 do 19:00. V sobotu, v nedeľu a vo sviatky je bezplatné parkovanie. Stojí 1,00 €/hod. Rezidentské parkovanie sú rezidentské parkovacie miesta, ktoré sú určené pre fyzické osoby vlastníace motorové vozidlo s trvalým, alebo

prechodným pobytom v príslušnej zóne. Vydávané karty sú platné len pre danú zónu [12]. Mapu parkovacích zón zobrazuje obrázok 3.3.



Obr. 3.3: Mapa parkovacích zón v meste Martin. [zdroj: [12]].

3.1.3 Litovel

Toto mesto bolo vybrané na základe doporučenia. Zároveň v tomto meste prebehla aj jednoduchá analýza statickej dopravy. Konkrétnejšie analýza bola zameraná na statickú dopravu v centre mesta, na sídliskách a v zónach RD. Na základe analýzy mesta Litovel tak ako aj mesto Nové Zámky a kopec iných miest má v zásade rovnaké problémy. V tomto meste boli nájdene dva hlavné problémy. V niektorých uliciach v oblastiach RD je nedostatočná šírka komunikácií pre obojsmernú premávku a zároveň pre pozdĺžne parkovanie. Najjednoduchšie riešenie by bolo zjednosmernenie niektorých ulíc. Nedostatok parkovacích a odstavných miest a voľných plôch na sídliskách pre ich výstavbu. Riešenie tohto problému by vyriešil parkovací dom, ale je to náročné finančné riešenie pre mesto [1].

3.1.4 Praha

V Prahe je parkovanie regulované formou platených státí. Jednotlivé typy zón plateného státia povolujú parkovanie buď pre rezidentov alebo pre návštevníkov spoplatnenej oblasti. Zóny vyhradené pre návštevníkov sa ďalej líšia podľa maximálnej doby parkovania. Primárne toto opatrenie bolo zavedené, aby umožnilo obyvateľom v spoplatnených častiach ľahšie parkovanie v mieste bydliska. Zavedením platených zón sa väčšina návštevníkov, ktorý nechceli platiť za parkovanie presunula za spoplatnenú zónu. Týmto sa problém iba

posunul z centra mesta do širšieho centra. Zámer bol týmto opatrením obmedziť počet vozidiel vstupujúcich do centra mesta a primäť obyvateľov k inému typu dopravy.

Vzhľadom k dosiahnutému stupňu automobilizácie sa nedostatok parkovacích miest prejavuje zahltením väčšiny uličných profilov parkujúcimi vozidlami. Tie značne zaťažujú komunikáciu, kde vo väčšine využívajú nevhodné miesta v ráttane komunikácií pre chodcov či zeleň. Dochádza tým k degradácii verejných priestorov, kvality prostredia. Túto situáciu v Prahe môžu zlepšiť hromadné garáže na ktoré je tam dostatok priestoru. Nové organizačné riešenia statickej dopravy s cieľom zvýšiť počet parkovacích miest v uličných profiloch na existujúcich komunikáciách môžu byť problematické z dôvodu, že na nové parkovacie miesta sa chcú využívať zelené pásy. Vo výsledku je toto riešenie cesta k degradácii kvality parteru na úkor zelene a tým aj zhoršenie mikroklimy v uliciach. Aby takéto riešenie mohlo fungovať musí byť spravená podrobná špecializovaná analýza a až potom projekt [2].

3.1.5 Pardubice

Mesto Pardubice využíva tzv. VYDIS. Je to integrovaný dopravný systém, do ktorého sú zahrnuté MHD v Hradci Králové a Pardubiciach a železničná doprava ČD v okolí týchto miest. Tento IDS je ideálny pre cestovanie medzi týmito dvoma mestami s využitím MHD v oboch mestách. Systém je rozdelený do niekoľko zón (1. zóna MHD Hradec Králové, 2. zóna MHD Pardubice, 3. zóna trať ČD medzi týmito dvoma mestami). Ďalej má mesto zóny plateného státia (ZPS). Tieto zóny sú rozdelené na rezidentov a abonentov. Nachádzajú sa v centre mesta a širšom okolí. Prevádzkovateľ je štatutárne mesto Pardubice [3].

3.1.6 Hradec Králové

Hradec Králové má Integrovaný systém parkovania (ISP). Primárny motív zriadenia bol nedostatok parkovacích miest v centre mesta. ISP má obmedziť počet vozidiel prichádzajúcich a parkujúcich v centre mesta. Zachytiť prichádzajúce vozidlá už na mestskom okruhu, poskytnúť regulované a cenovo dostupné parkovanie pre rezidentov a abonentov, financovanie výstavbu ďalších parkovacích miest [4].

3.1.7 Příbram

Doprava v meste Příbram patrí tiež medzi tie problémové. S rastom automobilizácie a ciest zo spádových oblastí je kapacita parkovacích a odstavných státí nedostatočná. Mesto sa snaží o nové parkovacie miesta, lepšiu organizáciu, ale nestačí to na pokrytie dopytu. Nedostatkom miest trpia hlavne sídliská. V centre mesta nie sú spoplatnené parkovacie miesta. Spoplatnené sú len určité oblasti, ktoré sú rozdelené na 4 zóny (červená, modrá, zelená, oranžová). Aj v tomto meste sa nájdu ľudia, ktorý svoj automobil odstavia na zeleni, križovatke alebo na miestach kde nenechajú minimálnu šírku na prejazd vozidiel. Najväčší podiel parkovania a odstavovania vozidiel sa nachádza na miestnych komunikáciách a vo vnútroblokoch. Záchytné parkoviská P+R sa nachádzajú na príjazdových komunikáciách do mesta a zároveň ležia na trasách MHD. Tieto parkoviská prispievajú k znižovaniu automobilovej doprave a k zvýšeniu využívania MHD [5].

3.2 Parkovanie automobilov

V tejto sekcii sa práca venuje hlavne miestam na parkovanie pre osobné automobily v jednotlivých zónach. Medzi problémové oblasti dopravného systému mesta tiež patrí systém statickej dopravy, kde sa môžu zaradiť uličné siete silno zaťažené nevhodne odstavenými vozidlami. Ďalej sú to sídliská, oblasti RD, kde vo večerných hodinách je nedostatok parkovacích miest, preto je vo veľkom počte parkované mimo legálne parkovacie miesta. Najčastejšie sa jedná o automobily parkujúce mimo vyznačené miesta, na chodníkoch, v zeleni, v križovatkách. Veľa krát tieto miesta ani nie sú vyznačené a tým pádom často obmedzujú plynulú dopravu, zamedzujú príchod záchrannej služby, zabraňujú pohybu chodcov konkrétnejšie sú to mamičky s kočíkmi alebo telesne postihnuté osoby.

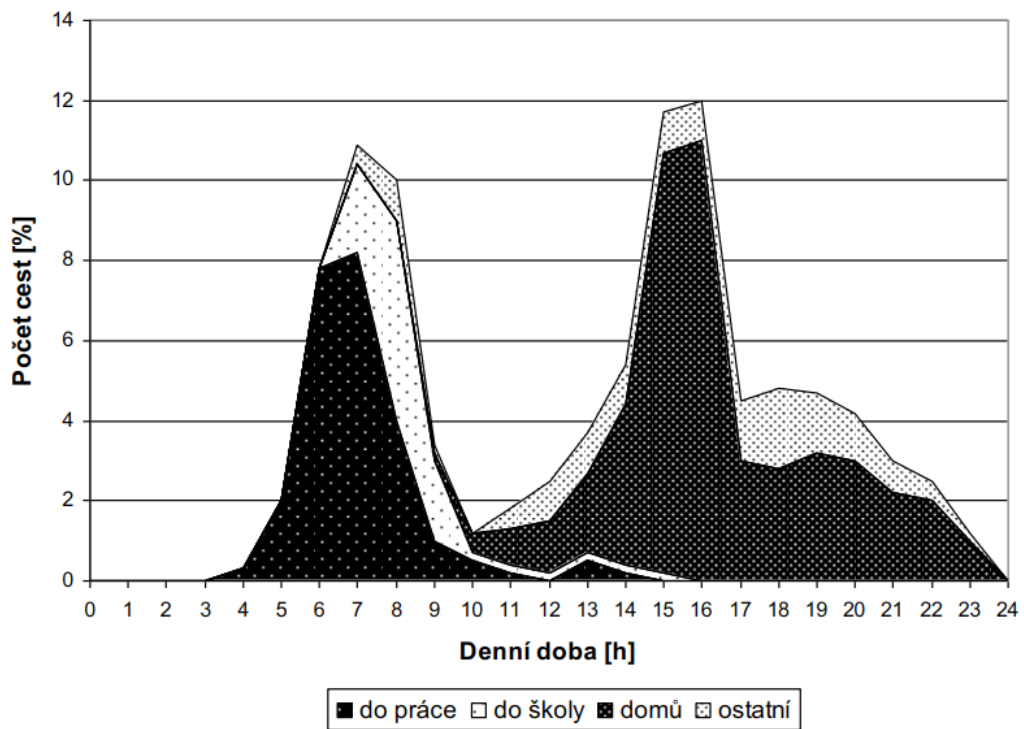
Metodika

Zhodnotenie stavu statickej dopravy vychádzalo v prvom rade z použitia už existujúcej parkovacej politiky Parkovacia politika v meste Nové Zámky [29]. Cenné informácie boli tiež poskytnuté ochotnými pracovníkmi Mestského úradu v Nových Zámkoch. Nasledoval vlastný terénny prieskum, zameraný na statickú dopravu, ktorý bol vykonaný v období od septembra 2020 do apríla 2022. Posledným cieľom prieskumu bolo mapovanie lokalít ilegálneho parkovania vozidiel. Súčasťou analýzy statickej dopravy bolo vytvorenie pasportu parkovacích a odstavných miest, zmapovanie obsadenosti a prevedenie prieskumu vo vybraných lokalitách za účelom zistenia existujúcich problémov v území s cieľom navrhnúť adekvátne riešenia alebo odstránenie problémov, prípadne ich minimalizácia.

Pasportizácia parkovacích a odstavných miest

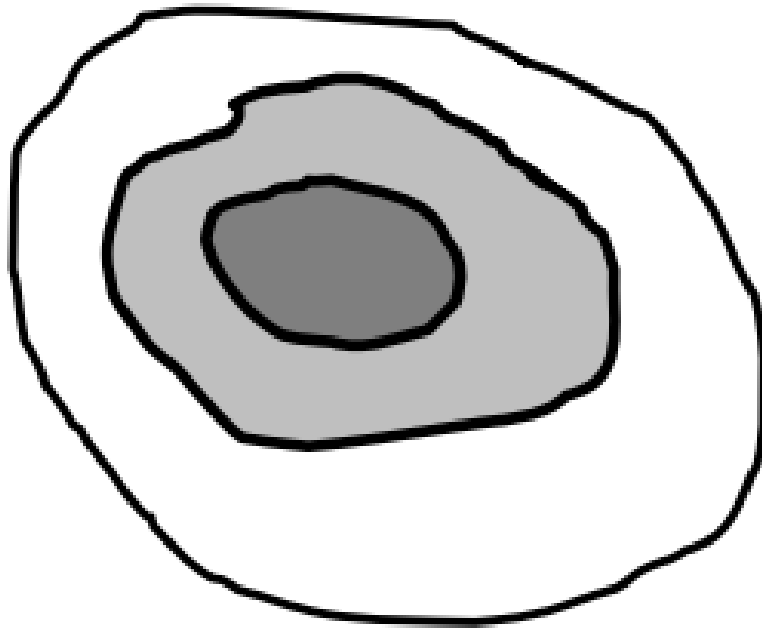
Pasportizácia odstavných a parkovacích miest bola vykonaná peším prieskumom v teréne. Do mapového podkladu boli zaznačené všetky miesta na verejných priestoroch, kde sa vyskytovali zaparkované automobily. Pri tomto prieskume boli zistené jednotlivé kapacity, typy miest na parkovanie (pozdĺžne, kolmé, šikmé), povrch miest. Do pasportu neboli zakreslené plochy vozidiel parkujúcich na súkromných pozemkoch.

Analýza oblastí bola vykonávaná v kritických hodinách, kde sa dá predpokladať maximálna obsadenosť parkovacích miest, maximálna intenzita dopravy a najväčšia migrácia ľudí. Tieto kritické hodiny zobrazuje obrázok 3.4.



Obr. 3.4: Časové rozloženie prepravy v meste. [zdroj: [39]].

Na základe tohto obrázku sa dá definovať pohyb ľudí v meste a preto v centre mesta a blízkom okolí boli kritické hodiny určené okolo dvanástej hodiny. Na sídliskách a v zónach RD sú tieto hodiny posunuté na dobu kedy ľudia prichádzajú domov z práce a zaparkujú svoje automobily na noc. Preto je najväčší problém s parkovaním vo večerných a nočných hodinách. Proces urbanizácie v meste Nové zámky je plošné osídlenie viď na obrázku 3.5.



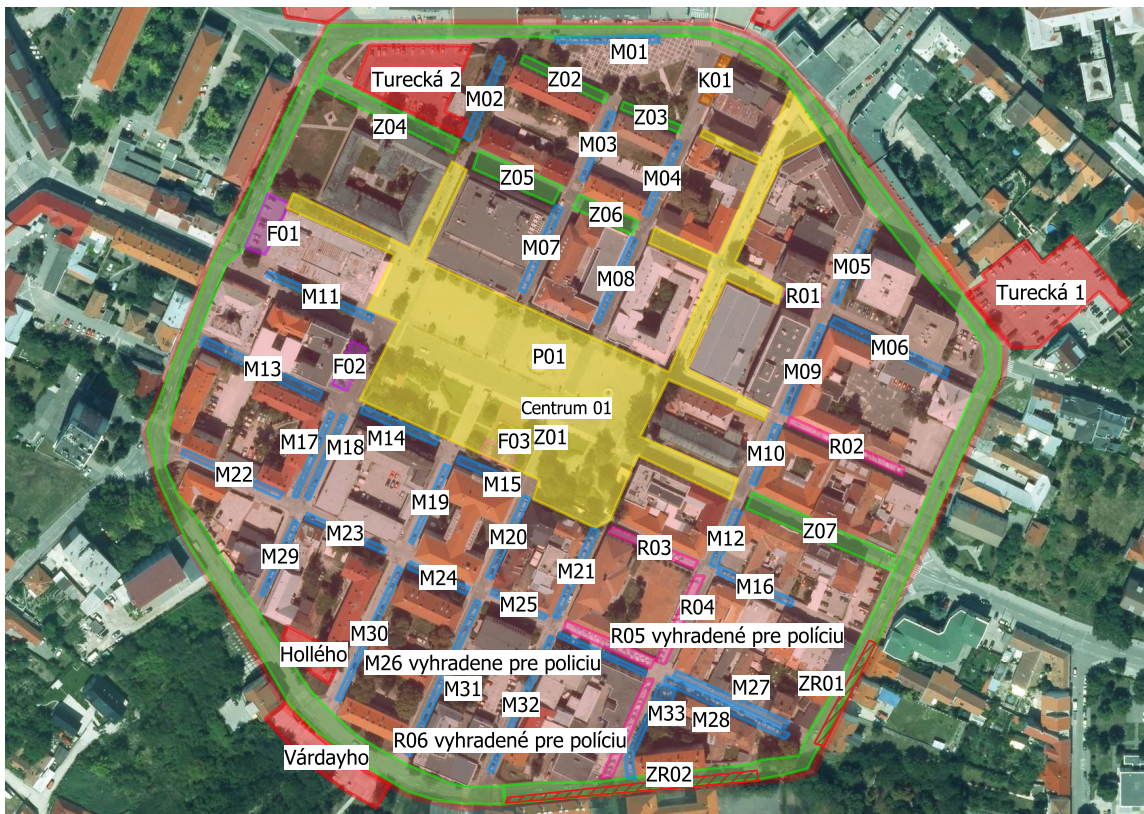
Obr. 3.5: Plošné osídlenie. [zdroj: [39]].

Tomuto osídleniu sa prispôsobilo aj rozdelenie mesta na jednotlivé zóny a podzóny. Odstavné a parkovacie státia sú spracovávané podľa ČSN 73 6056.

3.2.1 Červená zóna Centrum 01

Zóna sa nachádza v centre mesta. Túto zónu zobrazuje obrázok 3.6. Všetky parkovacie miesta v tejto zóne sú spoplatnené, nakoľko sa nachádzajú v zóne plateného parkovania. Maximálne povolená rýchlosť je v tejto zóne obmedzená na 20 km/h. Dôkladná analýza centra mesta bola vykonaná dňa 05. 02. 2021 v čase od 11:00 do 13:00. Jednotlivé podzóny:

- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie,
- žltá zóna P zobrazuje pešiu zónu,
- fialová zóna F zobrazuje parkovanie mimo komunikáciu,
- ružová zóna R zobrazuje šikmé parkovanie,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie,
- zelená zóna Z zobrazuje zákaz parkovania,
- červeno páskovaná zóna ZR zobrazuje výnimku zo zákazu parkovania v zóne Z.



Obr. 3.6: Centrum mesta a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. ulica Majzonovo námestie

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- M01 – Pozdĺžne parkovanie v rozšírenej časti komunikácie, počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.
- Súčasťou Z01 je aj ulica Majzonovo námestie, na ktorej je zákaz parkovania.
- Z02 a Z03 – V týchto zónach je zákaz parkovať, vhodné pre pohyb chodcov.
- Z tejto ulice je aj prístup na parkovisko 3.17.
- Ďalej sa na tejto ulici nachádza pár vyhradených súkromných miest pre zákazníkov.

2. ulica Turecká

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01, v ktorej je zákaz parkovania.
- Z tejto ulice je aj prístup na parkovisko 3.9 a parkovisko 3.33.

3. ulica Kostolná

- Obojsmerná ulica šírky 6,0 m.

- M02 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 86 % obsadenosť.
- Druhá polovica ulice je súčasťou zóny P01.

4. ulica Tolstého

- Obojsmerná ulica šírky 6,0 m.
- M03 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 80 % obsadenosť.
- M07 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.

5. ulica Kukučínova

- Obojsmerná ulica šírky 7,0 m.
- K01 – Kolmé parkovanie, počet parkovacích miest 9. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 78% obsadenosť
- M04 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 80 % obsadenosť.
- M08 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.

6. ulica F. Rákocziho

- Jednosmerná ulica šírky 6,0 m., napája sa na mestský okruh.
- M05 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 60 % obsadenosť.
- M09 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.
- M10 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť.
- M12 – Pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 3. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.
- R04 – Šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 9. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 89 % obsadenosť.
- R06 vyhradené pre políciu – Šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 9. M33 – Pozdĺžne parkovanie z druhej strany ulice, počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 90 % obsadenosť.

7. ulica Banskobystrická

- Obojsmerná ulica šírky 7,0 m.

- Z04 – V tejto zóne je zákaz parkovania. Z jednej strany ulice je zvýšlé dopravné značenie zákaz vjazdu. Z druhej strany je položený vjazd len na parkovisko 3.13 a ku Františkánskemu kostolu.
- Z05 a Z06 – Sú tiež zóny, kde je zákaz parkovania.
- R01 – Šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť.
- M06 – podélné parkovanie z jednej strany ulice, táto časť ulice je jednosmerná, počet parkovacích miest 9. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 89% obsadenosť.

8. ulica Námestie Františkánov

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania.
- F01 – je nízko kapacitné parkovisko s parkovacou závorou, počet parkovacích miest 7. Slúži pre Dom kultúry. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 71 % obsadenosť.
- R01 – Šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť.

9. ulica Česká bašta

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania.

10. ulica M. Flengera

- Jednosmerná ulica šírky 6,0 m.
- R02 – Šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 9. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 89 % obsadenosť.

11. ulica Petöfihö

- Obojsmerná ulica šírky 8,0 m.
- M11 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť.

12. ulica Komárňanská

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m.
- Z07 – Zóna zákazu parkovania na ulici.

13. ulica Michalská bašta

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania.

14. ulica M. Oláha

- Obojsmerná ulica šírky 6,0 m.
- F02 – Kolmé parkovanie mimo komunikáciu, počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 80 % obsadenosť.
- M17 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 4. M18 – pozdĺžne parkovanie z druhej strany ulice, počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.
- M29 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, táto časť ulice je jednosmerná, počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.

15. ulica Forgáčova bašta

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania avšak na tejto ulici je výnimka zobrazená v zóne M34 v ktorej je dovolené parkovať v pravom jazdnom pruhu, miesta sú značené zvislým aj vodorovným dopravným značením. Počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.

16. ulica Kraskova

- Jednosmerná ulica šírky 5,0 m.
- M13 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 9. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 89 % obsadenosť.

17. ulica Hlavné námestie

- Jednosmerná ulica šírky 5,0 m.
- M14 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.
- F03 – Kolmé parkovanie mimo komunikáciu, počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť.
- M15 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť.

18. ulica L. Kassáka

- Jednosmerná ulica šírky 5,0 m.
- R03 – šikmé parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 81 % obsadenosť.
- M16 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 83 % obsadenosť.

19. ulica Hollého

- Ulica šírky 6,0 m.

- M19 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Táto časť ulice je jednosmerná. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.
- M30 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Táto časť ulice je obojsmerná. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 91 % obsadenosť.
- Z tejto ulice je aj prístup na parkovisko 3.21.

20. ulica Radničná

- Ulica šírky 6,0 m.
- M20 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Táto časť ulice je jednosmerná. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.
- M31 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Táto časť ulice je obojsmerná. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 90 % obsadenosť.

21. ulica Björnsonova

- Jednosmerná ulica šírky 6,0 m.
- M21 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť.
- M32 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 91 % obsadenosť.

22. ulica Bratov Baldigarovcov

- Ulica šírky 6,0 m.
- M22 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť. Táto časť ulice je obojsmerná.
- M23 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 86 % obsadenosť. Táto časť ulice je jednosmerná.
- M24 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť. Táto časť ulice je jednosmerná.
- M25 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť. Táto časť ulice je obojsmerná.
- K02 – kolmé parkovanie na betónových doskách. Počet parkovacích miest 25. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 92 % obsadenosť.
- R05 – vyhradené šikmé parkovanie z jednej strany ulice pre políciu. Počet parkovacích miest 13. M26 – vyhradené pozdĺžne parkovanie z druhej strany ulice pre políciu. Počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 79 % obsadenosť.
- M27 – pozdĺžne parkovanie z jednej strany ulice, počet parkovacích miest 13. M28 – pozdĺžne parkovanie z druhej strany ulice, počet parkovacích miest 13. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 69 % obsadenosť. Táto časť ulice je jednosmerná.

23. ulica P. Várdayho

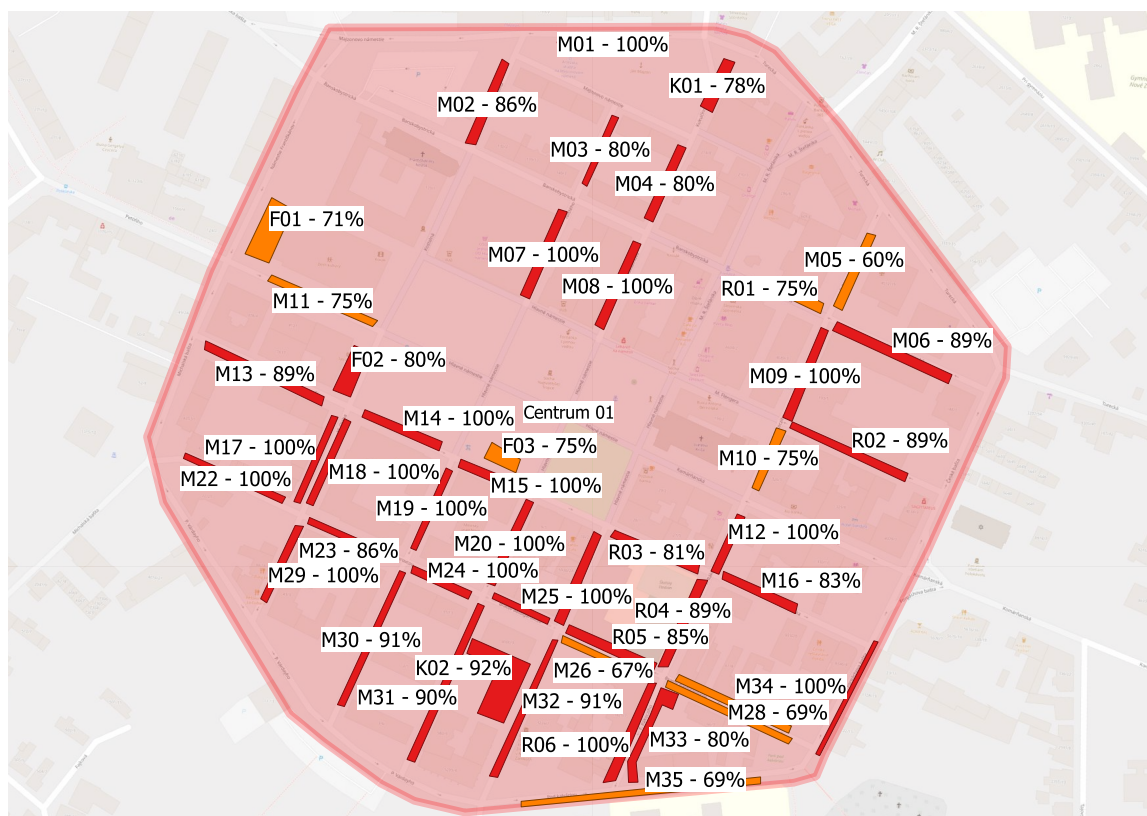
- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania.
- Z tejto ulice je aj prístup na parkovisko 3.25.

24. ulica Pod kalváriou

- Jednosmerná ulica šírky 8,0 m. Súčasť mestského okruhu.
- Ulica je súčasťou Z01 v ktorej je zákaz parkovania avšak aj na tejto ulici je výnimka zobrazená v zóne M35 v ktorej je dovolené parkovať v pravom jazdnom pruhu, miesta sú značené zvislým aj vodorovným dopravným značením. Počet parkovacích miest 13. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 69 % obsadenosť. V tesnej blízkosti komunikácie sa nachádza stredná škola a aj školský internát.

Obrázok 3.7 schematicky zobrazuje vyťaženosť parkovacích miest v centre mesta. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita v centre mesta je 349 parkovacích miest. Legenda:

- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť.



Obr. 3.7: Mapa vyťaženosť parkovacích miest centra. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Dopravné prieskumy – Meranie obrátkovosti parkovísk v centre mesta Nové Zámky

Boli vybrané všetky parkoviská v centre mesta a jedno v tesnej blízkosti centra. Z nich je 6 mestských verejných a jedno súkromné parkovisko. Všetky tieto parkoviská sú spoplatnené. Prevádzková doba je od Pondelka do Piatku od 07:00 hod. do 18:00 hod. a sadzba parkovného v platenej zóne mesta je minimálne 0,50 € na 3/4 hod.

Metodika

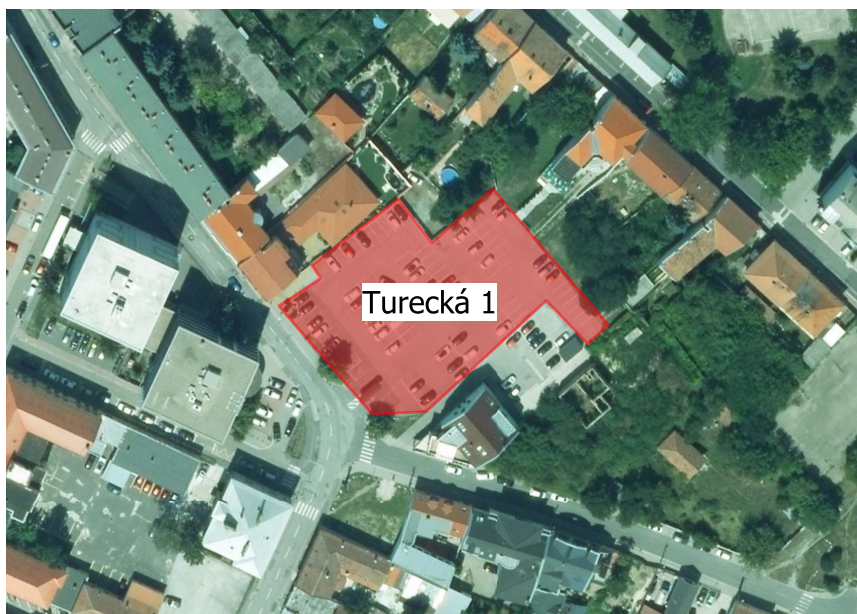
Meranie obrátkovosti parkovísk prebiehalo na základe fotenia Evidenčných čísiel vozidiel zaparkovaných na parkoviskách. Fotky Evidenčných čísiel boli zachytávané na mobilný telefón. Meranie prebiehalo počas bežných pracovných dní 1., 3., 8., a 10. 09. 2020. Fotenie prebiehalo od 06:00 do 18:00 v intervale každú celú hodinu, teda celkom 13 fotení za deň. Každé parkovisko sa fotilo iba jeden pracovný deň. Meranie prebiehalo za každého počasia. Spracované fotky a dáta boli ručne prepísané do tabuliek v exceli, kde sa následne spracovali do zrozumiteľných tabuliek a grafov. Merané parkoviská zobrazuje obrázok 3.8.



Obr. 3.8: Vybrané platené parkoviská v centre a jedno v tesnej blízkosti centra. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

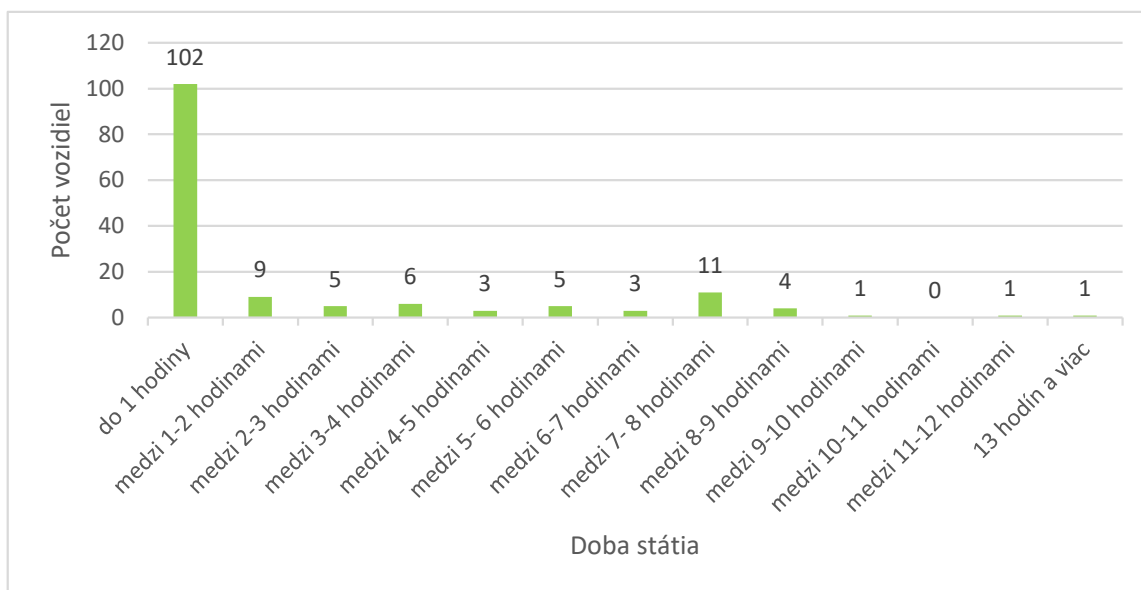
Turecká 1

Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku na ulici Turecká v blízkosti Okresného súdu Nové Zámky. Vstup na parkovisko je riadne označený dopravným značením, ale aj zmenou povrchu a obrubou. Kapacita parkoviska je 89 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.9.



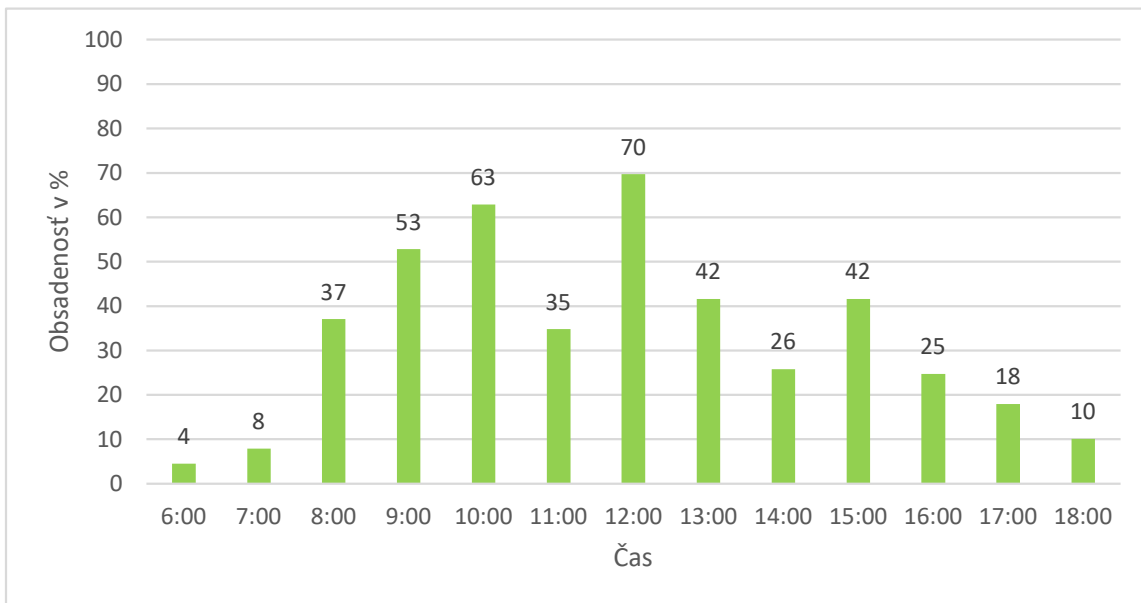
Obr. 3.9: Parkovisko Turecká 1. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 102 vozidiel a len jedno vozidlo tu parkovalo po dobu celého merania. Obrázok 3.10 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



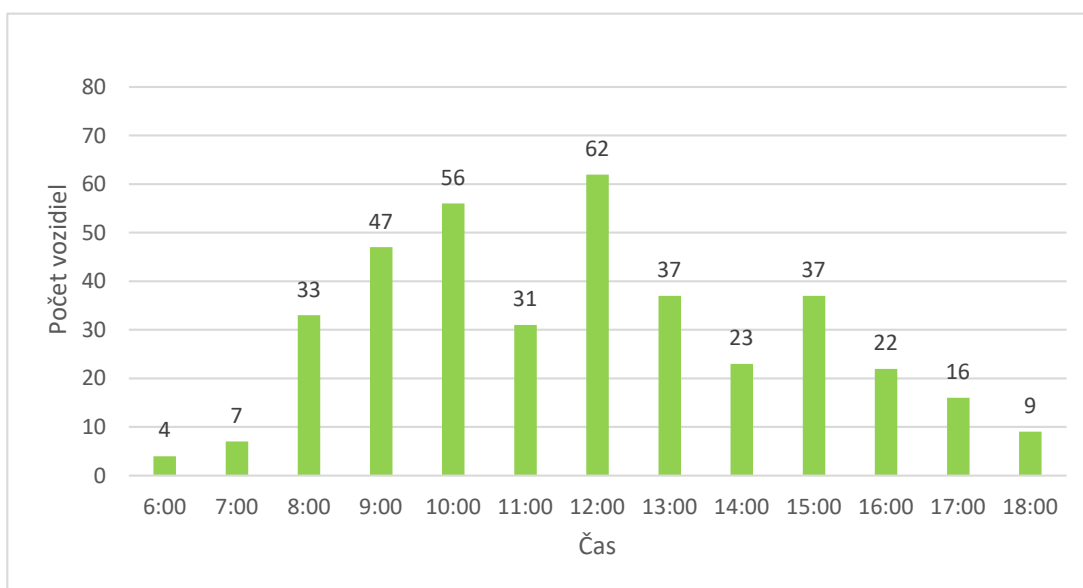
Obr. 3.10: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť v čase obedovej prestávky a v dopoludňajších hodinách, kedy sú otvorené obchody v meste. Najnižšia obsadenosť bola v ranných a poobedných hodinách do 25 %. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.11.



Obr. 3.11: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

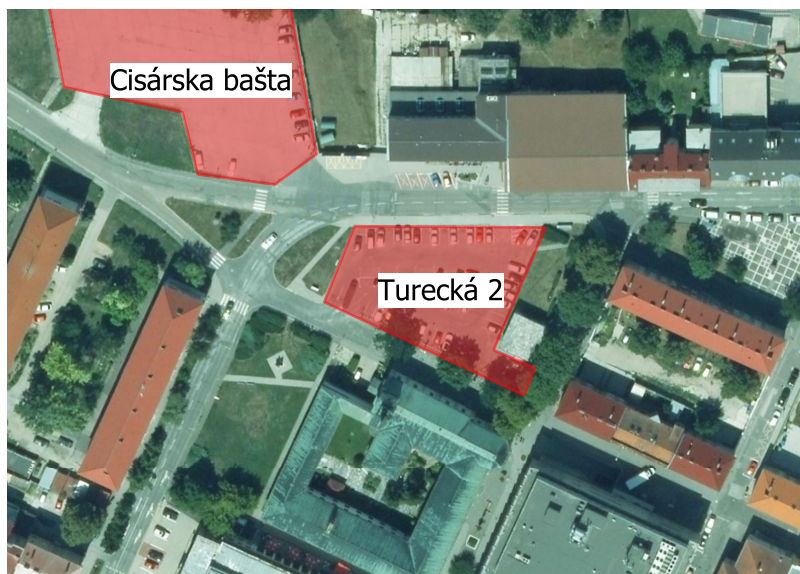
Najvyšší počet vozidiel v dobe obedov v počte 62 a doobedných hodín v priemere 40 vozidiel. Najnižší počet bol v ranných a poobedných hodinách do 25 vozidiel. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.12.



Obr. 3.12: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

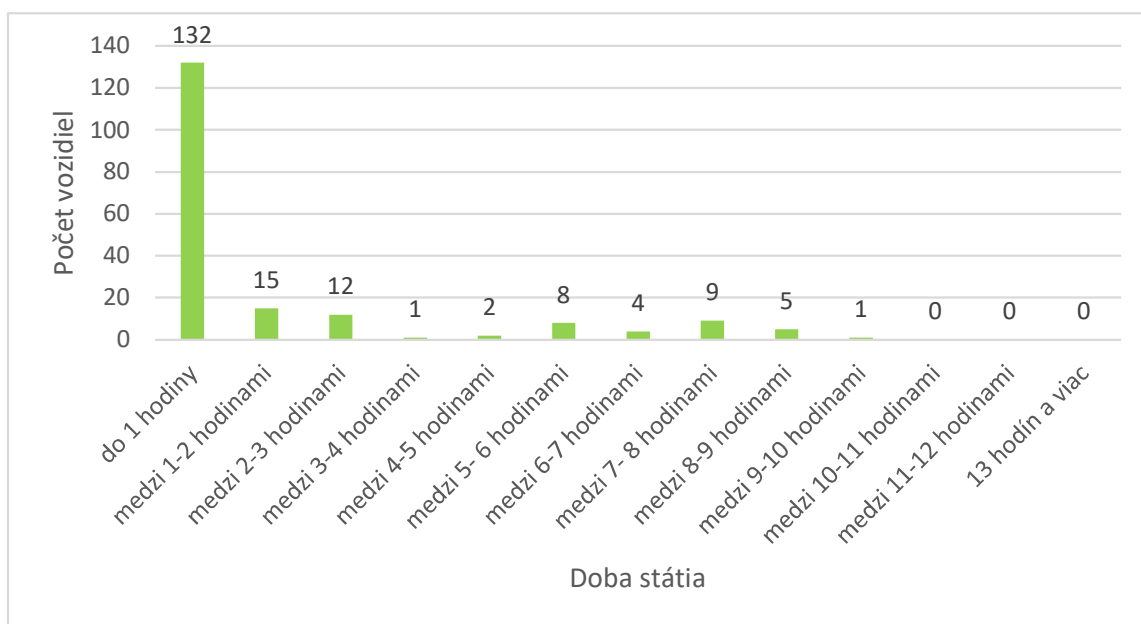
Turecká 2

Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku, druhé na ulici Turecká. Oproti parkovisku cez cestu na nachádza mestská krytá plaváreň a z druhej strany ho obklopuje Františkánsky kostol a kláštor a obchodný dom. Parkovisko je riadne oddelené od komunikácie. Kapacita parkoviska je 56 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.13.



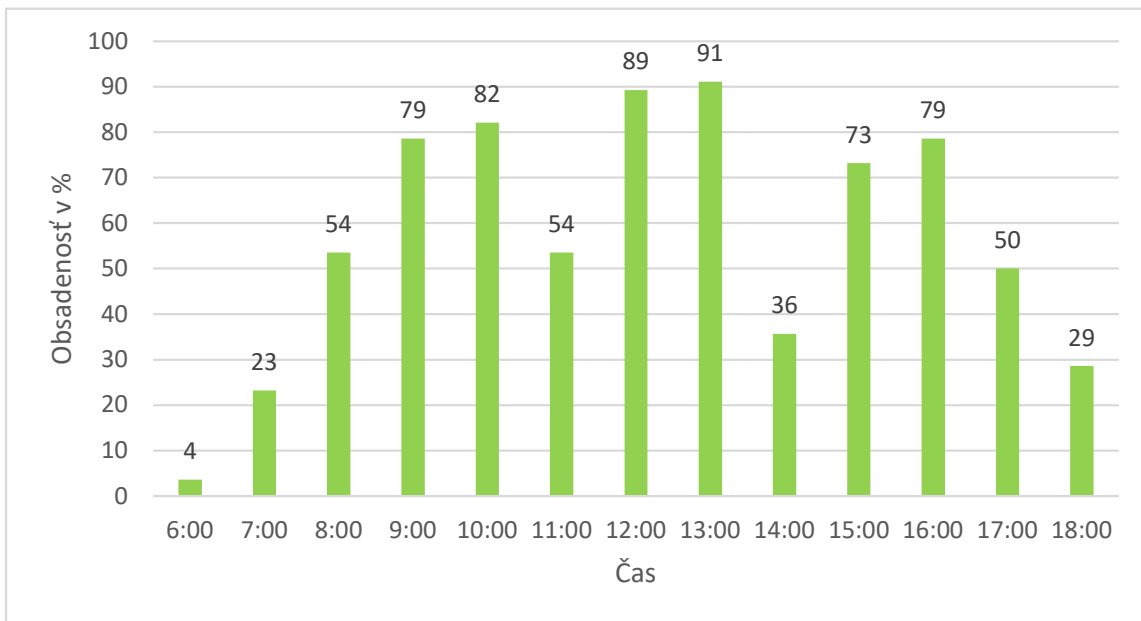
Obr. 3.13: Parkovisko Turecká 2. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 132 vozidiel a len zopár vozidiel tu parkovalo dlhšiu dobu ako jedna hodina. Obrázok 3.14 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



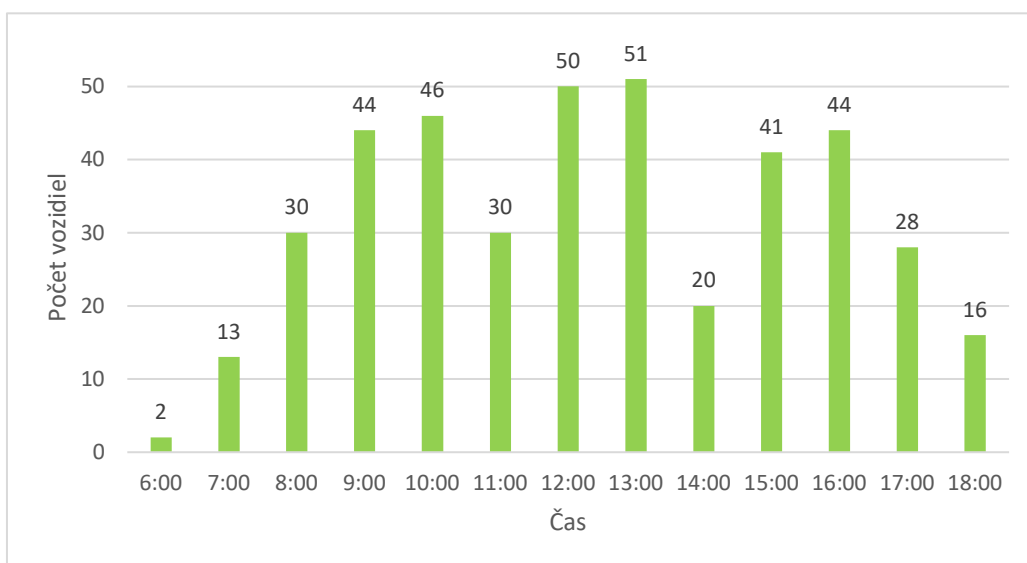
Obr. 3.14: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť v čase obeda a aj v priebehu celej doby merania. Najnižšia obsadenosť bola iba v skorých ranných hodinách pod 5 %. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.15.



Obr. 3.15: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Najvyšší počet vozidiel v dobe obedov v počte 51 a doobedných hodín v priemere 40 vozidiel. Najnižší počet bol v ranných a poobedných hodinách do 25 vozidiel. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.16.



Obr. 3.16: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

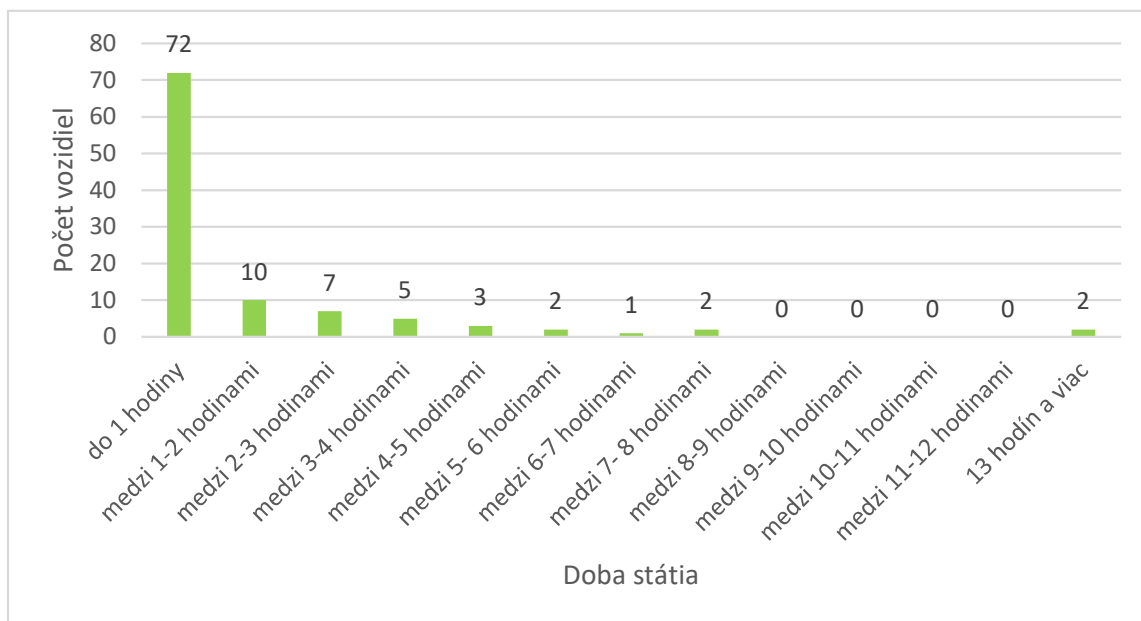
Cisárska bašta

Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku za mestskou krytou plavárňou. Jeden vstup sa nachádza na ulici Turecká a druhý vstup sa nachádza na ulici Cisárska Bašta. Parkovisko nie je riadne oddelené od komunikácie. Kapacita parkoviska je 85 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.17.



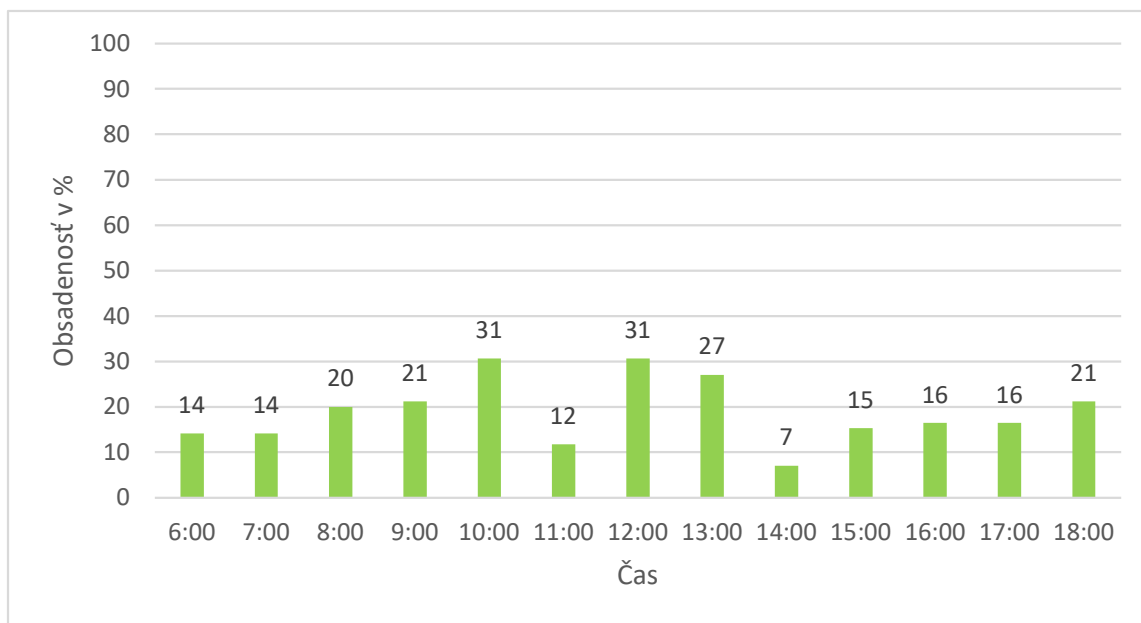
Obr. 3.17: Parkovisko Cisárska bašta. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 72 vozidiel a len zopár vozidiel tu parkovalo dlhšiu dobu ako jedna hodina. Obrázok 3.18 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



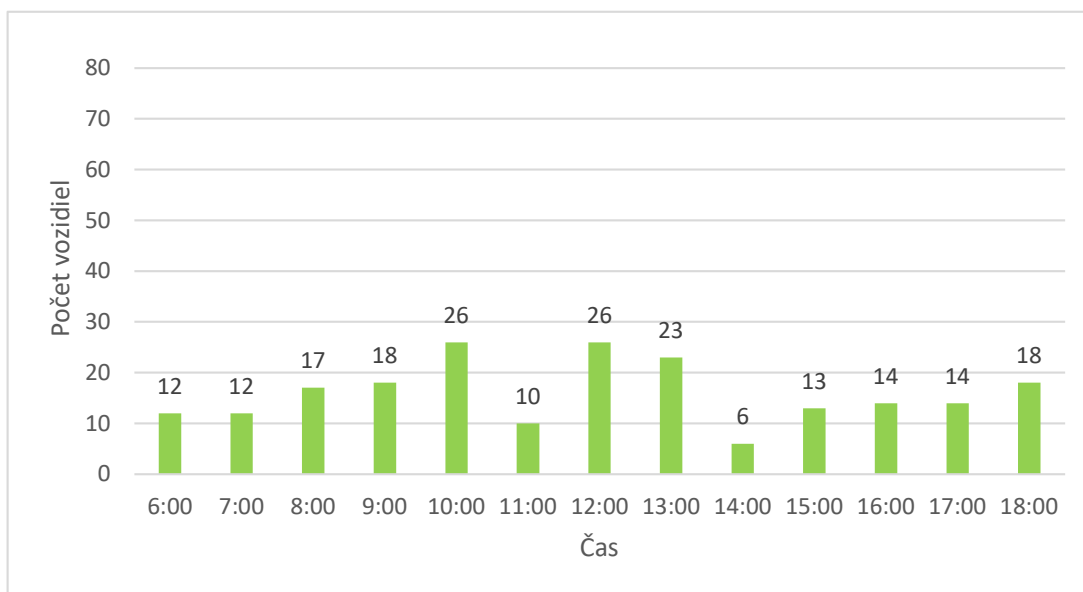
Obr. 3.18: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť medzi 10:00 a 13:00. Najnižšia obsadenosť bola v čase 14:00. Obsadenosť parkoviska nepresiahla 35 % počas celej doby merania. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.19.



Obr. 3.19: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Najvyšší počet vozidiel bol pred obedom a v čase obedov v počte 26. Najnižší počet bol o 14:00 len 6 vozidiel, čo predstavuje 7 % obsadenosti. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.20.



Obr. 3.20: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

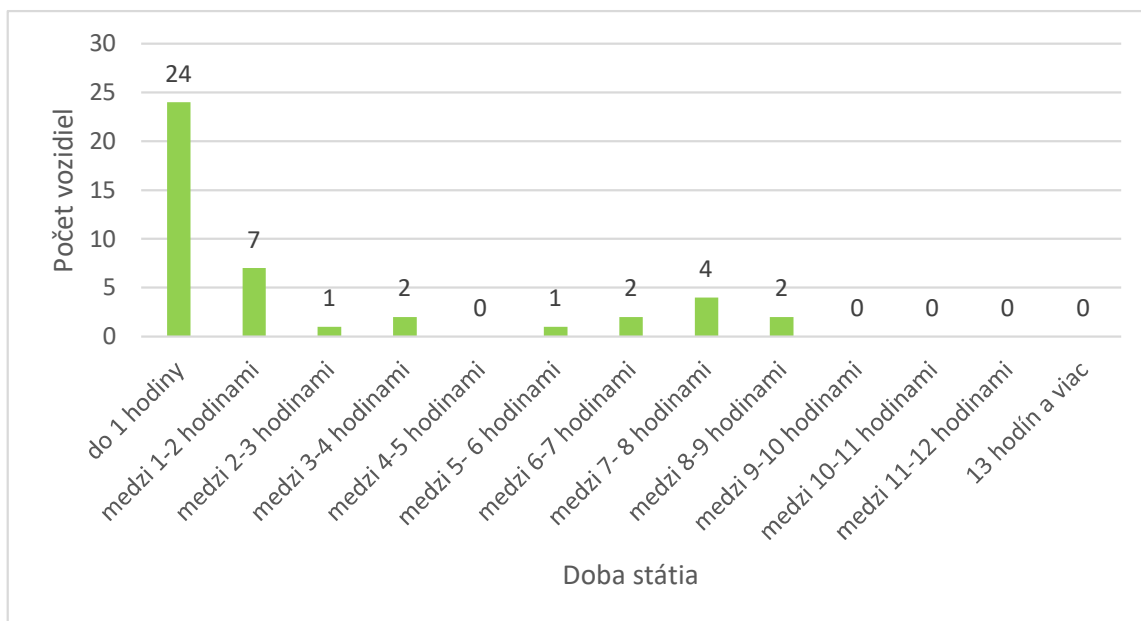
Hollého

Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku, na ulici Hollého. V blízkosti sa nachádzajú bytovky, zubná ambulancia. Parkovisko je riadne oddelené od komunikácie. Kapacita parkoviska je 20 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.21.



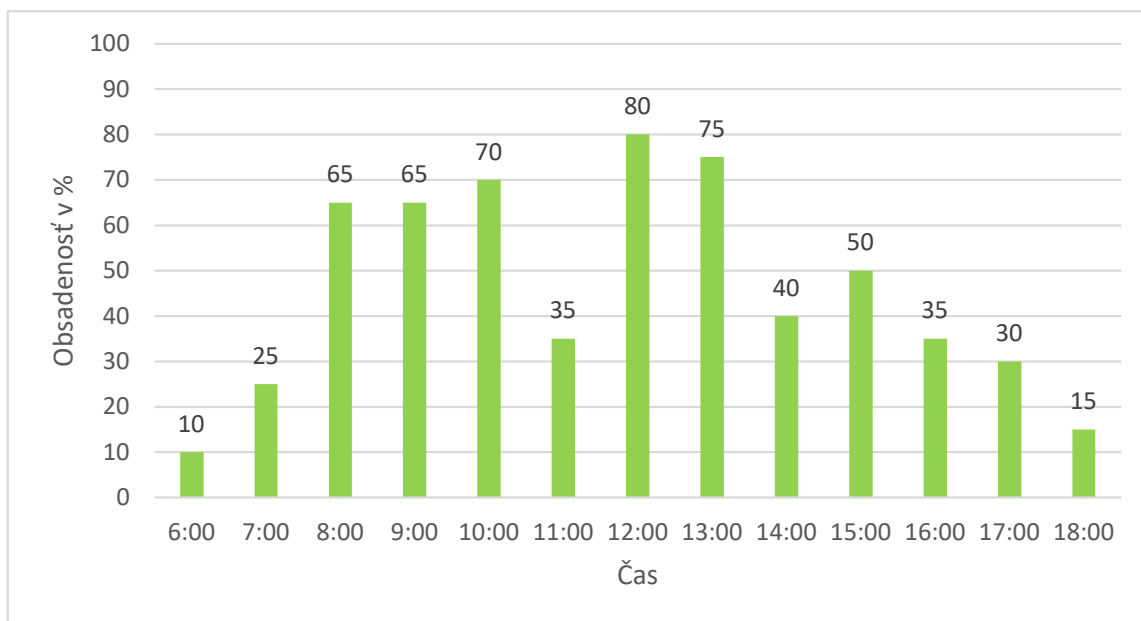
Obr. 3.21: Parkovisko Hollého. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 24 vozidiel a len zopár vozidiel tu parkovalo dlhšiu dobu ako jedna hodina. Obrázok 3.22 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



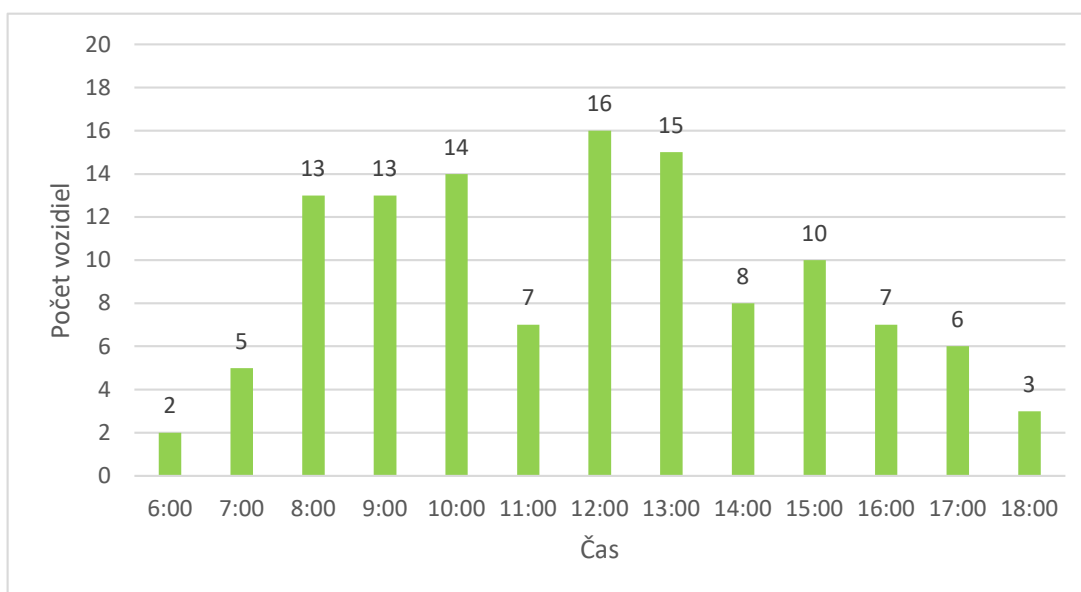
Obr. 3.22: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť medzi 08:00 a 15:00. Najnižšia obsadenosť bola v skorých ranných hodinách a na konci merania. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.23.



Obr. 3.23: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Najvyšší počet vozidiel bol pred obedom a v čase obedom v počte od 13 do 16 vozidiel. Najnižší počet bol v skorých ranných hodinách 2 vozidlá a na konci merania o 18:00 3 vozidlá. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.24.



Obr. 3.24: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

Várdayho

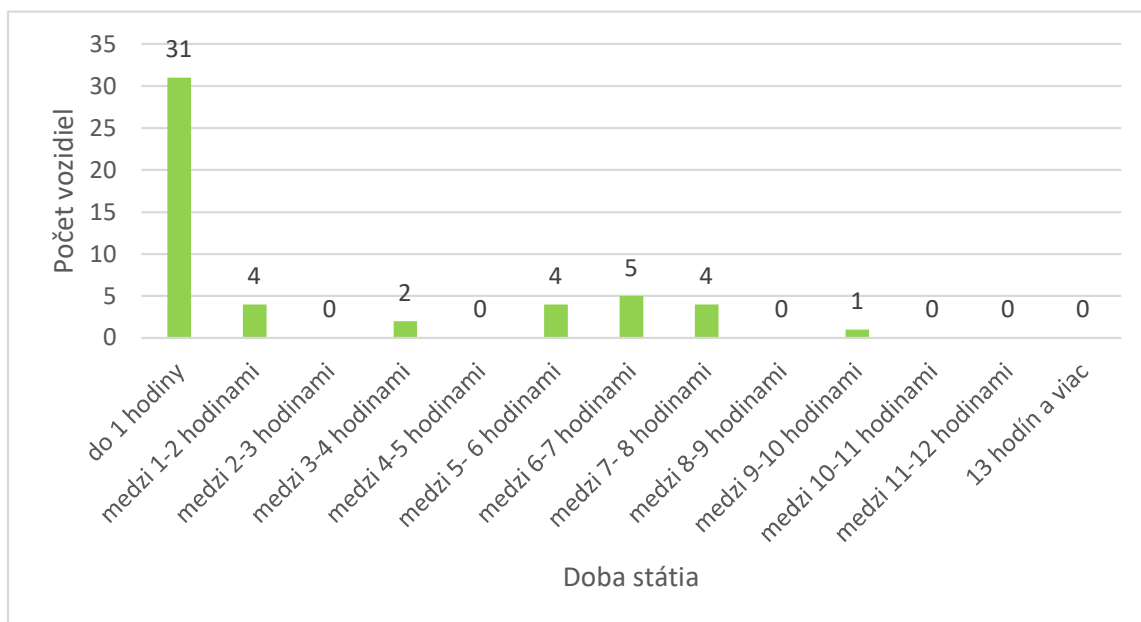
Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku, na ulici Pavla Várdayho. V blízkosti sa nachádzajú bytovky, zubná ambulancia. Parkovisko je riadne oddelené od ko-

munikácie. Kapacita parkoviska je 27 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.25.



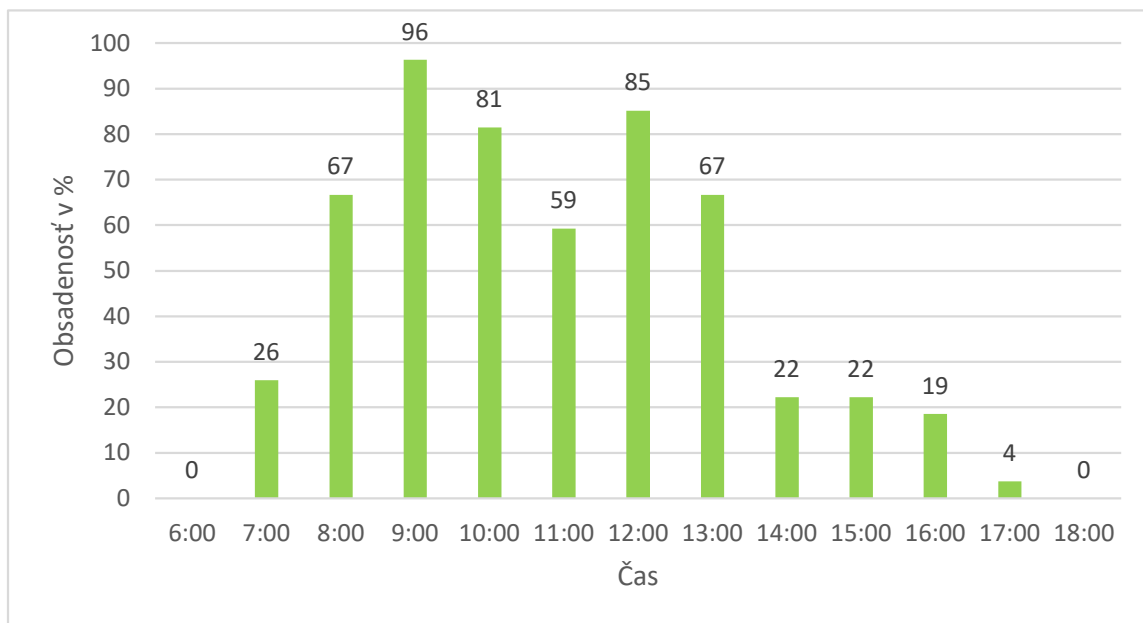
Obr. 3.25: Parkovisko Várdayho. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 31 vozidiel a len zopár vozidiel tu parkovalo dlhšiu dobu ako jedna hodina. Obrázok 3.26 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



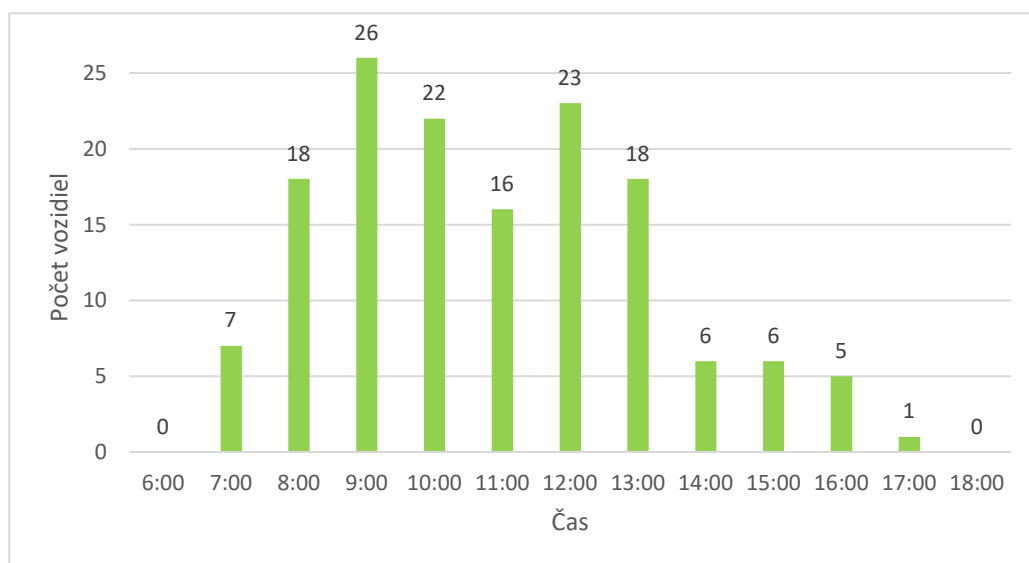
Obr. 3.26: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť v dopoludňajších hodinách. Najnižšia obsadenosť bola v skorých ranných hodinách a vo večerných hodinách. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.27.



Obr. 3.27: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Najvyšší počet vozidiel bol o 09:00 v počte 26 vozidiel. V skorých ranných hodinách a v neskorých poobedných hodinách bolo už parkovisko úplne prázdne. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.28.



Obr. 3.28: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

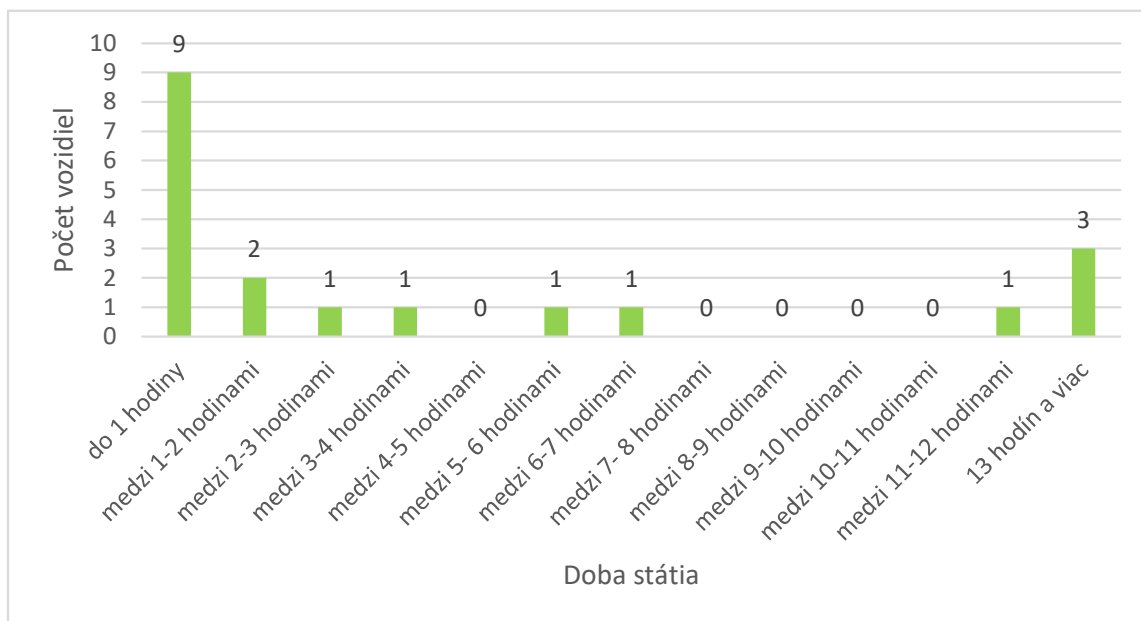
Pribinova

Parkovisko sa nachádza na verejnom mestskom pozemku, na ulici Pribinova. V blízkosti sa nachádza hotel, park Antona Bernoláka a jeden menší park. Parkovisko je súčasťou komunikácie. Kapacita parkoviska je 44 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.29.



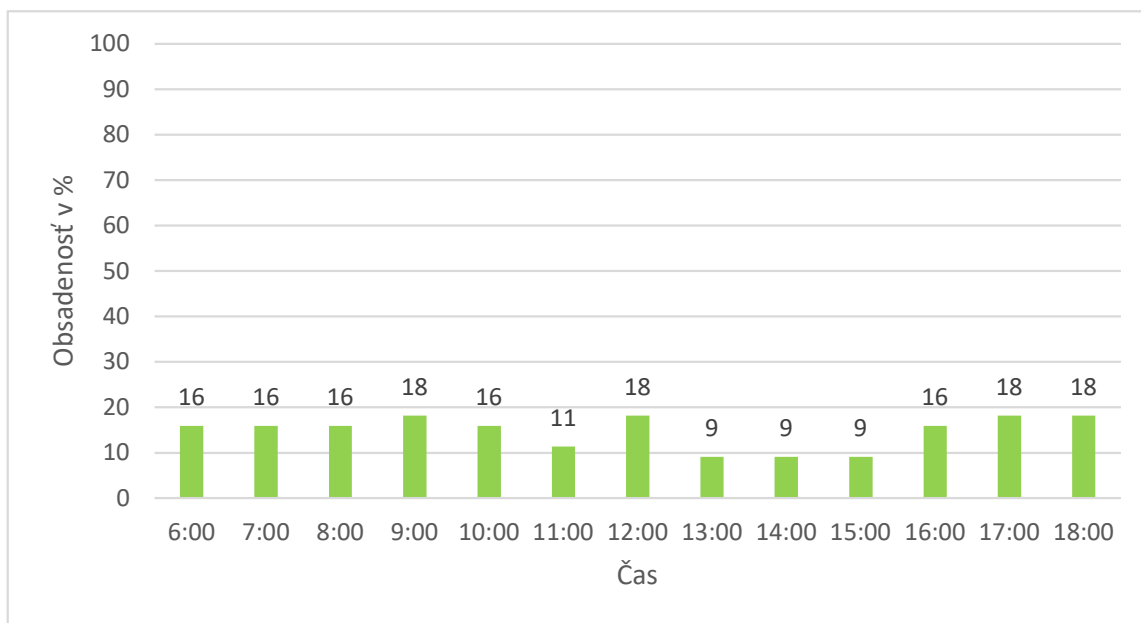
Obr. 3.29: Parkovisko Pribinova. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 9 vozidiel. Zopár vozidiel tu parkovalo od 1 hodiny do 12 hodín. 3 vozidlá tu parkovali počas celého merania. Obrázok 3.30 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



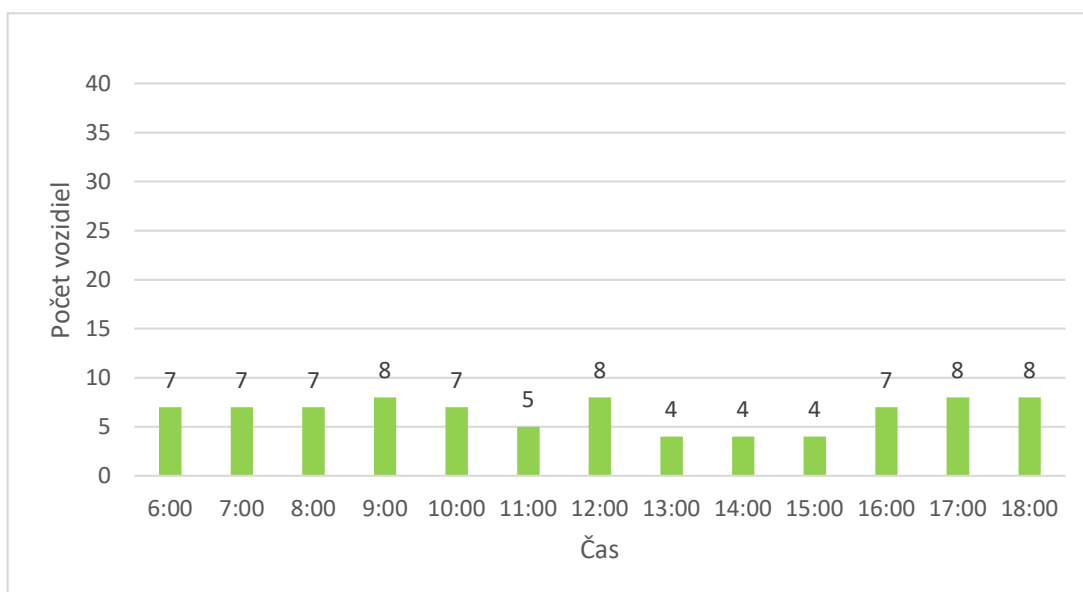
Obr. 3.30: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Priemerná percentuálna obsadenosť tohto parkoviska bola približne 15 % počas celej doby merania. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.31.



Obr. 3.31: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Priemerný počet vozidiel na tomto parkovisku počas celého dňa bol približne 7 vozidiel. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.32.



Obr. 3.32: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

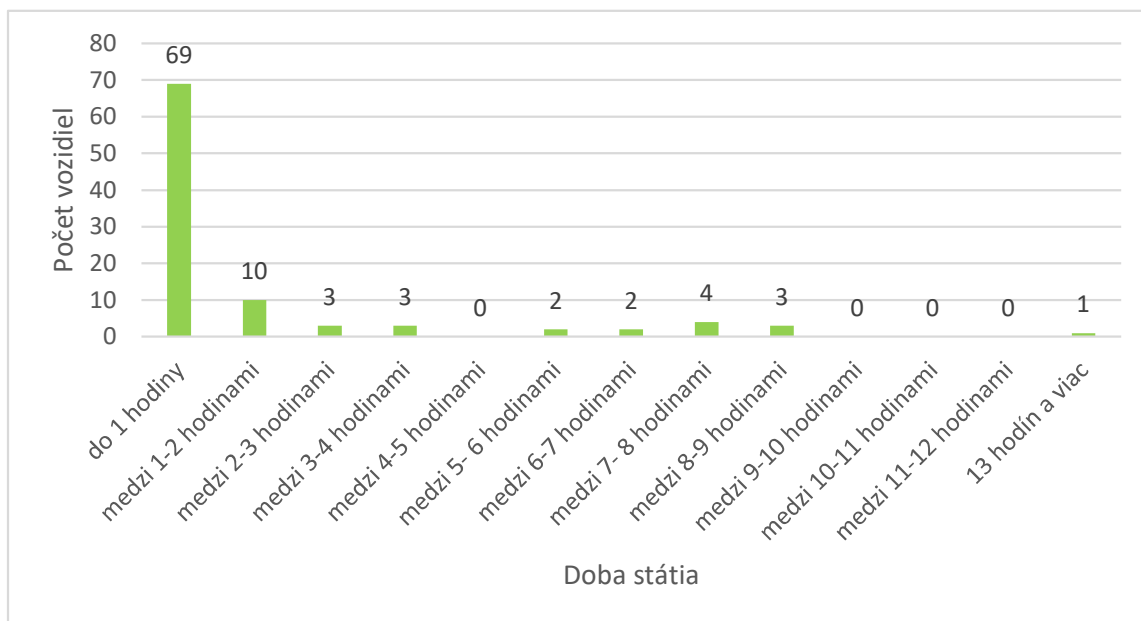
parkovisko za Zámčanom (súkromné)

Parkovisko sa nachádza na súkromnom pozemku, na ulici Turecká. V blízkosti sa nachádzajú bytovky, pekáreň, reštaurácia, obchodné domy, herne, banky. Povrch parkoviska je tvorený makadámom fr. 32-63, nie sú na ňom vyznačené vodorovné dopravné značky. Kapacita parkoviska je podľa odhadu 30 parkovacích miest. Parkovisko je zobrazené na obrázku 3.33.



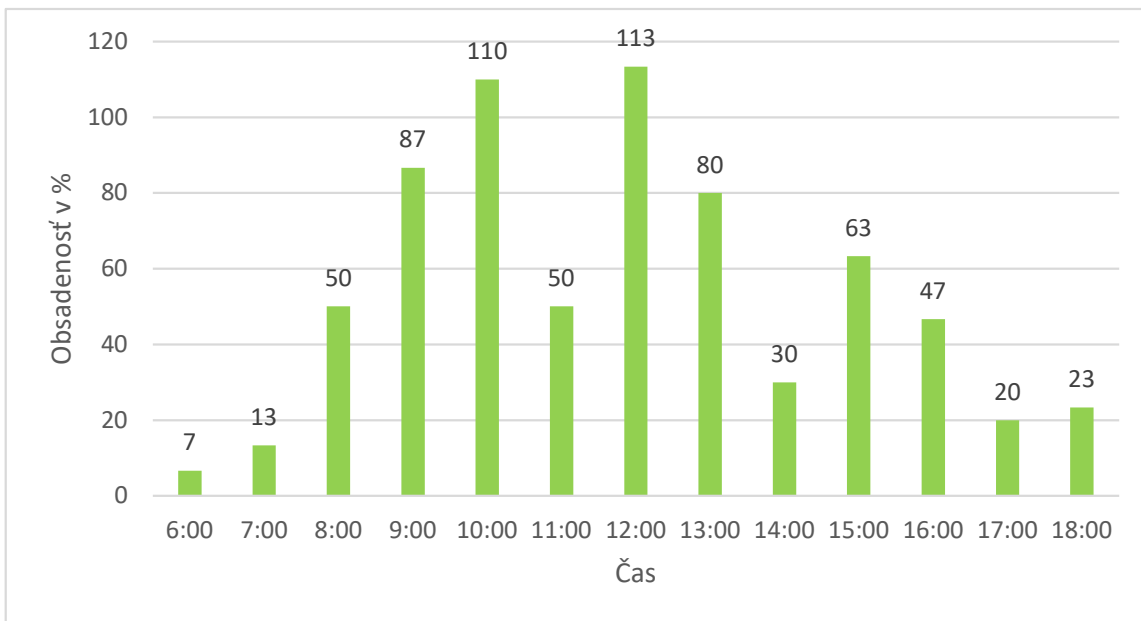
Obr. 3.33: Parkovisko za Zámčanom (súkromné). [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Najviac vozidiel tu parkovalo do jednej hodiny v počte 69 vozidiel a len zopár vozidiel tu parkovalo dlhšiu dobu ako jedna hodina. Jedno vozidlo tu parkovalo počas celého merania. Obrázok 3.34 zobrazuje ostatné počty vozidiel podľa ich dĺžky státia.



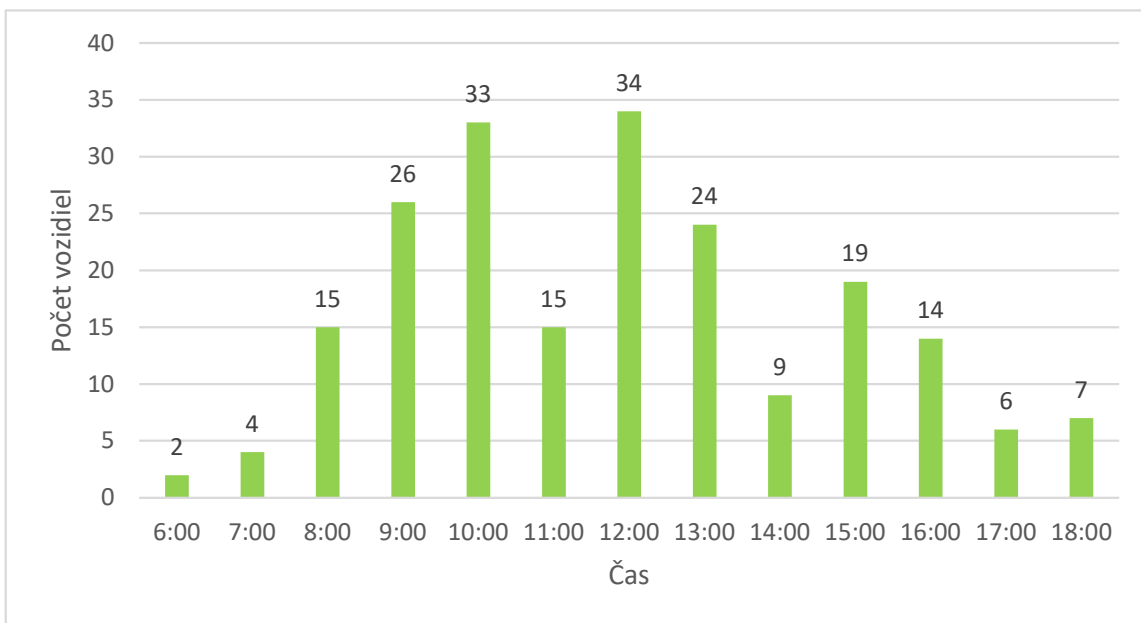
Obr. 3.34: Počty vozidiel podľa doby státia [zdroj: vlastný].

Najväčšiu percentuálnu obsadenosť parkoviska môžeme vidieť v čase od 10:00 do 12:00 113 %. Najnižšia obsadenosť bola v skorých ranných hodinách do 25 %. Celkovú obsadenosť v percentách zobrazuje obrázok 3.35.



Obr. 3.35: Obsadenosť parkoviska v priebehu dňa [zdroj: vlastný].

Najvyšší počet vozidiel bol od 10:00 do 12:00 v počte 34 vozidiel. Najnižší počet vozidiel bol v skorých ranných hodinách 2 vozidlá. Celkový počet vozidiel zobrazuje obrázok 3.36.



Obr. 3.36: Počty vozidiel v danú hodinu [zdroj: vlastný].

Vyhodnotenie obrátkovosti parkovísk v centre mesta Nové Zámky

Turecká 1

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 151 vozidiel, z toho 102 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (asfalt).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť v 12:00 bola 70 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

Turecká 2

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 189 vozidiel, z toho 132 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (asfalt).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť v 13:00 bola 91 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

Cisárska bašta

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 104 vozidiel, z toho 72 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (asfalt).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť v 10:00 a v 12:00 bola 31 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

Hollého

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 43 vozidiel, z toho 24 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (betónové panely).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť v 12:00 bola 80 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

Várdayho

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 51 vozidiel, z toho 31 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (betónové panely).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť v 09:00 bola 96 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

Pribinova

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 19 vozidiel, z toho 9 do jednej hodiny.
- Spevnené parkovisko (asfalt).
- Vodorovné a zvislé dopravné značenie.
- Maximálna obsadenosť 18 % skoro počas celej doby merania.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je dostatočná.

parkovisko za Zámčanom (súkromné)

- Celkový počet vozidiel za meraný časový úsek bol 97 vozidiel, z toho 69 do jednej hodiny.
- Nespevnené parkovisko (makadám fr. 32-63).
- Bez vodorovného dopravného značenie.
- Maximálna obsadenosť v 12:00 bola 113 %.

Obrátkovosť parkoviska bola vyhodnotená ako priemerná. Kapacita parkoviska je podľa dohľadaných informácií nedostatočná.

3.2.2 Modrá zóna Širšie centrum 01

Zóna susedí s centrom mesta zo severnej časti. Niektoré parkovacie miesta sú tiež súčasťou spoplatnenej zóny, ktoré sú rozpísané nižšie. Túto zónu zobrazuje obrázok 3.37. Dôkladná analýza Širšieho centra 01 bola vykonaná dňa 12. 02. 2021 v čase od 11:00 do 13:00. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie,
- ružová zóna R zobrazuje šikmé parkovanie,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie.



Obr. 3.37: Širšie centrum 01 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. ulica Šafárikova

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 11,0 m. Rýchlosť 20 km/h.
- N01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 10. N02 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích státi 5. Obsadenosť v dobe prieskumu bola 87 %.
- K01 – kolmé parkovanie na konci ulice. Počet parkovacích miest 44. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 77 % obsadenosť.

2. zóna K02 - parkovisko za trhoviskom

- Parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 115. Obsadenosť v dobe prieskumu bola 65 %. Povrch parkoviska sa skladá zo zatrávňovacej betónovej dlažby, ktorá má dobrú priepustnosť vody a zámkovej dlažby, ktorá farebne vyznačuje čiary pre parkovacie miesta. Toto parkovisko nie je spoplatnené.

3. ulica Pribinova

- Jednosmerná ulica. Šírka komunikácie 7,0 m. Rýchlosť 30 km/h.
- M02 – pozdĺžne parkovanie na pravej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 5. M01 – pozdĺžne parkovanie na pravej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 44 % obsadenosť.

- Na konci ulice je parkovisko 3.29. Počet parkovacích miest 44. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 10 % obsadenosť. Toto parkovisko sa nachádza v zóne plateného parkovania.

4. sídlisko Gheto

- Zóna N03 – parkovisko s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 45. Obsadenosť v dobe prieskumu bola 100 %. Povrch parkoviska je vysypaný makadám fr. 32/63. nespevnený.
- Zóna K04 – parkovacie miesta s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 4. Zóna K05 – parkovacie miesta s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 3. Zóna K06 – parkovacie miesta s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 4. Zóna R01 – parkovacie miesta so šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 4. Obsadenosť v dobe prieskumu bola 100 %. Povrch týchto zón je zo zatravnovacej betónovej dlažby a zámkovej dlažby, ktorá farebne vyznačuje parkovacie miesta.

5. ulica Majzonovo námestie

- Jednosmerná ulica. Šírka komunikácie 8,0 m. Rýchlosť 20 km/h. Súčasť mestského okruhu.
- M04 – pozdĺžne parkovanie na pravej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.
- Na konci ulice je parkovisko 3.29. Počet parkovacích miest 44. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 10 % obsadenosť. Toto parkovisko sa nachádza v zóne plateného parkovania.

6. ulica Ernestova bašta

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,0 m. Rýchlosť 30 km/h.
- M03 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 18. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 89 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asfalt. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.

7. ulica Podzámska

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,0 m. Rýchlosť 30 km/h.
- M05 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 81 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.
- K03 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 22. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 64 % obsadenosť. Povrch parkoviska zámková dlažba. Toto parkovisko je súčasťou zóny plateného parkovania.
- M06 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.

- M07 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 9. M08 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 3. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 95 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.
- K07 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 90 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.
- K08 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 14. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 57 % obsadenosť. Povrch parkoviska zámková dlažba.
- M14 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 83 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest zámková dlažba. Táto zóna je súčasťou zóny plateného parkovania.
- K09 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 78. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 46 % obsadenosť. Povrch parkoviska zámková dlažba. Toto parkovisko je súčasťou zóny plateného parkovania.

8. ulica M. R. Štefánika

- Jednosmerná ulica. Šírka komunikácie 9,0 m. Rýchlosť 20 km/h.
- M12 a M11 – pozdĺžne parkovanie na pravej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 64. M10 a M09 – pozdĺžne parkovanie na ľavej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 58. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 86 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asphalt. Celá ulica je súčasťou zóny plateného parkovania.

9. ulica Pri gymnáziu

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 7,0 m. Rýchlosť 20 km/h.
- M13 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 24. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 67 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asphalt. Celá ulica je súčasťou zóny plateného parkovania.
- K10 – kolmé parkovanie mimo komunikácie. Počet parkovacích miest 14. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 50 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy zámková dlažba.

10. ulica Turecká

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 7,0 m. Rýchlosť 20 km/h.
- M15 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 75 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asphalt. Celá ulica je súčasťou zóny plateného parkovania.

11. zóna N04 – parkovisko za potravinami

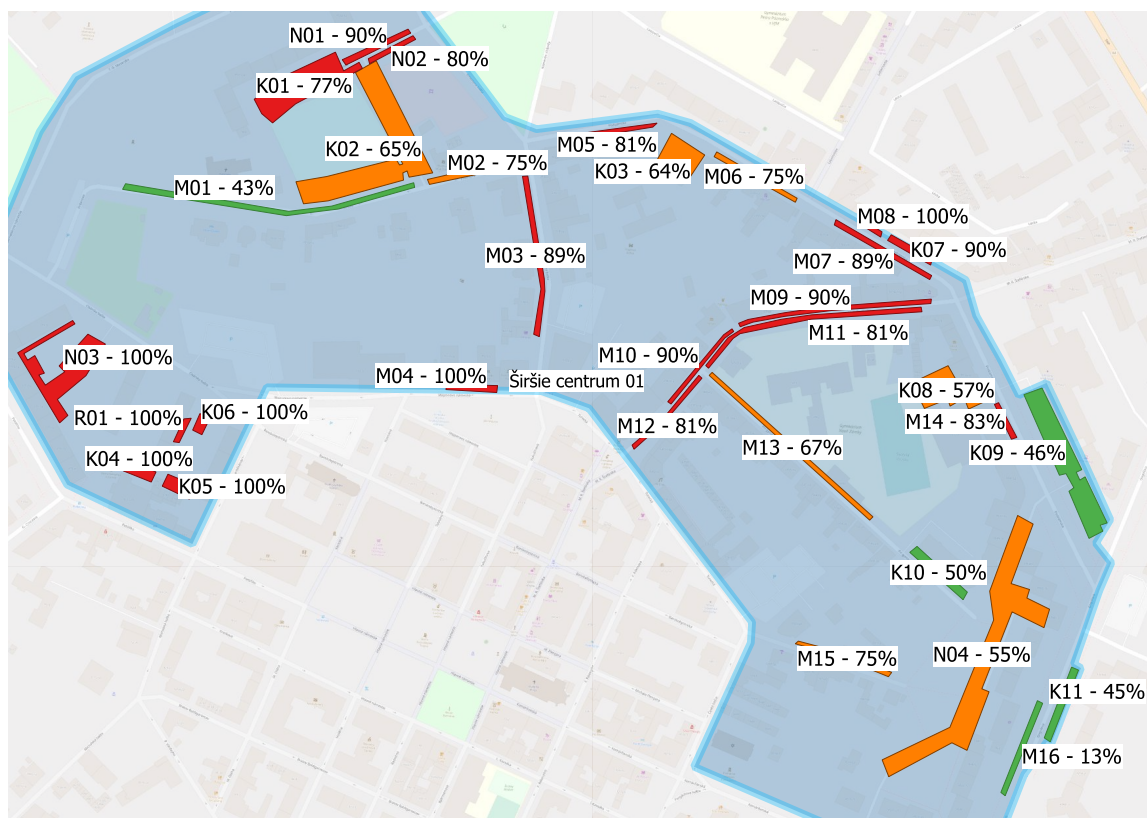
- Parkovisko s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 55. Väčšina povrchu parkoviska je tvorená asfaltom a malá časť je vysypaná makadámom fr. 32/63. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 55 % obsadenosť. Toto parkovisko nie je spolatnené.

12. ulica Gogolová

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,5 m. Rýchlosť 50 km/h.
- M16 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 13 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asfalt.
- K11 – kolmé parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 22. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 45 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy asfalt.

Obrázok 3.38 schematicky zobrazuje vyťaženosť parkovacích miest v širšom centre mesta. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita v širšom centre mesta 01 je 723 parkovacích miest, z toho 608 vyznačených dopravným značným a 115 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené parkovacie miesta boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- zelená od 0 do 50 % obsadenosť,
- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť.

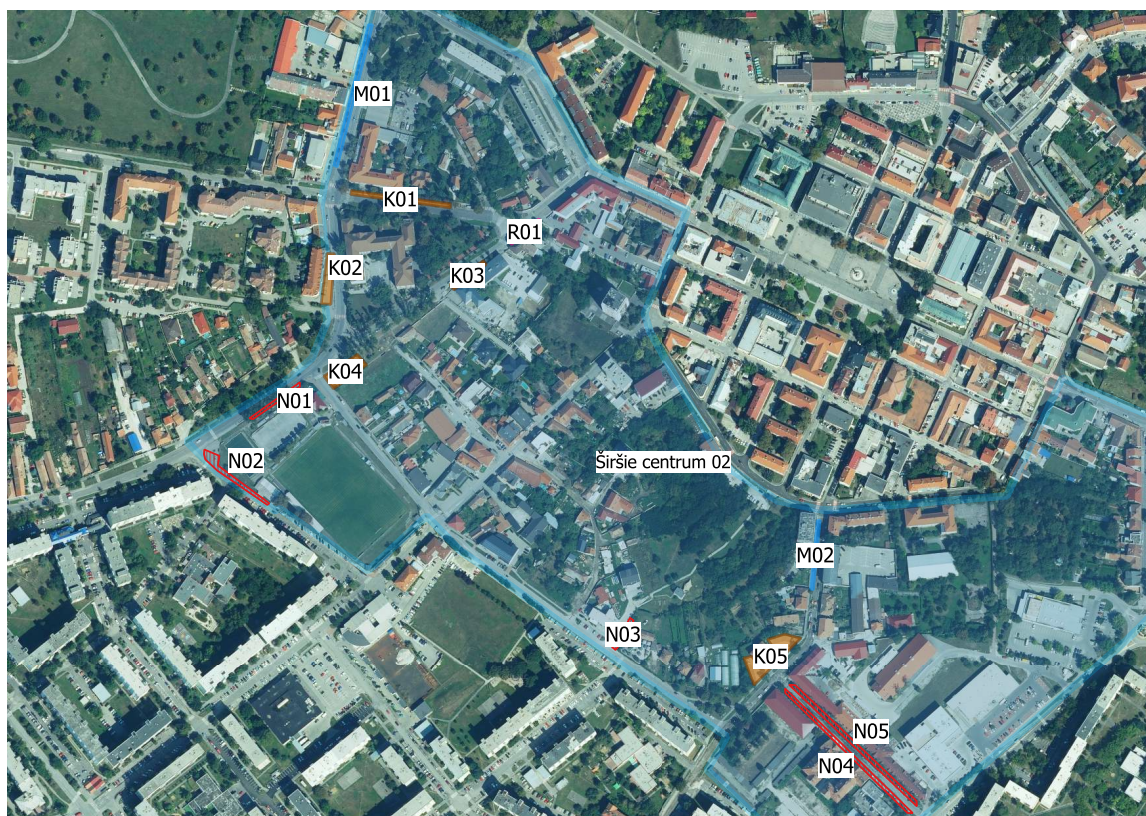


Obr. 3.38: Mapa vyťaženosť parkovacích miest širšieho centra 01. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.3 Modrá zóna Širšie centrum 02

Zóna susedí s centrom mesta z južnej strany. Dôkladná analýza Širšieho centra 02 bola vykonaná dňa 12. 02. 2021 v čase od 11:00 do 13:00. Túto zónu zobrazuje obrázok 3.39. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie,
- ružová zóna R zobrazuje šikmé parkovanie,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie.



Obr. 3.39: Širšie centrum 02 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. ulica J. Simora

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,5 m. Rýchlosť 50 km/h.
- M01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 18. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 100 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asfalt.
- K02 – kolmé parkovanie mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 71 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy zámková dlažba.

2. ulica Andovská

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 9,0 m. Rýchlosť 50 km/h.
- K01 – kolmé parkovanie mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 18. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 50 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy zámková dlažba.

3. ulica G. Czuczora

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 9,0 m. Rýchlosť 50 km/h.
- R01 – šikmé parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 100 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asfalt.
- K03 – kolmé parkovanie mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 17. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 65 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy zámková dlažba.
- K04 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu malo parkovisko 25 % obsadenosť. Povrch parkoviska je zatravnovacia betónová dlažba.

4. ulica Námestie hrdinov

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 9,0 m. Rýchlosť 50 km/h.
- N01 – kolmé parkovanie na jednej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu bola obsadenosť 25 %. Povrch asfalt.

5. ulica Roľnícka

- Jednosmerná ulica. Šírka komunikácie 7,0 m. Rýchlosť 50 km/h.
- N02 – pozdĺžne parkovanie na komunikácii pre chodcov a kolmé parkovanie automobilov pred artézskou studňou. Povrch zámková dlažba. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu bola obsadenosť 50 %. Toto parkovanie zobrazuje obrázok [3.112](#).

6. ulica Tabaková

- Slepá ulica. Povrch makadám fr. 32/63.
- N03 – kolmé parkovanie. Odhadovaný počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu bola obsadenosť 20 %.

7. ulica Žerotínova bašta

- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,5 m. Rýchlosť 50 km/h.
- M02 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mali parkovacie miesta 75 % obsadenosť. Povrch parkovacích miest asfalt.

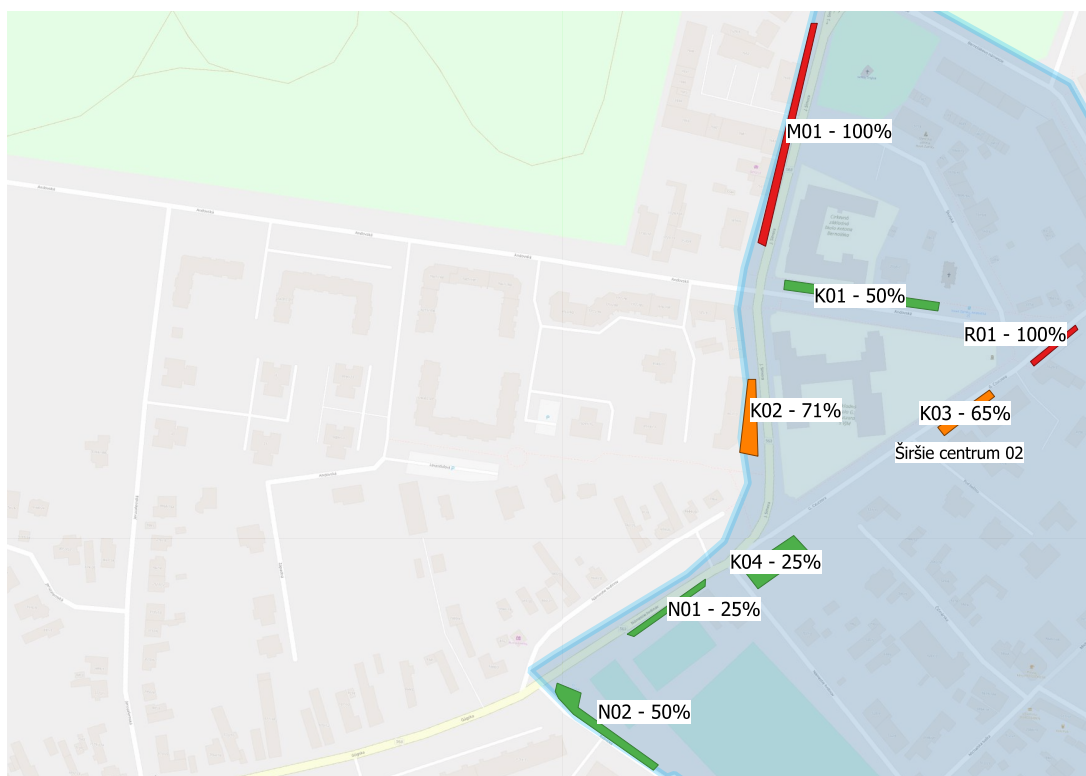
- K05 – kolmé parkovanie mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 33 % obsadenosť. Povrch parkovacej plochy za-trávňovacia betónová dlažba.

8. ulica Kasárenská

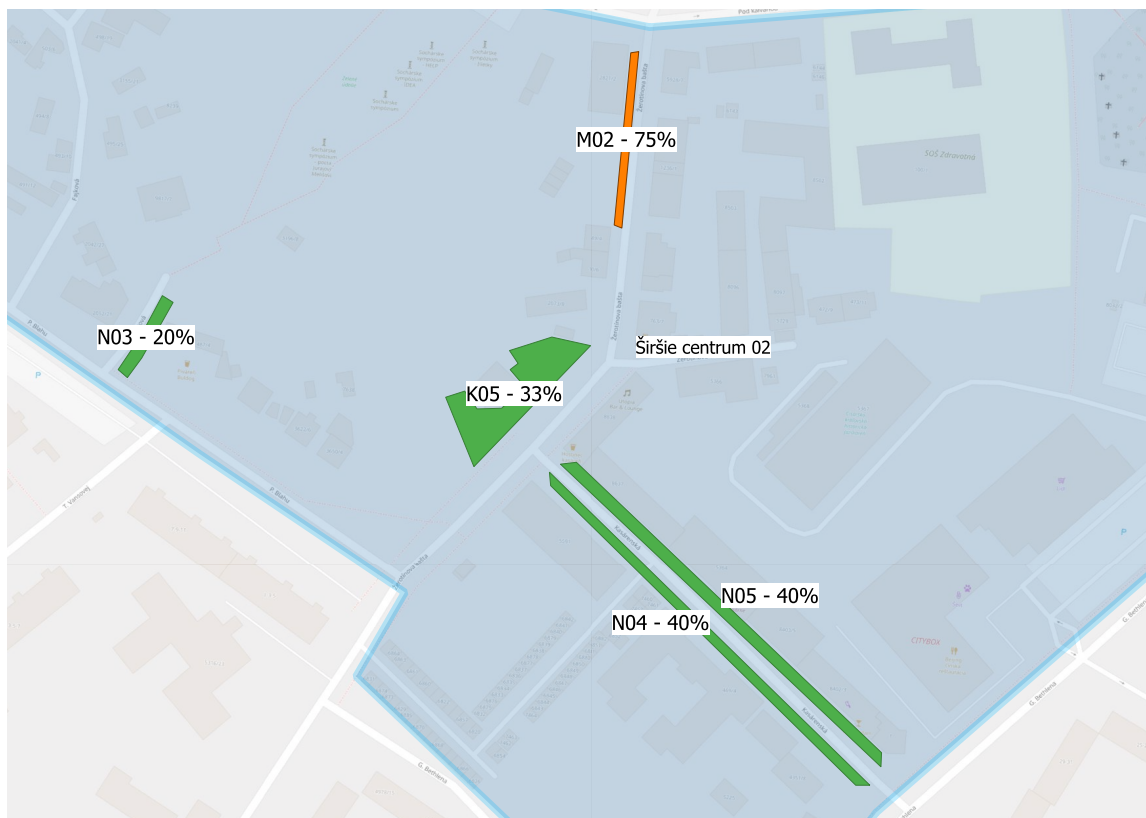
- Obojsmerná ulica. Šírka komunikácie 8,0 m. Rýchlosť 50 km/h.
- N04 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. N05 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 40 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.

Obrázky 3.40 a 3.41 schematicky zobrazujú vyťaženosť parkovacích miest v širšom centre mesta. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita v širšom centre mesta 02 je 164 parkovacích miest, z toho 110 vyznačených dopravným značením a 54 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené parkovacie miesta boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- zelená od 0 do 50 % obsadenosť,
- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť.



Obr. 3.40: Mapa vyťaženosť parkovacích miest širšieho centra 02. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.41: Mapa vyťaženia parkovacích miest širšieho centra 02. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.4 Zelená zóna Sídliisko 01 JUH

Tejto zóne sa podrobne venuje štúdia zo Žilinskej univerzity z roku 2015 [29]. Vyhodnotenie dopravného prieskumu zo štúdie na Sídlišku 01 JUH:

- maximálny počet parkujúcich vozidiel na sídlisku 01 JUH v špičke bol 2 368 vozidiel,
- počet voľných parkovacích miest na sídlisku 01 JUH na konci dňa bol 146.

Stanovenie a výpočet teoretickej potreby parkovacích miest bol počítaný dvoma spôsobmi:

- podľa STN 73 6110/Z1/O1 (platná od septembra 2014),
- podľa STN 73 6110 (predtým ČSN platná do decembra 2011).

Pri výpočte celkového počtu stojísk sa uvažovalo iba s obytnými domami (bytmi), nie sú tam zahrnuté výpočty pre stojiská pri obchodoch, reštauráciách a pod. Celkový počet bytových jednotiek bol na Sídlišku 01 JUH 3 674 bytov. Podľa výpočtu bolo vypočítaných 7 279 odstavných stojísk podľa normy platnej od septembra 2014 a podľa starej normy 3 900 stojísk. Pri najnovšej platnej norme je teoretický nedostatok parkovacích miest 4 911 a pri starej 1 532 parkovacích miest, avšak je potrebné povedať, že uvedený teoretický výpočet z najnovšej platnej normy je možné aplikovať pri novostavbách od dátumu platnosti normy (september 2014) a nie pri panelových domoch zo šesdesiatych rokov. Teoretická potreba

parkovacích miest je tu pokrytá na necelých 33 % podľa novej normy a na necelých 61 % podľa starej normy, ktorá tiež nie je z danej doby výstavby tohto sídliska, ale ako pomôcka pri ďalšom posudzovaní poslúži [29].

3.2.5 Zelená zóna Sídlisko 02 Nábřežie

Aj tejto zóne sa podrobne venuje štúdia zo Žilinskej univerzity z roku 2015 [29]. Vyhodnotenie dopravného prieskumu zo štúdie na Sídlisku 02 Nábřežie:

- maximálny počet parkujúcich vozidiel na sídlisku 02 Nábřežie v špičke bol 1 582 vozidiel.

Stanovenie a výpočet teoretickej potreby parkovacích miest bol počítaný dvoma spôsobmi:

- podľa STN 73 6110/Z1/O1 (platná od septembra 2014),
- podľa STN 73 6110 (predtým ČSN platná do decembra 2011).

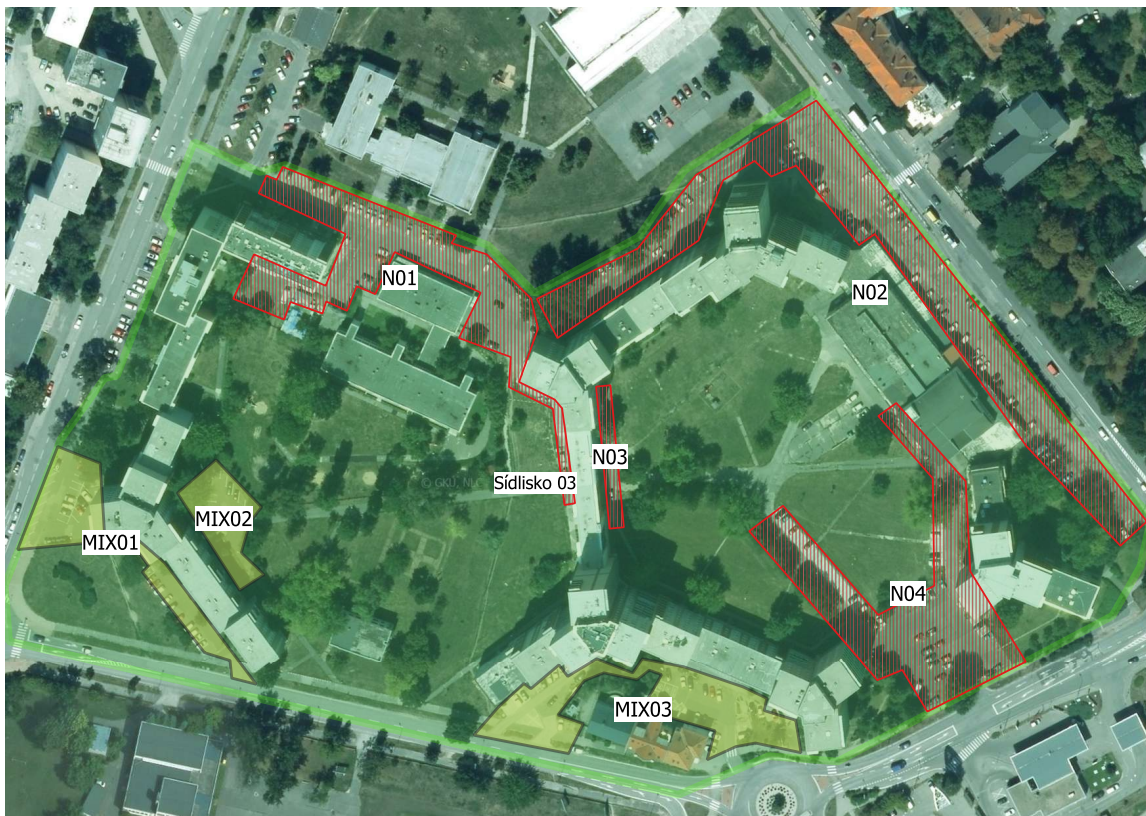
Pri výpočte celkového počtu stojísk sa uvažovalo iba s obytnými domami (bytmí), nie sú tam zahrnuté výpočty pre stojiská pri obchodoch, reštauráciách a pod. Celkový počet bytových jednotiek bol na Sídlisku 02 Nábřežie 2 322 bytov. Podľa výpočtu bolo vypočítaných 4 233 odstavných stojísk podľa normy platnej od septembra 2014 a podľa starej normy 2 434 stojísk. Pri najnovšej platnej norme je teoretický nedostatok parkovacích miest 2 651 a pri starej 852 parkovacích miest, avšak je potrebné povedať, že uvedený teoretický výpočet z najnovšej platnej normy je možné aplikovať pri novostavbách od dátumu platnosti normy (september 2014) a nie pri panelových domoch zo šesdesiatych rokov. Teoretická potreba parkovacích miest je tu pokrytá na necelých 38 % podľa novej normy a na 65 % podľa starej normy, ktorá tiež nie je z danej doby výstavby tohto sídliska, ale ako pomôcka pri ďalšom posudzovaní poslúži [29].

V súčasnosti mesto nepripravuje žiadne navyšovanie parkovacích kapacít na sídlisku 01 JUH a 02 Nábřežie. Možné navýšenie parkovacích kapacít by šlo na úkor zelene, poprípade parkovacie domy alebo podzemné parkovanie, ale to sú veľmi finančne náročné možnosti.

3.2.6 Zelená zóna Sídlisko 03

Sídlisko 03 sa nachádza východne do centra mesta. Dôkladná analýza sídliska 03 bola vykonaná dňa 19. 02. 2021 v čase od 17:00 do 21:00. Zónu zobrazuje obrázok 3.42. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- olivová zóna MIX zobrazuje zmiešané parkovanie.



Obr. 3.42: Sídliisko 03 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

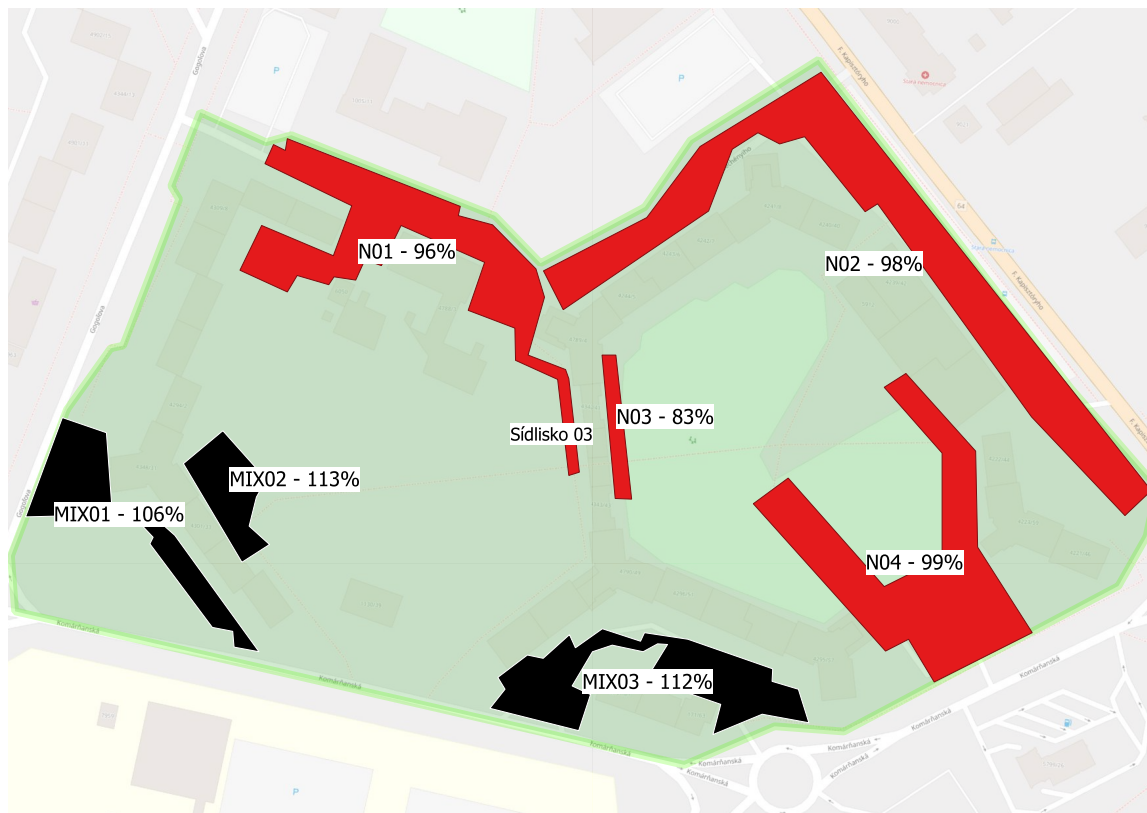
Zoznam zón a ich jednotlivé analýzy:

1. Sídliisko 03

- MIX01 – parkovisko s kolmým, pozdĺžnym a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 31. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 106 % obsadenosť. Povrch asphalt.
- MIX02 – parkovisko s kolmým, pozdĺžnym a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 113 % obsadenosť. Povrch asphalt.
- MIX03 – parkovisko s kolmým, pozdĺžnym a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 49. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 112 % obsadenosť. Povrch parkoviska asphalt a zámková dlažba.
- N01 – parkovisko s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 70. Povrch asphalt. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 96 % obsadenosť.
- N02 – parkovisko s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 114. Povrch asphalt. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 98 % obsadenosť.
- N03 – pozdĺžne parkovanie za panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 83 % obsadenosť.
- N04 – parkovisko s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 75. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 99 % obsadenosť. Povrch asphalt.

Obrázok 3.43 schematicky zobrazuje vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 03. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 03 je 361 odstavných plôch, z toho 96 vyznačených dopravným značením a 265 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené odstavné plochy boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- červená od 76 do 100 % obsadenosť,
- čierna od 101 % obsadenosť.



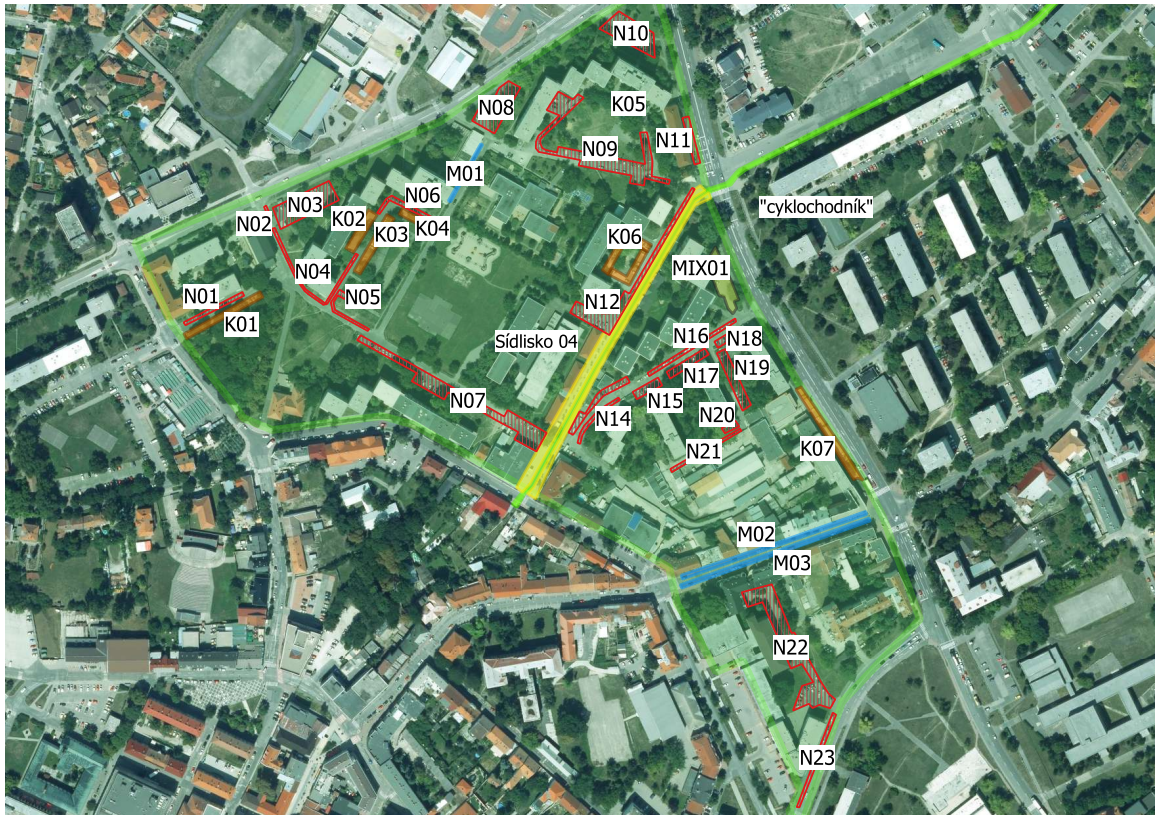
Obr. 3.43: Mapa vyťaženosťi odstavných plôch na Sídlišku 03. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.7 Zelená zóna Sídliisko 04

Sídliisko 04 sa nachádza severne od centra mesta. Sídliisko 04 zobrazuje obrázok 3.44. Dôkladná analýza sídliska 04 bola vykonaná dňa 19. 02. 2021 v čase od 19:00 do 21:00. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie,
- olivová zóna MIX zobrazuje zmiešané parkovanie,
- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie,

- žltá zóna P zobrazuje pešiu zónu,
- zelená zóna “cyklochodník” zobrazuje cyklistický pás.



Obr. 3.44: Sídliisko 04 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. Sídliisko 04

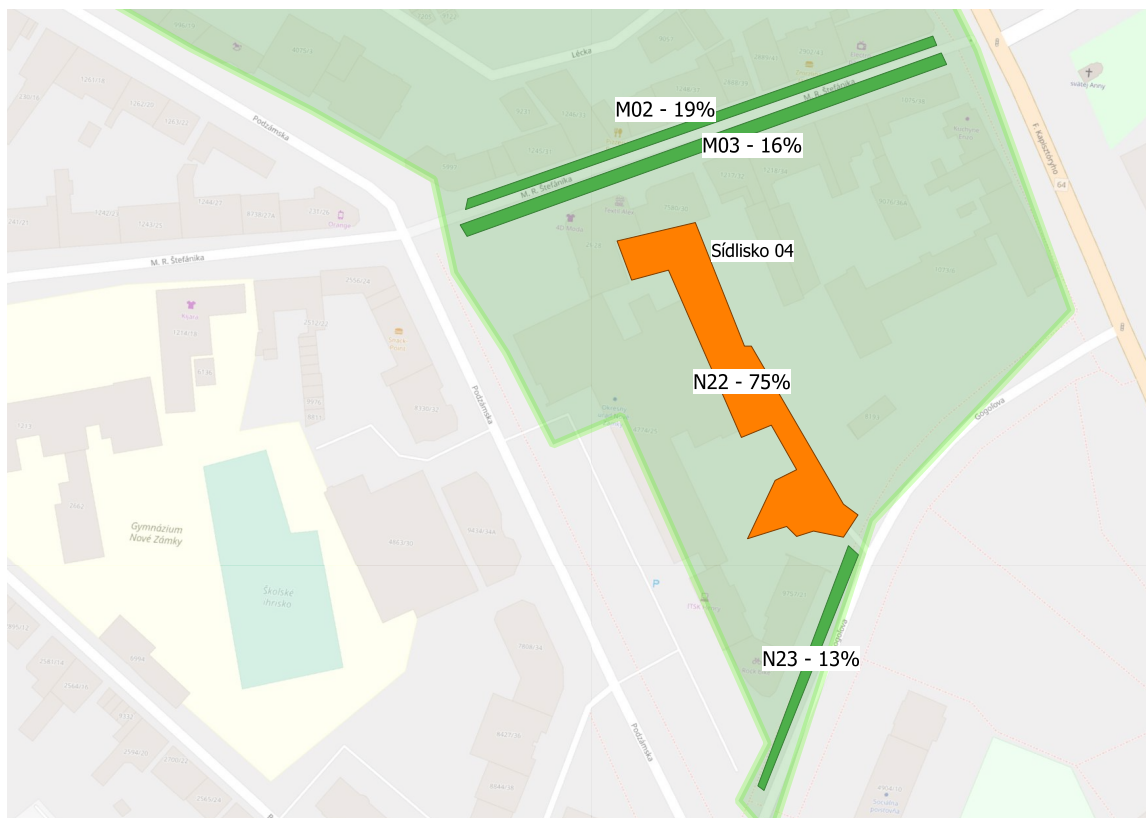
- N01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie pred panelákom. Ulica Ša-fárikova. Odhadovaný počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K01 – kolmé parkovanie pred panelákom mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 90 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N02, N04 a N05 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Lastovičia. Odhadovaný počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 140 % obsadenosť. Povrch je asfalt a polovica zaparkovaných automobilov parkujú z časti aj na ploche zelene.
- N03 – parkovisko pred panelákom s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 32. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 97 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K02, K03 a K04 – kolmé parkovanie za panelákom. Počet parkovacích miest 60. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.

- N06 – pozdĺžne parkovanie pred panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 12. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 92 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- M01 – pozdĺžne parkovanie z boku paneláku. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N07 – kolmé parkovanie na jednej strane komunikácie pred panelákmi. Ulica Lastovičia. Odhadovaný počet parkovacích miest 60. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt a miestami makadám fr. 32/63.
- N08 – parkovisko pred panelákmi s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 25. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N09 – zmiešané parkovanie okolo zelenej plochy. Odhadovaný počet parkovacích miest 60. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 110 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K05 – kolmé parkovanie pred panelákom. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N10 – parkovisko za panelákmi s kolmým parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 34. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N11 – pozdĺžne parkovanie za panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K06 – kolmé parkovanie okolo detského ihriska. Počet parkovacích miest 24. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N12 – pozdĺžne a kolmé parkovanie popri pešej zóne P01. Odhadovaný počet parkovacích miest 25. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 120 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- MIX01 – parkovisko s pozdĺžnym a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch zatravnovaná betónová dlažba so zámkovou dlažbou, ktorá farebne vyznačuje parkovacie čiary.
- N13 a N16 – pozdĺžne a kolmé parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Lécka. Odhadovaný počet parkovacích miest 30. N14, N15, N17 a N18 – pozdĺžne a kolmé parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 109 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N19 – kolmé parkovanie pred panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.
- N20 – kolmé parkovanie z boku paneláku. Odhadovaný počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.
- N21 – pozdĺžne parkovanie na komunikácii pre chodcov. Odhadovaný počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 200 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- K07 – kolmé parkovanie pred umeleckou školou. Počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 60 % obsadenosť. Povrch asfalt.

- M02 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica M. R. Štefánika. Počet parkovacích miest 21. M03 - pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Počet parkovacích miest 19. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 18 % obsadenosť. Povrch asfalt. Tieto zóny sú súčasťou zóny plateného parkovania.
- N22 – zmiešané parkovanie za panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 20. Povrch asfalt.
- N23 – pozdĺžne parkovanie z časti na okraji komunikácie a z časti na komunikácii pre chodcov. Odhadovaný počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 13 % obsadenosť. Povrch asfalt.

Obrázky 3.45, 3.46 a 3.47 schematicky zobrazujú vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 04. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 04 je 614 odstavných plôch, z toho 204 vyznačených dopravným značením a 410 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené odstavné plochy boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- zelená od 0 do 50 % obsadenosť,
- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť,
- čierna od 101% obsadenosť.



Obr. 3.47: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídlišku 04. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.8 Zelená zóna Sídliisko 05

Sídliisko 05 sa nachádza severne od centra mesta. Sídliisko 05 zobrazujú obrázky 3.48, 3.49, 3.50. Dôkladná analýza sídliska 05 bola vykonaná dňa 26. 02. 2021 v čase od 19:00 do 21:00. Jednotlivé podzóny:

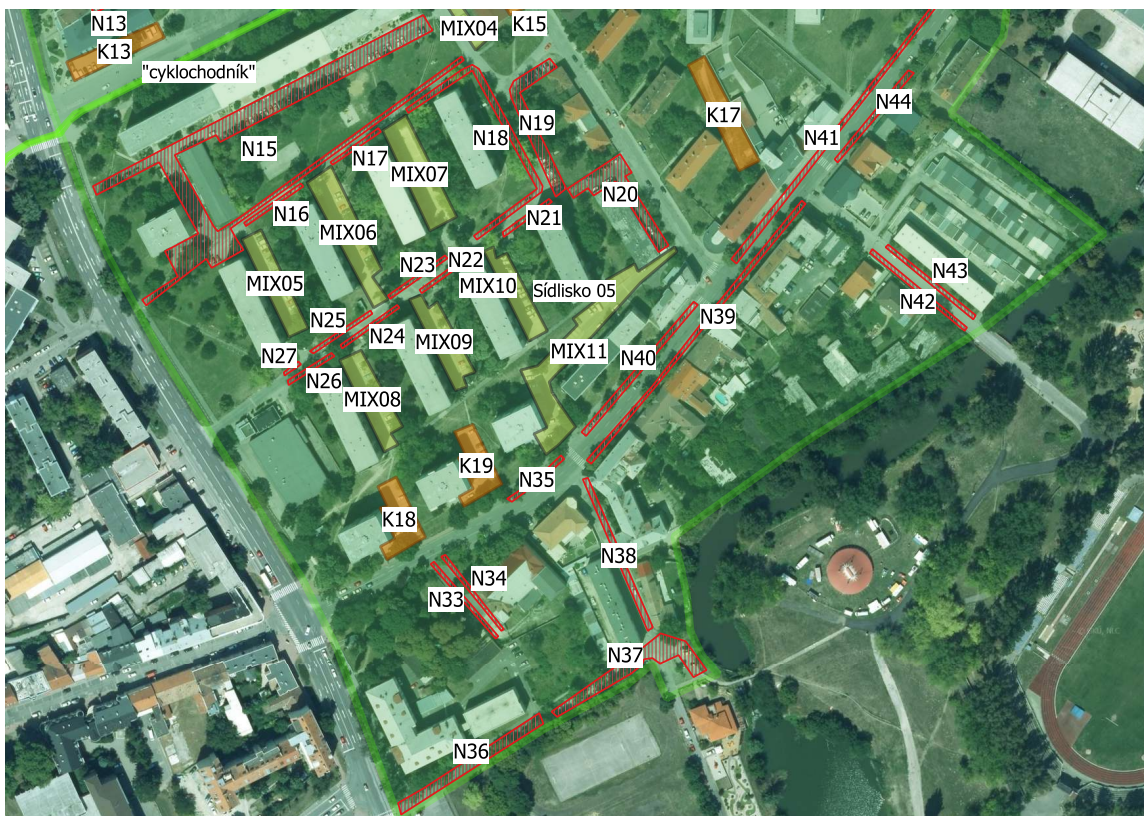
- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie,
- olivová zóna MIX zobrazuje zmiešané parkovanie,
- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie,
- ružová zóna R zobrazuje šikmé parkovanie,
- zelená zóna “cyklochodník” zobrazuje cyklistický pás,
- modrá lagúnová zóna TAXI zobrazuje vyhradené parkovanie pre taxi služby.



Obr. 3.48: Sídliisko 05 a jednotlivé podzóny časť 1/3. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.49: Sídliisko 05 a jednotlivé podzóny časť 2/3. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.50: Sídliisko 05 a jednotlivé podzóny časť 3/3. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. Sídliisko 05

- K01 – parkovanie z boku paneláku. Ulica Cyrikometodská. Počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenonst. Povrch betónová mazanina.
- N01 – kolmé parkovanie pred panelákom mimo komunikáciu. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 113 % obsadenonst. Povrch makadám fr. 32/63 a z časti sa tu parkuje na ploche zelene.
- K02 – parkovisko za panelákom. Počet parkovacích miest 22. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenonst. Povrch zámková dlažba.
- N02 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie a z časti na komunikácii pre chodcov. Ulica Cyrikometodská. Odhadovaný počet parkovacích miest 18. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 111 % obsadenonst. Povrch asphalt.
- N03 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie a z časti na komunikácii pre chodcov. Ulica Bratislavská cesta. Odhadovaný počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 63 % obsadenonst. Povrch asphalt.
- N04 – zmiešané parkovanie pred panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 30. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 116 % obsadenonst. Povrch asphalt a zámková dlažba.

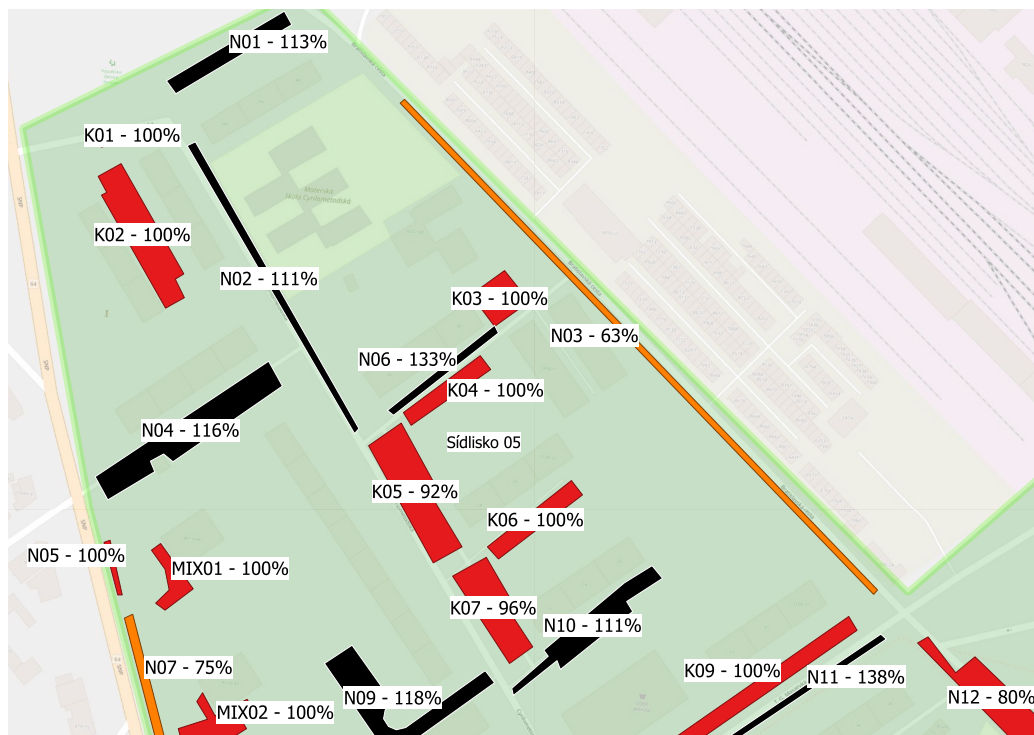
- N05, N07 a N08 – pozdĺžne parkovanie v parkovacom zálive. Ulica SNP. Parkovací záliv je parkovací pruh. Odhadovaný počet parkovacích miest 4, 8 a 8. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 75 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- MIX01 – parkovanie pred panelákom s kolmým a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- MIX02 – parkovisko pred panelákom so šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 14. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- N06, N09 a N10 – zmiešané parkovanie medzi panelákmi. Odhadovaný počet parkovacích miest 8, 17 a 18. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 116 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K03, K05 a K07 – nové parkoviská medzi panelákmi. Počet parkovacích miest 12, 26 a 26. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 95 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- K04 a K06 – parkovanie pred panelákom. Počet parkovacích miest 16 a 16. V dobe prieskumu mala odstavné plochy 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K08 a K09 – parkovanie pred panelákom. Ulica T. G. Masaryka. Počet parkovacích miest 40 a 50. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N11 – pozdĺžne parkovanie pred panelákom na jednej strane komunikácie. Ulica T. G. Masaryka. Odhadovaný počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 138 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K10 a K11 – parkovanie pred panelákom. Počet parkovacích miest 16 a 16. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K12 a K13 – parkovanie pred polyfunkčnou budovou. Počet parkovacích miest 8 a 8. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- N13 a N14 – kolmé a pozdĺžne parkovanie medzi zástavbou. Odhadovaný počet parkovacích miest 50 a 15. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 154 % obsadenosť. Povrch z časti asfalt, z časti makadám fr. 32/63 a z časti je to parkovanie na ploche zelene.
- M01 a M02 – parkovanie pred panelákom. Ulica Cyrilometodská. Počet parkovacích miest 10 a 10. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- MIX03 – parkovisko medzi panelákmi s kolmým, šikmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 33. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 94 % obsadenosť. Povrch betónová mazačina.
- N12 – parkovanie pred vlakovou stanicou. Odhadovaný počet parkovacích miest 60. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 80 % obsadenosť. Povrch asfalt.

- R01 – parkovanie pred vlakovou stanicou. Počet parkovacích miest 17. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 29 % obsadenonst. Povrch asfalt.
- TAXI01 a TAXI02 – pozdĺžne a kolmé parkovanie pred vlakovou stanicou. Ulica L. Štúra. Počet parkovacích miest 20 a 10. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 20 % obsadenonst. Povrch asfalt.
- K14 – kolmé parkovanie pred panelákom. Ulica L. Štúra. Počet parkovacích miest 52. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 94 % obsadenonst. Povrch asfalt.
- N15, N16, N17, N18, N19, N20, N21, N22, N23, N24, N25, N26 a N27 – kolmé, pozdĺžne a šikmé parkovanie medzi panelákmi z časti na asfaltovej ploche a z časti na ploche zelene. Odhadovaný počet parkovacích miest 134. V dobe prieskumu mali odstavné plochy v priemere 125 % obsadenosť. Povrch z časti asfalt a z časti je to parkovanie na ploche zelene.
- MIX04 – parkovisko za lekárnou s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- K15 – parkovisko pred lekárnou. Počet parkovacích miest 15. Ulica Cyrilometodská. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 27 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- MIX05, MIX06, MIX07, MIX08, MIX09 a MIX10 – nové parkoviská pred panelákmi s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest na jednom parkovisku 20, celkovo 120. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- K18 a K19 – nové parkoviská z boku paneláku. Počet parkovacích miest 24 a 24. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenonst. Povrch zámková dlažba.
- MIX11 – parkovisko za panelákom s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 35. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 114 % obsadenosť. Povrch asfalt a zámková dlažba.
- K17 – nové parkovisko medzi bytovkami. Počet parkovacích miest 25. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 80 % obsadenosť. Povrch zatrávňovacia betónová dlažba.
- N28 a N31 – kolmé a pozdĺžne parkovanie za panelákom. Odhadovaný počet parkovacích miest 13 a 13. V dobe prieskumu mali obe odstavné plochy 115 % obsadenosť. Povrch z časti asfalt a z časti je to parkovanie na ploche zelene.
- N29 a N30 – kolmé, šikmé a pozdĺžne parkovanie medzi panelákmi. Odhadovaný počet parkovacích miest 23 a 23. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 104 % a 109 % obsadenosť. Povrch betónové panely.
- K16 – parkovanie pred vlakovou stanicou. Ulica Námestie republiky. Počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 45 % obsadenosť. Povrch zámková dlažba.
- M03 – nové parkovanie pred vlakovou stanicou. Ulica Námestie republiky. Počet parkovacích miest 17. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 100 % obsadenonst. Povrch asfalt.

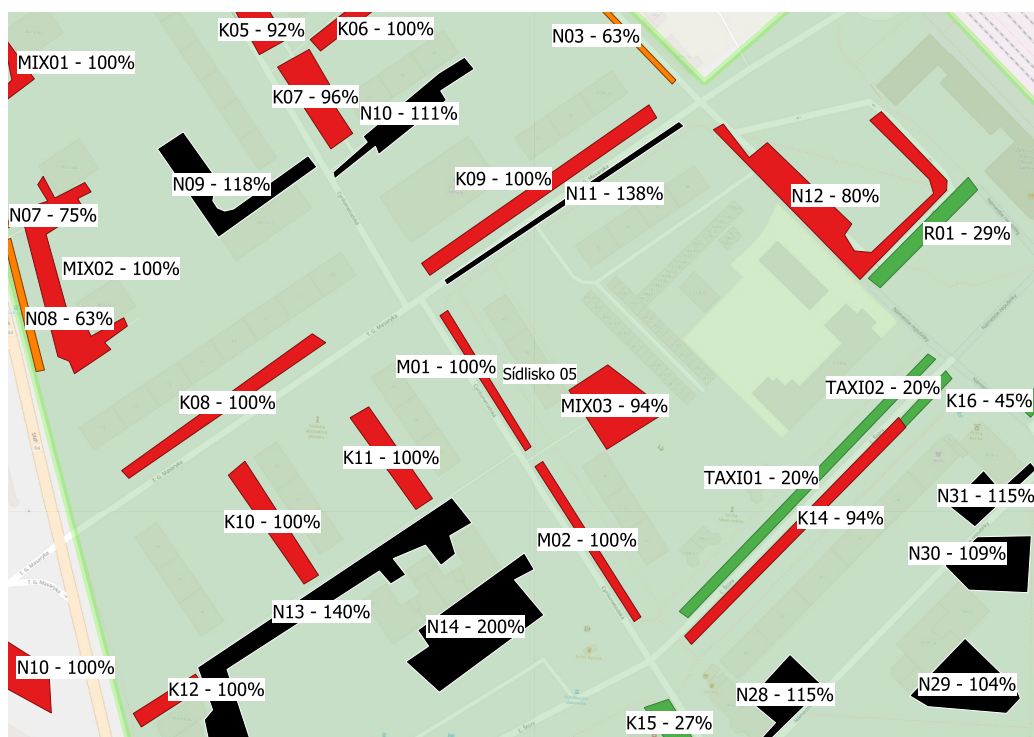
- R02 – parkovanie pred vlakovou stanicou. Ulica Námestie republiky. Počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 75 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N32 – kolmé parkovanie pred poštou. Ulica Námestie republiky. Odhadovaný počet parkovacích miest 26. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 12 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N35, N40 a N41 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica M. R. Štefánika. Odhadovaný počet parkovacích miest 41. N39 a N44 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 34. V dobe prieskumu mali odstavňé plochy v priemere 115 % a 112 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N33 a N34 – pozdĺžne parkovanie na jednej aj druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 5 a 5. V dobe prieskumu mali odstavňé plochy 125 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N38 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Medzimlynie. Odhadovaný počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 129 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N42 a N43 – pozdĺžne parkovanie na jednej aj druhej strane komunikácie. Ulica Tyršova. Odhadovaný počet parkovacích miest 6 a 6. V dobe prieskumu mali odstavňé plochy 133 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N36 – pozdĺžne parkovanie na asfaltovej ploche. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 167 % obsadenosť.
- N37 – pozdĺžne a kolmé parkovanie za základnou školou na betónových paneloch a z časti na plochách zelene. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 131 % obsadenosť.

Obrázky 3.51, 3.52, 3.53, 3.54 a 3.55 schematicky zobrazujú vyťaženosť odstavňých plôch na Sídlišku 05. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 05 je 1 430 odstavňých plôch, z toho 771 vyznačených dopravným značením a 659 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené odstavňé plochy boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

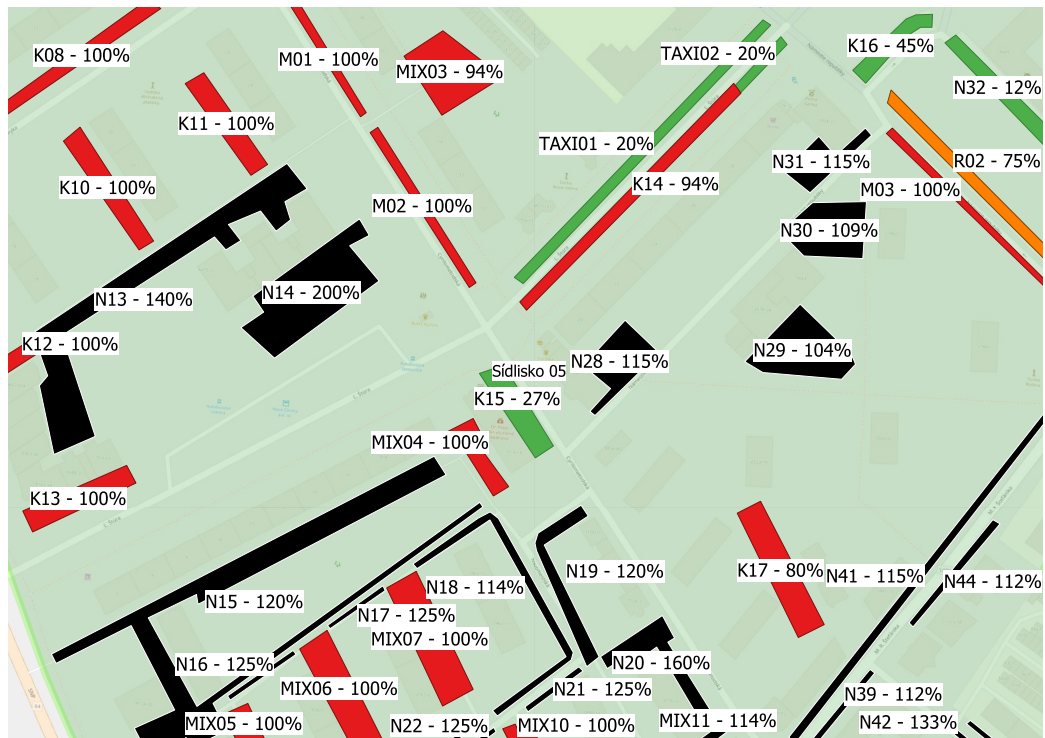
- zelená od 0 do 50 % obsadenosť,
- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť,
- čierna od 101 % obsadenosť.



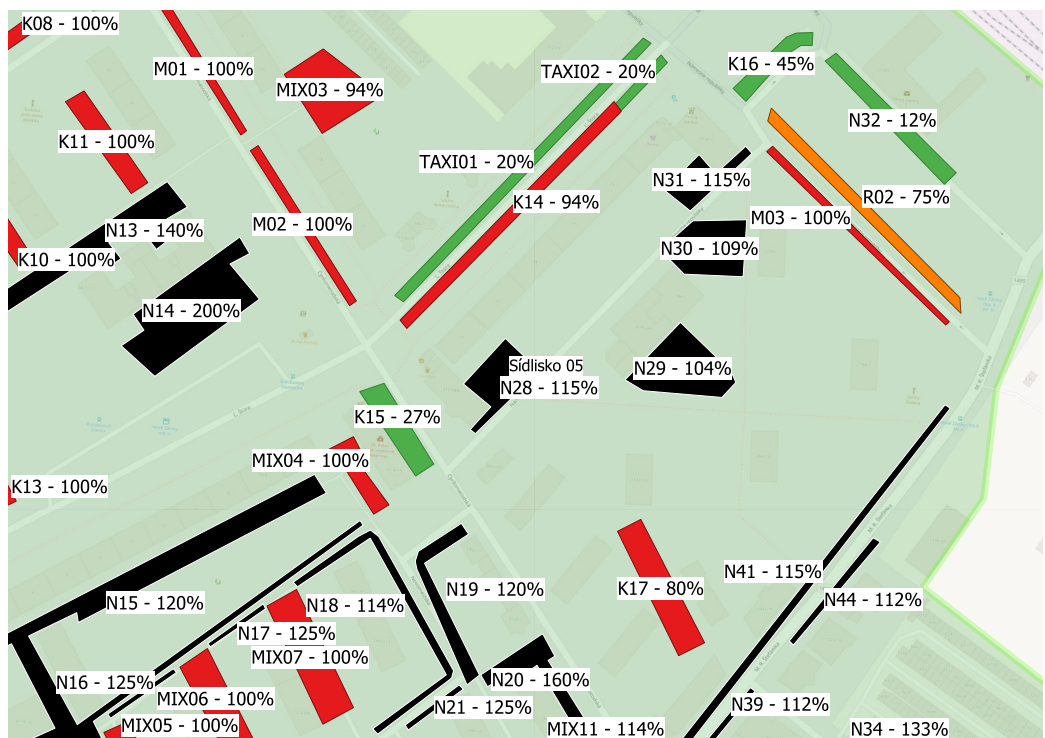
Obr. 3.51: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídlišku 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



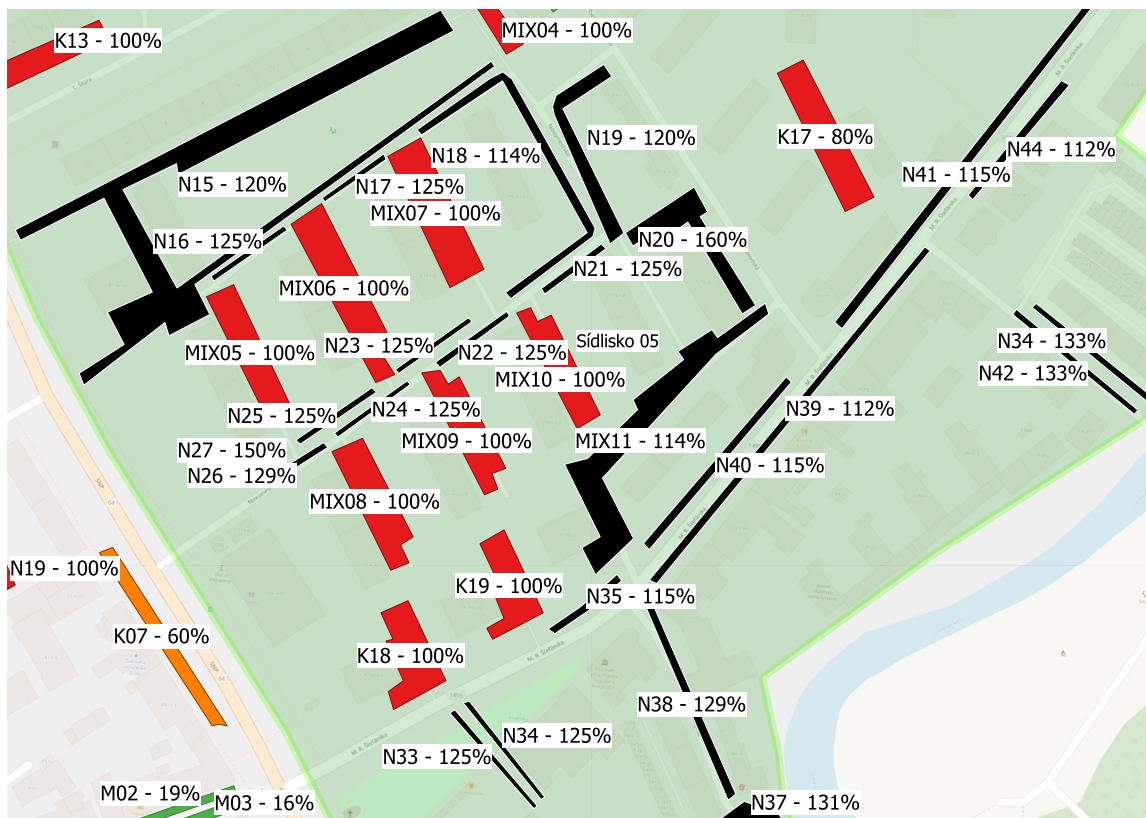
Obr. 3.52: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídlišku 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.53: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídliisku 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.54: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídliisku 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].



Obr. 3.55: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídliisku 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.9 Zelená zóna Sídliisko 06

Zóna Sídliisko 06 na Andovskej ulici je najmladšie sídlisko v meste Nové Zámky a tým pádom je predpoklad, že tu nebude problém s parkovaním. Po dôkladnej analýze sídliska 06, ktorá bola vykonaná dňa 05. 03. 2021 v čase od 19:00 do 21:00. sa zistilo, že je to pravda. Všetky parkovacie plochy sú naprojektované a spravené podľa najnovších noriem a tým sa zabezpečilo dostatočné množstvo parkovacích miest a preto tu nevznikajú žiadne vážnejšie problémy s parkovaním. Sídliisko 06 zobrazuje obrázok 3.56. Jednotlivé podzóny:

- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie.



Obr. 3.56: Sídliisko 06 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

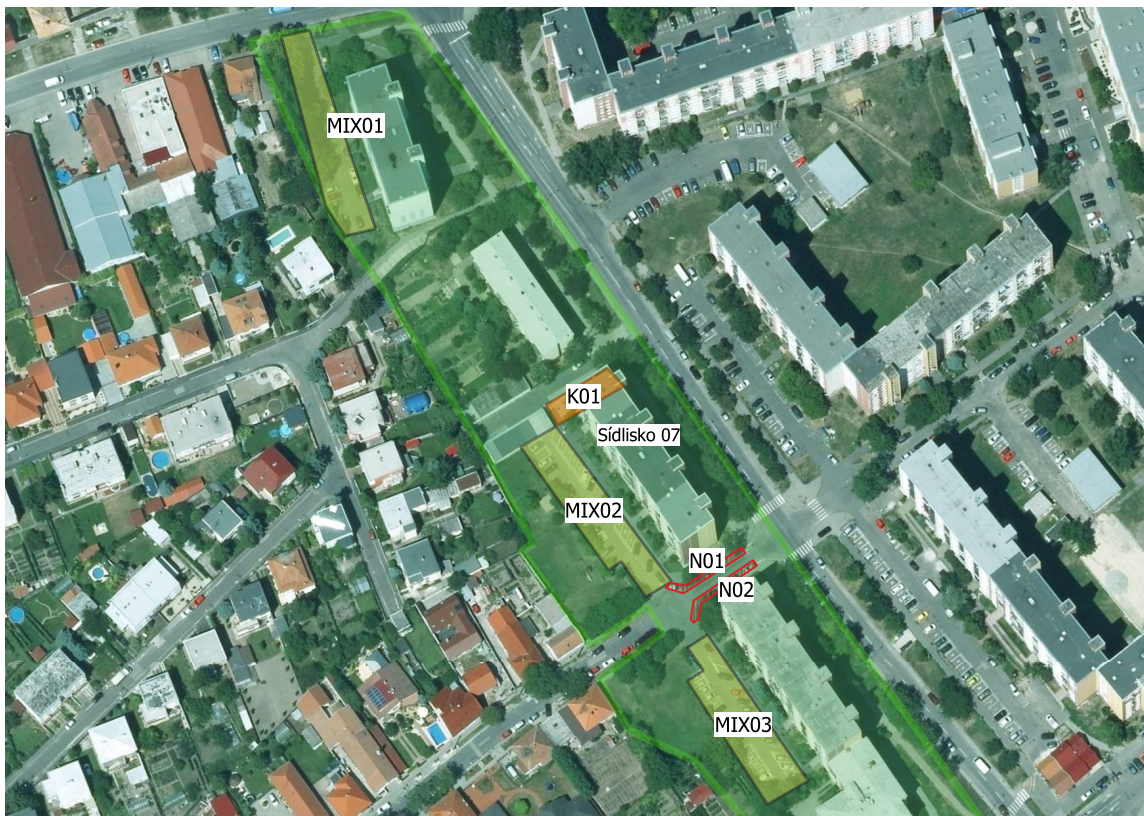
1. Sídliisko 06

- Všetky parkovacie miesta sú vyznačené zvislým aj vodorovným dopravným značením. Povrch všetkých odstavných plôch zámková dlažba s vyznačenými parkovacími čiarami.
- K01 – parkovisko pred panelákom. Počet parkovacích miest 30. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 50 % obsadenosť.
- K02 – kolmé parkovanie z boku paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 60 % obsadenosť.
- K03 – parkovisko pred panelákom. Počet parkovacích miest 42. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 48 % obsadenosť.
- K04 – kolmé parkovanie z boku paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 10. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 80 % obsadenosť.
- K05 – kolmé parkovanie pred panelákmi mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 88 % obsadenosť.
- K06 – kolmé parkovanie z boku paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 8. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 88 % obsadenosť.

- K07 a K08 – kolmé parkovanie z bokov paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 25 % obsadenosť.
- K09 a K10 – kolmé parkovanie z bokov paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 38 % obsadenosť.
- K11 a K12 – kolmé parkovanie z bokov paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 50 % obsadenosť.
- K13 a K14 – kolmé parkovanie okolo paneláku z troch strán mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 24. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 42 % obsadenosť.
- K15 a K17 – parkovanie pred panelákom mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 35. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 86 % obsadenosť.
- K16, K18, K19 a K20 – kolmé parkovanie medzi panelákmi. Počet parkovacích miest 37. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť.
- K22 – kolmé parkovanie z boku paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 94 % obsadenosť.
- K21 a K23 – parkoviská za panelákmi. Počet parkovacích miest 56. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť.

Obrázok 3.57 schematicky zobrazuje vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 06. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 06 je 356 odstavných plôch. Všetky odstavné plochy sú vyznačené dopravným značením. Legenda:

- zelená od 0 do 50 % obsadenosť,
- oranžová od 51 do 75 % obsadenosť,
- červená od 76 do 100 % obsadenosť.



Obr. 3.58: Sídliisko 07 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

1. Sídliisko 07

- Povrch všetkých vyznačených zón asphalt.
- MIX01 – parkovisko za panelákom s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 93 % obsadenosť.
- K01 – kolmé parkovanie z boku paneláku mimo komunikáciu. Počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť.
- MIX02 – parkovisko za panelákom s kolmým a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 19. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť.
- N01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie, ulica Tatranská. Odhadovaný počet parkovacích miest 4. N02 - pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť.
- MIX03 – parkovisko za panelákom s kolmým a šikmým parkovaním. Počet parkovacích miest 16. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 100 % obsadenosť.

Obrázok 3.59 schematicky zobrazuje vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 07. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 07 je 63 odstavných plôch, z toho 55 vyznačených dopravným značením a 8 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené odstavné plochy boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- červená od 76 do 100 % obsadenosť.



Obr. 3.59: Mapa vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 07. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.11 Zelená zóna Sídliisko 08

Sídliisko 08 sa nachádza južne od centra mesta a zobrazuje ho obrázok 3.60. Dôkladná analýza sídliska 08 bola vykonaná dňa 05. 03. 2021 v čase od 19:00 do 21:00. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- olivová zóna MIX zobrazuje zmiešané parkovanie.



Obr. 3.60: Sídliisko 08 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam ulíc a miest a ich jednotlivé analýzy:

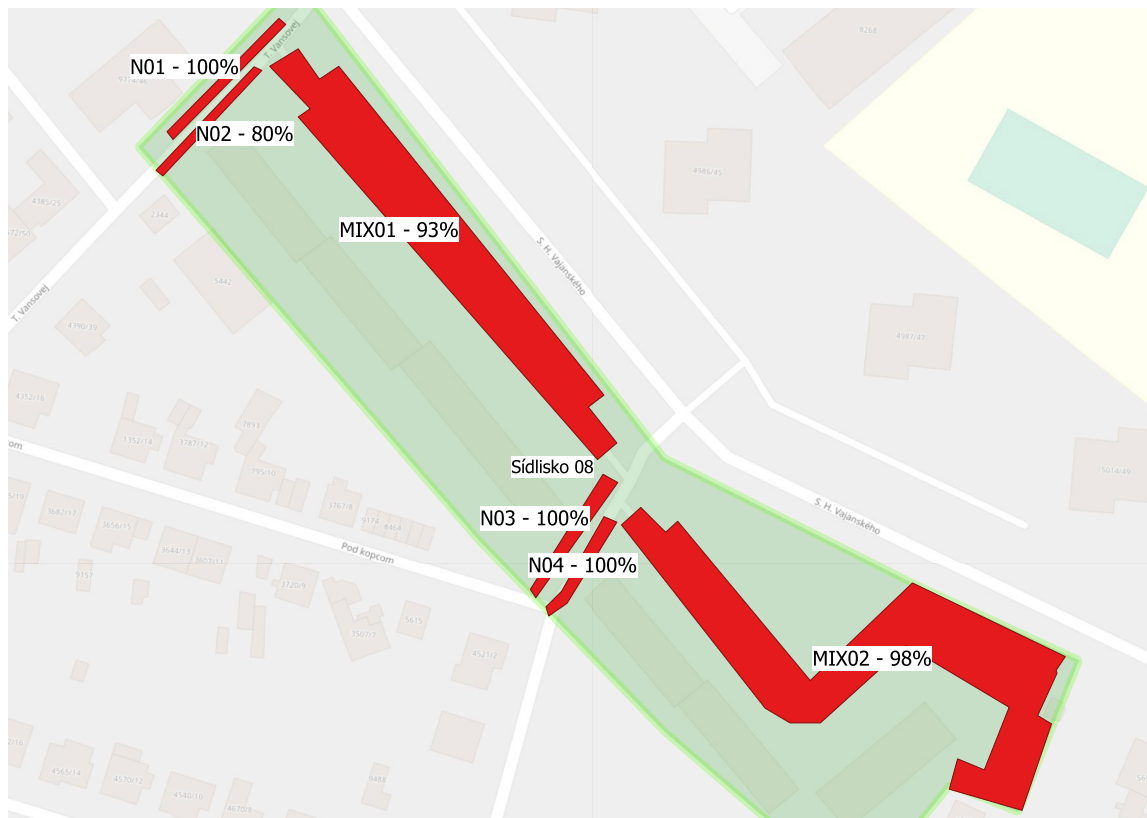
1. Sídliisko 08

- Povrch všetkých vyznačených zón asfalt.
- N01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie, ulica T. Vansovej. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. N02 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 90 % obsadenosť.
- MIX01 – parkovisko pred panelákom s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 55. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 93 % obsadenosť.
- N03 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie, ulica Nová. Odhadovaný počet parkovacích miest 6. N04 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mali odstavné plochy 100 % obsadenosť.
- MIX02 – parkovisko pred panelákom s kolmým, šikmým a pozdĺžnym parkovaním. Počet parkovacích miest 94. V dobe prieskumu mala odstavná plocha 98 % obsadenosť.

Obrázok 3.61 schematicky zobrazuje vyťaženosť odstavných plôch na Sídlišku 08. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídlišku 08 je 170 odstavných plôch, z toho

149 vyznačených dopravným značením a 21 nevyznačených miest dopravným značením. Nevyznačené odstavňé plochy boli počítané len odhadom z dôvodu toho, že sa pri prieskume v teréne nedali jednoznačne určiť a spočítať. Legenda:

- červená od 76 do 100 % obsadenosť.

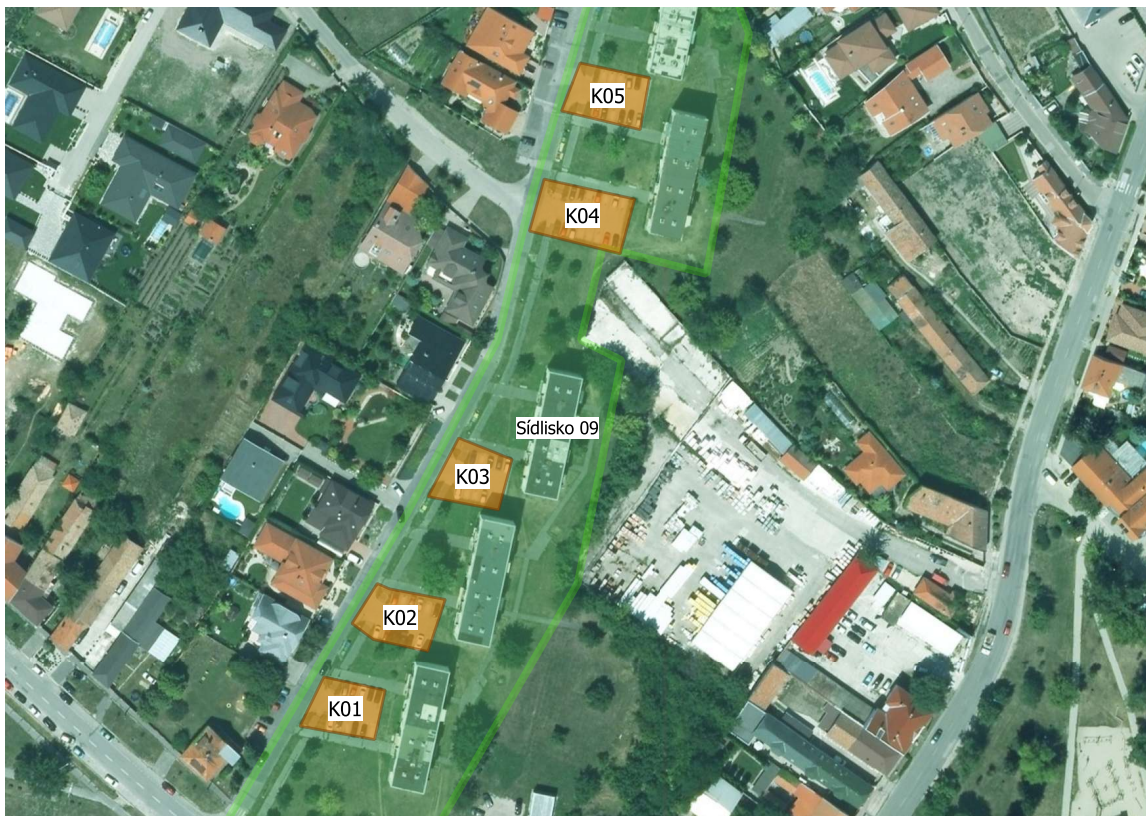


Obr. 3.61: Mapa vyťaženosť odstavňých plôch na Sídlišku 08. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.12 Zelená zóna Sídlišku 09

Sídlišku 09 sa nachádza severozápadne od centra mesta a zobrazuje ho obrázok 3.62. Na sídlisku pred každým panelákom boli vybudované nové parkoviská s kolmým parkovaním. Dôkladná analýza sídliska 09 bola vykonaná dňa 05. 03. 2021 v čase od 19:00 do 21:00. Jednotlivé podzóny:

- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie.



Obr. 3.62: Sídliisko 09 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

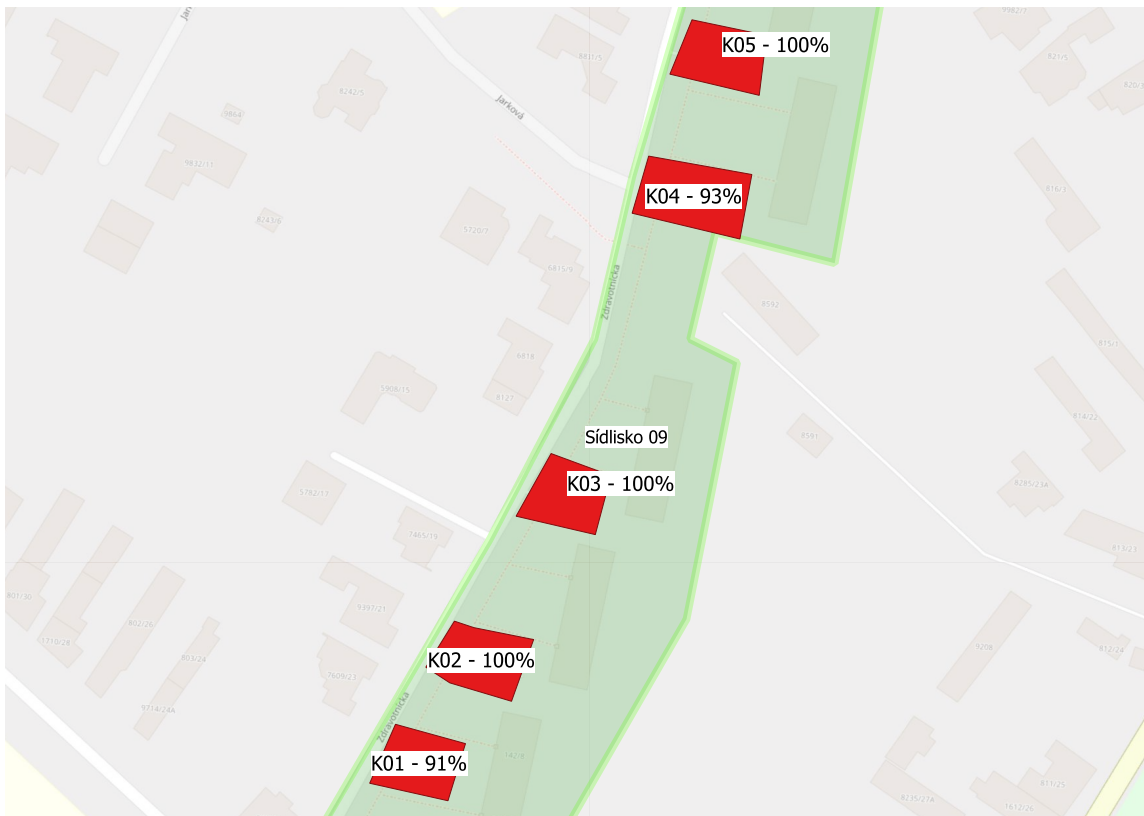
Zoznam zón a ich jednotlivé analýzy:

1. Sídliisko 09

- Povrch všetkých parkovísk zámková dlažba s vyznačenými čiarami pre parkovacie miesta.
- K01 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 91 % obsadenosť.
- K02 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 12. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 100 % obsadenosť.
- K03 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 11. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 100 % obsadenosť.
- K04 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 14. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 93 % obsadenosť.
- K05 – parkovisko s kolmým parkovaním. Počet parkovacích miest 12. V dobe prieskumu mala odstavňá plocha 100 % obsadenosť.

Obrázok 3.63 schematicky zobrazuje vyťaženosť odstavňých plôch na Sídliisku 09. Výpočet obsadenosť/kapacita*100 %. Kapacita na Sídliisku 09 je 60 odstavňých plôch. Všetky odstavňé plochy sú vyznačené dopravným značením. Legenda:

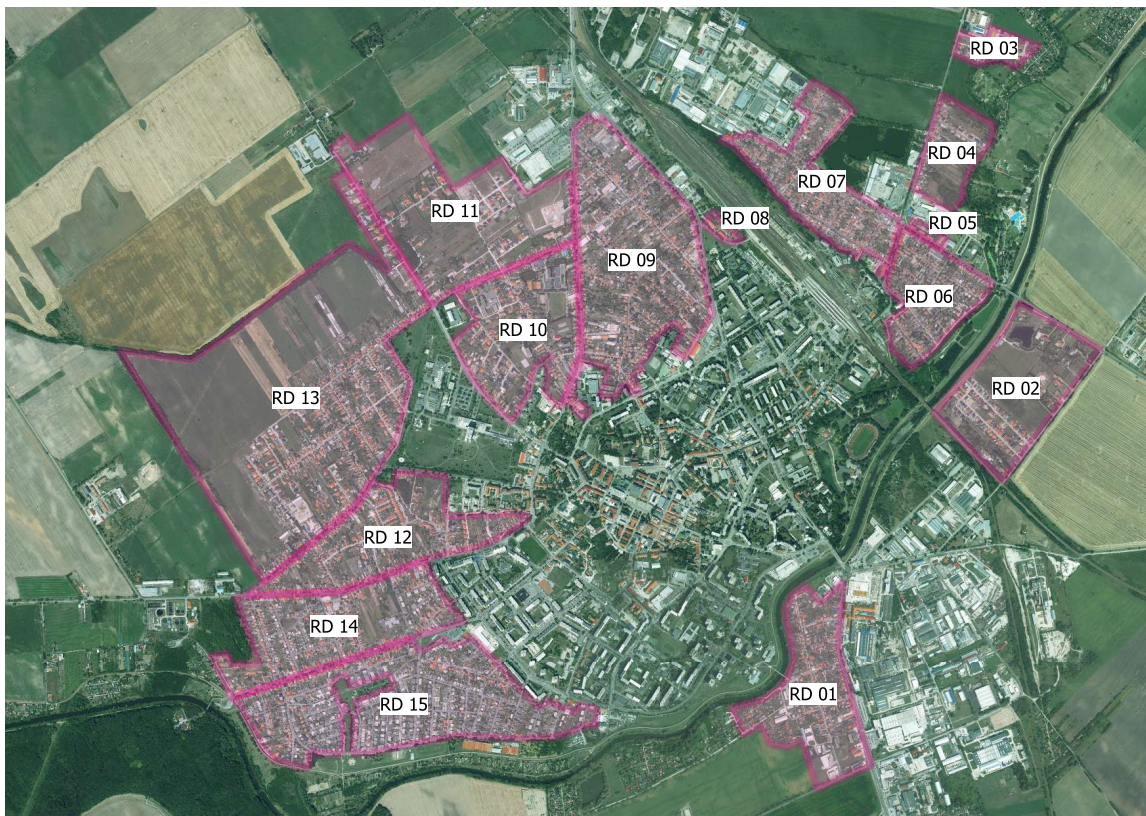
- červená od 76 do 100 % obsadenosť.



Obr. 3.63: Mapa vyťažnosti odstavných plôch na Sídlišku 09. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.13 Ružové zóny RD 01 až 15

Prvých 6 zón bolo analyzovaných 12. 03. 2021 v čase od 17:00 do 21:00. Ďalších 5 zón bolo analyzovaných 19. 03. 2021 od 17:00 do 21:00 a posledné 4 zóny boli analyzované 26. 03. 2021 v čase od 17:00 do 21:00. Po dôkladnej analýze bolo zistené, že automobily sú zaparkované väčšinou na komunikácii alebo na zelených pásoch, ktoré patria podľa katastru nehnuteľností mestu. Často sú tieto zelené pásy zničené zámkovou dlažbou, čo sa dá považovať za nelegálnu stavbu, na ktorej sú zaparkované automobily. Vo výnimočných prípadoch sú automobily zaparkované na súkromných pozemkoch mimo ulice. Zóny zobrazuje obrázok 3.64.



Obr. 3.64: Zóny RD 01 až 15. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Jednotlivé názorné ukážky, ktoré zobrazujú obrázky 3.65, 3.66, 3.67 znázorňujú ako sa parkuje v týchto zónach RD. Minimum zelene, minimum zasakovacích plôch.



Obr. 3.65: Parkovanie pred RD na mestských pozemkoch ulica Šulekova [zdroj: vlastný].



Obr. 3.66: Parkovanie pred RD na mestských pozemkoch ulica Mederská [zdroj: vlastný].



Obr. 3.67: Parkovanie pred RD na mestských pozemkoch ulica Pod lipami [zdroj: vlastný].

3.2.14 Žltá zóna Priemyselná zóna 01

Dôkladná analýza priemyselnej zóny 01 bola vykonaná dňa 02. 04. 2021 v čase od 15:00 do 16:00. Zónu zobrazuje obrázok 3.68. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- modrá zóna M zobrazuje pozdĺžne parkovanie.



Obr. 3.68: Priemyselná zóna 01 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam zón a ich jednotlivé analýzy:

1. Priemyselná zóna 01

- N01 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Dolná. Odhadovaný počet parkovacích miest 25. N02 – pozdĺžne parkovanie na druhej strane komunikácie. Odhadovaný počet parkovacích miest 20. V dobe prieskumu mali parkovacie plochy 13 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.
- N03 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Viničná. Odhadovaný počet parkovacích miest 7. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 43 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N04 – parkovisko s kolmým a pozdĺžnym parkovaním. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 43 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.
- N05 – pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Pri skladoch. Odhadovaný počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 0 % obsadenosť. Povrch makadám fr. 32/63.
- M01 – pozdĺžne parkovanie z časti na komunikácii pre chodcov a z časti na komunikácii. Ulica Komárňanská cesta. Počet parkovacích miest 6. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 33 % obsadenosť. Povrch komunikácie pre chodcov a komunikácie asfalt.

- N06 – pozdĺžne parkovanie na zelenom páse mimo komunikáciu. Ulica Budovateľská. Odhadovaný počet parkovacích miest 25. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 16% obsadenosť.
- N07 – kolmé a pozdĺžne parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Budovateľská. Odhadovaný počet parkovacích miest 40. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 5 % obsadenosť. Povrch asfalt.

3.2.15 Žlté zóny Priemyselné zóny 02 až 08

Po dôkladnej analýze priemyselnej zóny 01 nasledovali priemyselné zóny 02 až 08. Analýza bola vykonaná dňa 02. 04. 2021 v čase od 16:00 do 19:00. V týchto zónach má každá firma svoje vlastné súkromné parkovisko na vlastnom súkromnom pozemku a preto nie sú ďalej riešené. Zóny zobrazuje obrázok 3.69.



Obr. 3.69: Priemyselné zóny 02 až 08. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.16 Oranžová zóna Rekreácia 01

Analýza rekreačnej zóny 01 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 15:00 do 16:00. Zónu zobrazuje obrázok 3.70. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta.



Obr. 3.70: Zóna rekreácie 01 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.17 Oranžová zóna Rekreácia 02

Analýza rekreačnej zóny 02 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 16:00 do 17:00. Zónu zobrazuje obrázok 3.71. Jednotlivé podzóny:

- červeno pásiková zóna N zobrazuje neoznačené parkovacie miesta,
- oranžová zóna K zobrazuje kolmé parkovanie.



Obr. 3.71: Zóna rekreácie 02 a jednotlivé podzóny. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Zoznam zón a ich jednotlivé analýzy:

1. Park

- N01 – kolmé parkovanie na jednej strane komunikácie. Ulica Krajná. Odhadovaný počet parkovacích miest 5. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 40 % obsadenosť. Povrch asfalt.
- N02 – parkovanie na ploche zelene. Odhadovaný počet parkovacích miest 15. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 33 % obsadenosť.
- K01 – kolmé parkovanie mimo komunikáciu. Ulica Čerešňová. Počet parkovacích miest 4. V dobe prieskumu mala parkovacia plocha 75 % obsadenosť. Povrch zatravnovaná betónová dlažba a zámková dlažba, ktorá farebne vyznačuje čiary pre parkovacie miesta.

3.2.18 Oranžová zóna Rekreácia 03

Analýza rekreačnej zóny 03 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 17:00 do 17:15. V tejto zóne sa nenachádzajú žiadne miesta na parkovanie avšak v tesnej blízkosti sa nachádzajú dve autobusové zastávky MHD a jedno parkovisko s obratiskom. Zónu zobrazuje obrázok 3.72.



Obr. 3.72: Zóna rekreácie 03. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.19 Oranžová zóna Rekreácia 04

Analýza rekreačnej zóny 04 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 17:15 do 18:00. V tejto zóne sa nenachádzajú žiadne miesta na parkovanie. Zónu zobrazuje obrázok 3.73.



Obr. 3.73: Zóna rekreácie 04. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.20 Oranžová zóna Rekreácia 05

Analýza rekreačnej zóny 05 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 18:00 do 18:30. V tejto zóne sa nenachádzajú žiadne miesta na parkovanie. Zónu zobrazuje obrázok 3.74.



Obr. 3.74: Zóna rekreácie 05. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.2.21 Oranžové zóny Rekreácia 06 a 07

Analýza rekreačných zón 06 a 07 bola vykonaná dňa 09. 04. 2021 v čase od 18:30 do 19:00. V týchto zónach sa nenachádzajú žiadne miesta na parkovanie, ale pri každom parku respektíve rekreačnej zóne sa nachádza autobusová zastávka MHD. Tieto zóny slúžia hlavne okolitým obyvateľom a preto nie je potreba vytvárať nové parkovacie plochy. Zóny zobrazuje obrázok 3.75.



Obr. 3.75: Zóny rekreácie 06 a 07. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

3.3 Parkovanie bicyklov

Pri kompletnej analýze parkovacích a odstavných miest pre automobily v meste sa naskytla otázka parkovania bicyklov, ktoré často končia zamknuté o zábradlia alebo o zvislé dopravné značenie vid' na obrázku 3.76, čo nie je moc ideálne riešenie.



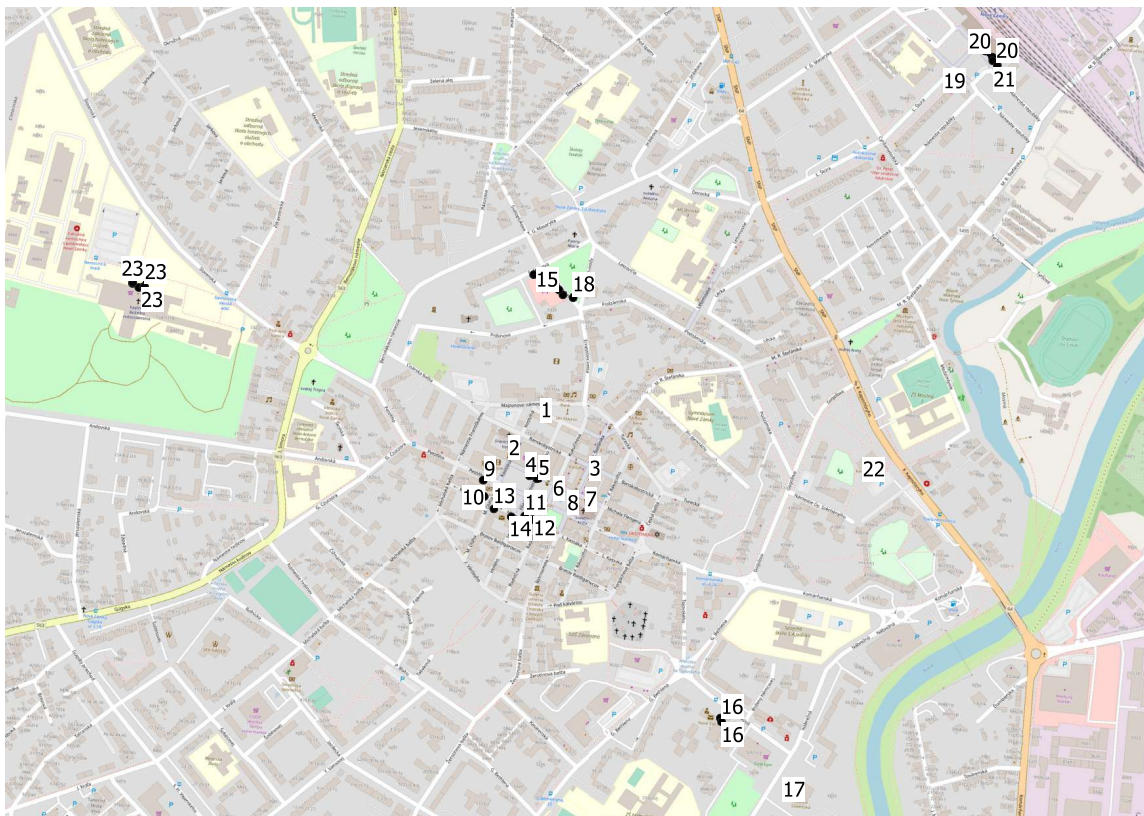
Obr. 3.76: Nevhodné miesto na uzamknutie bicykla. [zdroj: vlastný].

Preto vznikla táto doplnková sekcia, ktorá sa z časti venuje tejto problematike. Intenzity cyklistickej dopravy neboli sledované a mapované a ani neexistujú žiadne záznamy intenzít.

Metodika

Tak isto ako v predošlej sekcii sa práca zaoberá len verejnými priestormi a teda len verejnými stojanmi na bicykle. Metodika analýzy spočívala v terénnom prešetrení územia mesta. Na základe terénneho prieskumu vznikla mapa existujúcich stojanov na bicykle, ktoré zobrazuje obrázok 3.77. Prieskum území bol vykonaný popri analýze parkovacích a odstavných miest. Sledované aspekty stojanov na bicykle boli funkčnosť, bezpečnosť, atraktivita a kapacita. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.

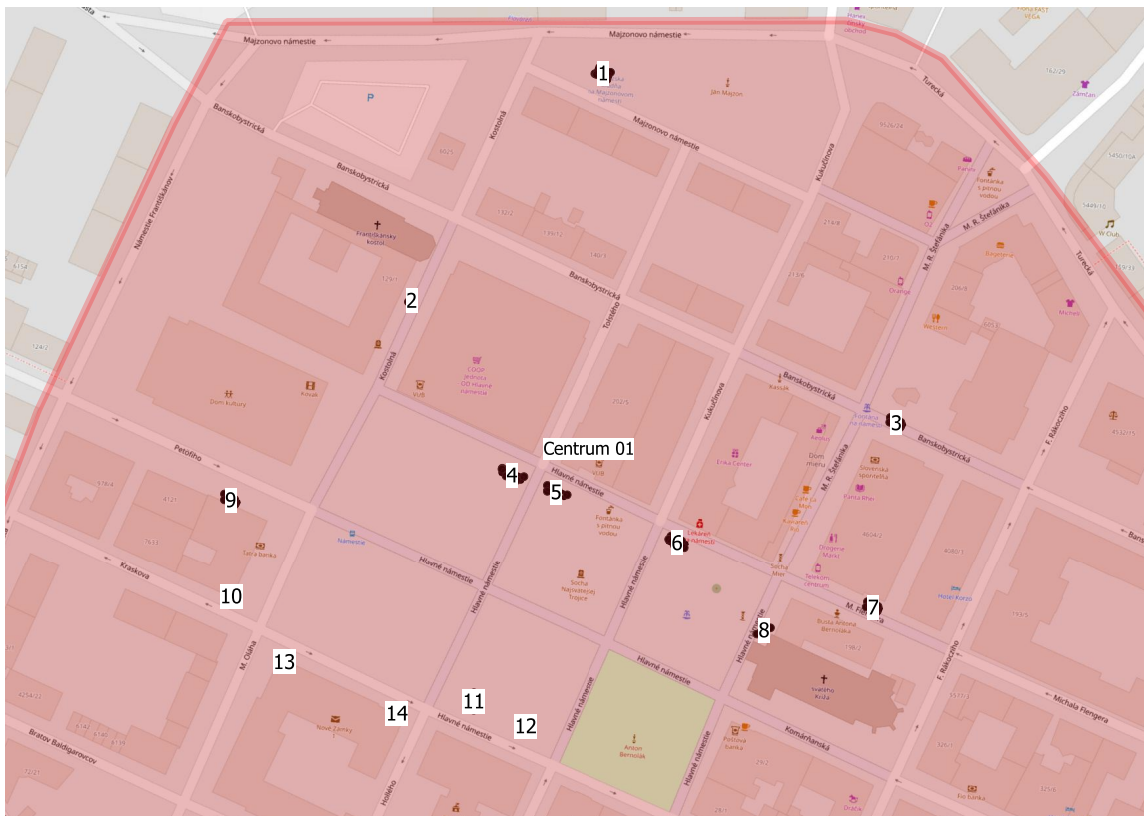


Obr. 3.77: Mapa existujúcich verejných stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

3.3.1 Červená zóna Centrum 01

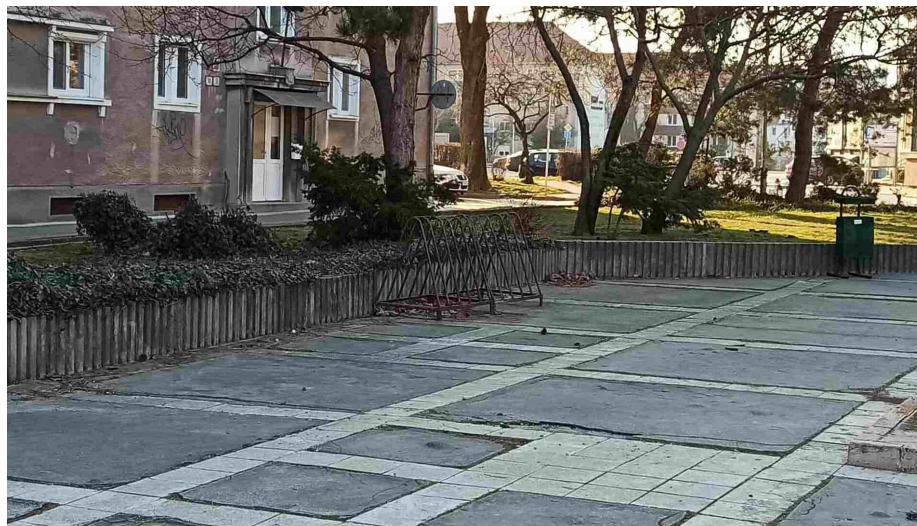
Centrum zobrazuje obrázok 3.78. Dôkladná analýza centra bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 11:00 do 13:00. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.



Obr. 3.78: Centrum mesta a jednotlivé lokality stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostanov:



Obr. 3.79: Stojan na Majsonovom námestí. [zdroj: vlastný].

1. 3.79 – sa nachádza na Majsonovom námestí. V blízkosti je mnoho občianskej vybavenosti a amfiteáter. Kapacita stojanu je 10 miest. Je funkčný, bezpečný, ale neatraktívny.



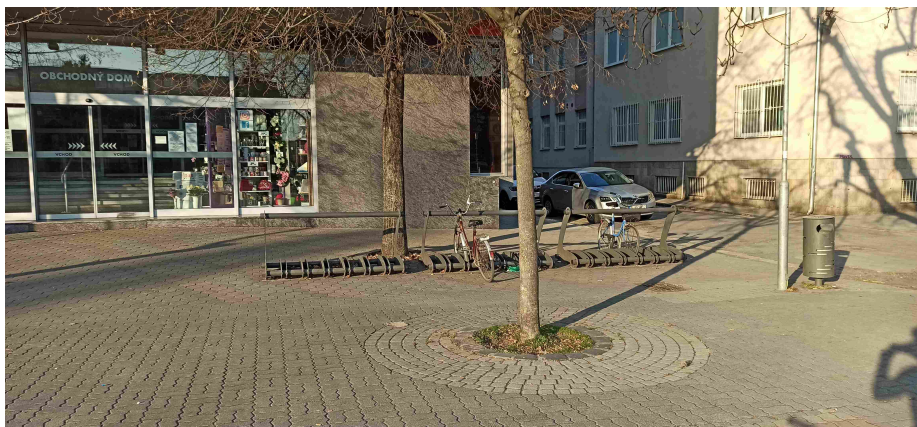
Obr. 3.80: Stojany na Kostolnej ulici. [zdroj: vlastný].

2. 3.80 – sa nachádzajú na Kostolnej ulici. V tesnej blízkosti je Františkánsky kostol, obchodný dom Jednota. Kapacita stojanov je 10 a 10 miest. Sú z časti funkčné, z časti bezpečné, ale iba ich boky, ale sú atraktívne.

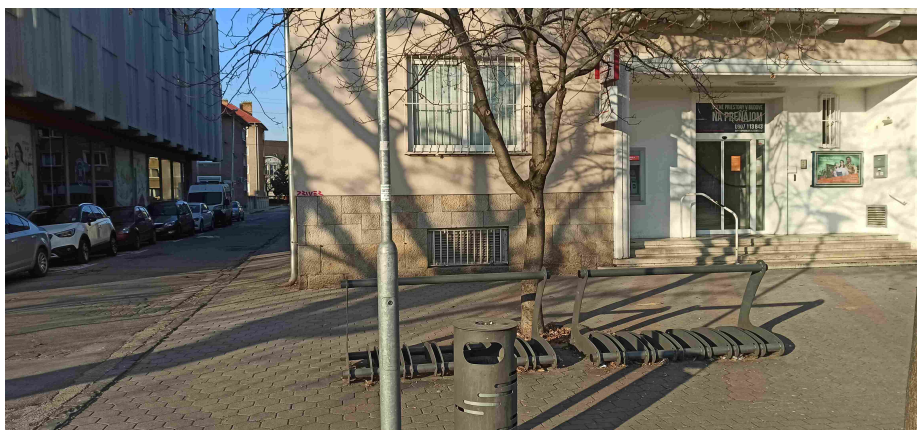


Obr. 3.81: Stojany na ulici Banskobystrická. [zdroj: vlastný].

3. 3.81 – sa nachádzajú na ulici Banskobystrická, ktorá je súčasťou pešej zóny centra. Kapacita stojanov je 10 a 10 miest. Sú z časti funkčné, z časti bezpečné, ale iba ich boky, ale sú atraktívne.



Obr. 3.82: Stojany na námestí pred obchodným domom. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.83: Stojany na námestí pred bankou. [zdroj: vlastný].

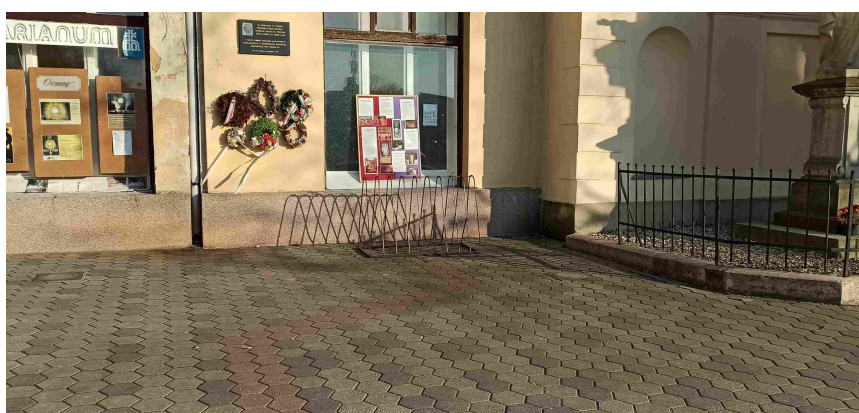


Obr. 3.84: Stojany na námestí pred lekárňou. [zdroj: vlastný].

4. **3.82**, 5. **3.83**, 6. **3.84** – sa nachádzajú na Hlavnom námestí pred obchodným domom, bankou a lekárňou. Kapacita jednotlivých stojanov je 10 miest, celkovo 50 miest. Sú z časti funkčné, z časti bezpečné, ale iba ich boky, ale sú atraktívne.



Obr. 3.85: Stojan na pešej zóne za kostolom. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.86: Stojan na pešej zóne pred kostolom. [zdroj: vlastný].

7. **3.85**, 8. **3.86**. Nachádzajú sa na Hlavnom námestí za kostolom a vedľa kostola. Kapacita jednotlivých stojanov je 10 miest, celkovo 20 miest. Sú bezpečné, funkčné, ale sú staré a neatraktívne, nato že sú v centre mesta na námestí.



Obr. 3.87: Stojan z boku banky. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.88: Stojan pred bankou. [zdroj: vlastný].

9. 3.87, 10. 3.88 – sa nachádzajú na Hlavnom námestí z bočnej a z prednej strany banky. Kapacita jednotlivých stojanov je 7 miest, celkovo 14 miest. Sú to takzvané “lámače kolies”.



Obr. 3.89: Stojany pred Mestským úradom. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.90: Stojany pred Mestským úradom. [zdroj: vlastný].

11. 3.89, 12. 3.90. Nachádzajú sa na Hlavnom námestí pred Mestským úradom. Kapacita jednotlivých stojanov je 10 miest, celkovo 20 miest. Sú z časti funkčné, z časti bezpečné, ale iba ich boky, ale sú atraktívne.



Obr. 3.91: Stojan pred poštou z pravej strany. [zdroj: vlastný].



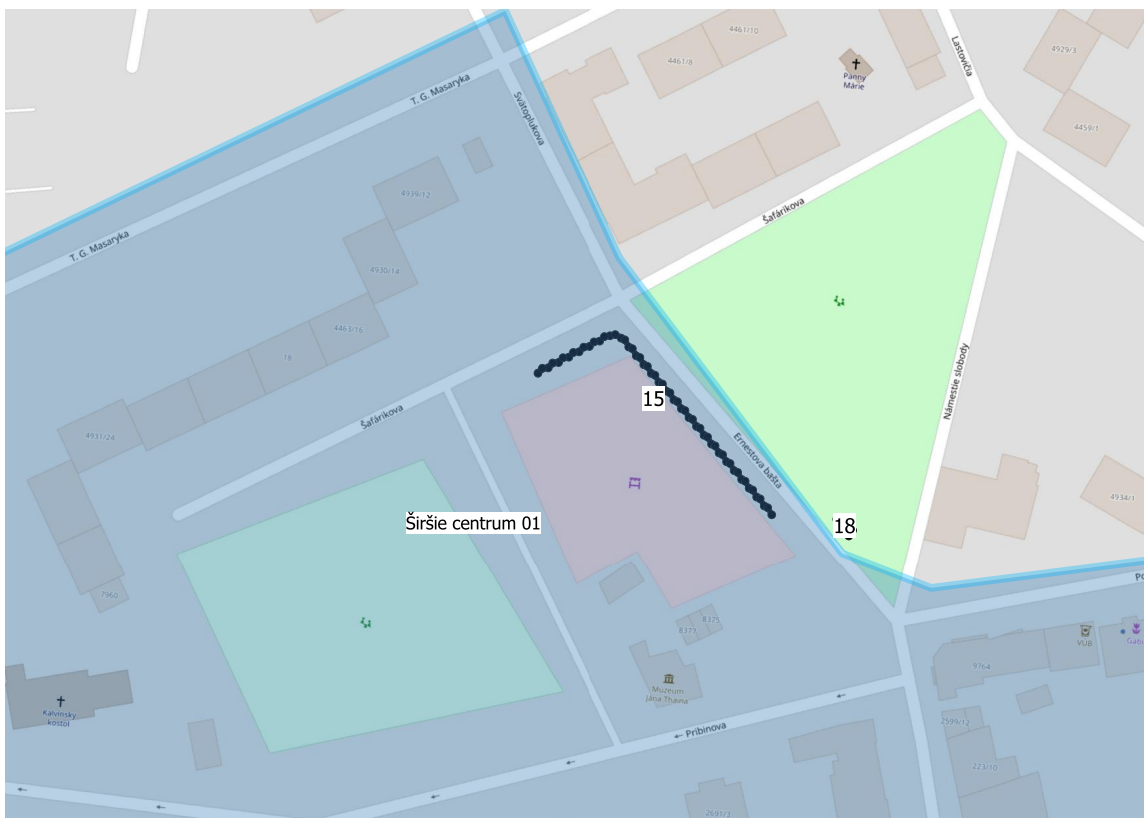
Obr. 3.92: Stojan pred poštou z ľavej strany. [zdroj: vlastný].

13. 3.91, 14. 3.92 – sa nachádzajú na Hlavnom námestí pred poštou. Kapacita jednotlivých stojanov sú 3 miesta, celkovo 6 miest. Sú to takzvané “lámače kolies”.

3.3.2 Modrá zóna Širšie centrum 01

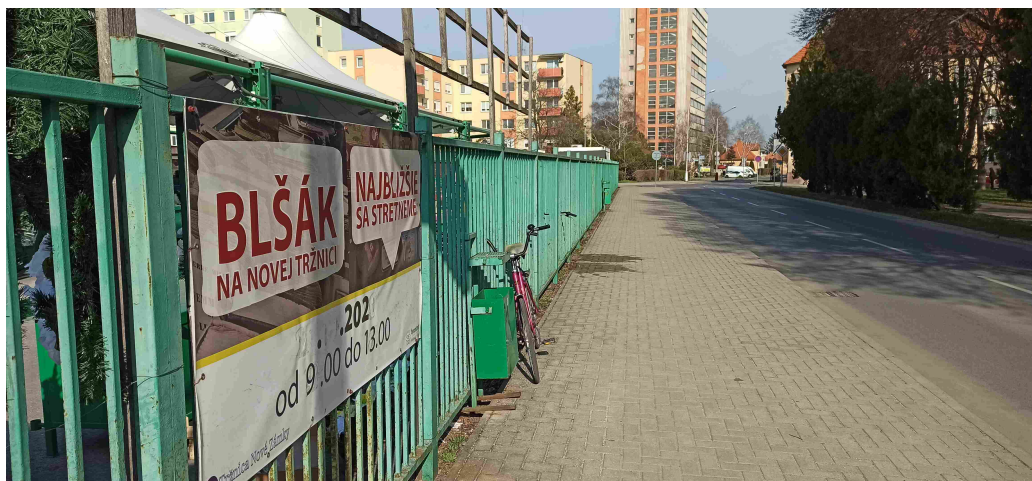
Zónu zobrazuje obrázok 3.93. Dôkladná analýza zóny bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 11:00 do 13:00. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.



Obr. 3.93: Širšie centrum 01 a jednotlivé lokality stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostanov:



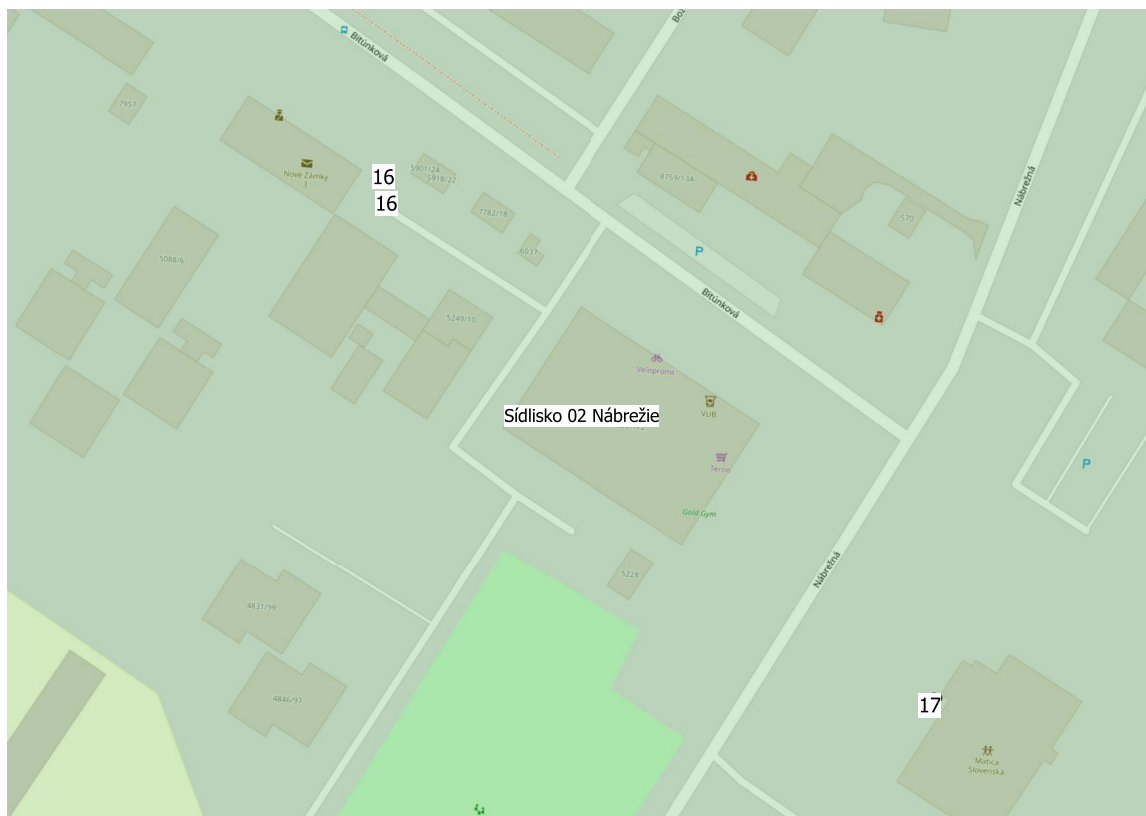
Obr. 3.94: Oplotenie trhoviska, ktoré je využívané ako stojan na bicykle. [zdroj: vlastný].

15. 3.94 – je súčasťou oplotenia trhoviska na ulici Ernestova bašta. Odhadovaná kapacita je 40 miest. Nie je to najvhodnejší spôsob ako si uzamknúť bicykel.

3.3.3 Zelená zóna Sídliisko 02 Nábřežie

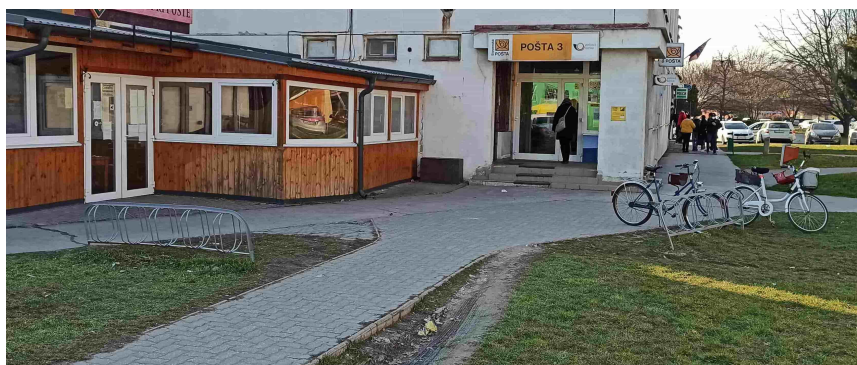
Zónu zobrazuje obrázok 3.95. Dôkladná analýza zóny bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 16:30 do 18:00. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.



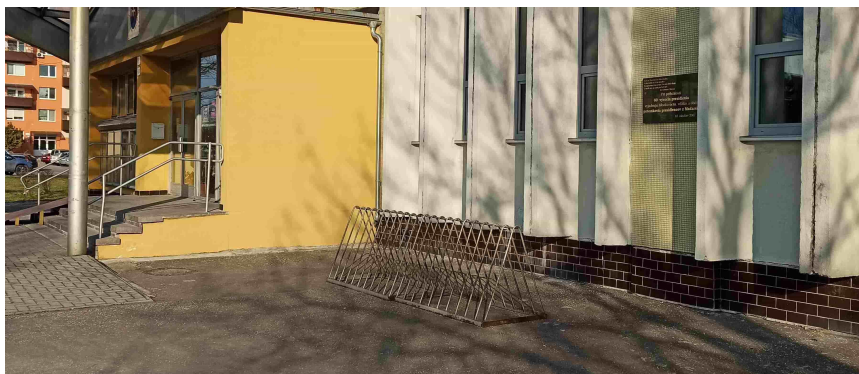
Obr. 3.95: Sídliisko 02 a jednotlivé lokality stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostanov:



Obr. 3.96: Stojany pred poštou. [zdroj: vlastný].

16. 3.96 – sa nachádza na sídlisku pri pošte. Kapacita jednotlivých stojanov je 5 miest, celkovo 10 miest. Účel to spĺňa a čo sa týka vyzuálnej stránky nie je to najhoršie, ale tiež sú to takzvané “lámače kolies”.



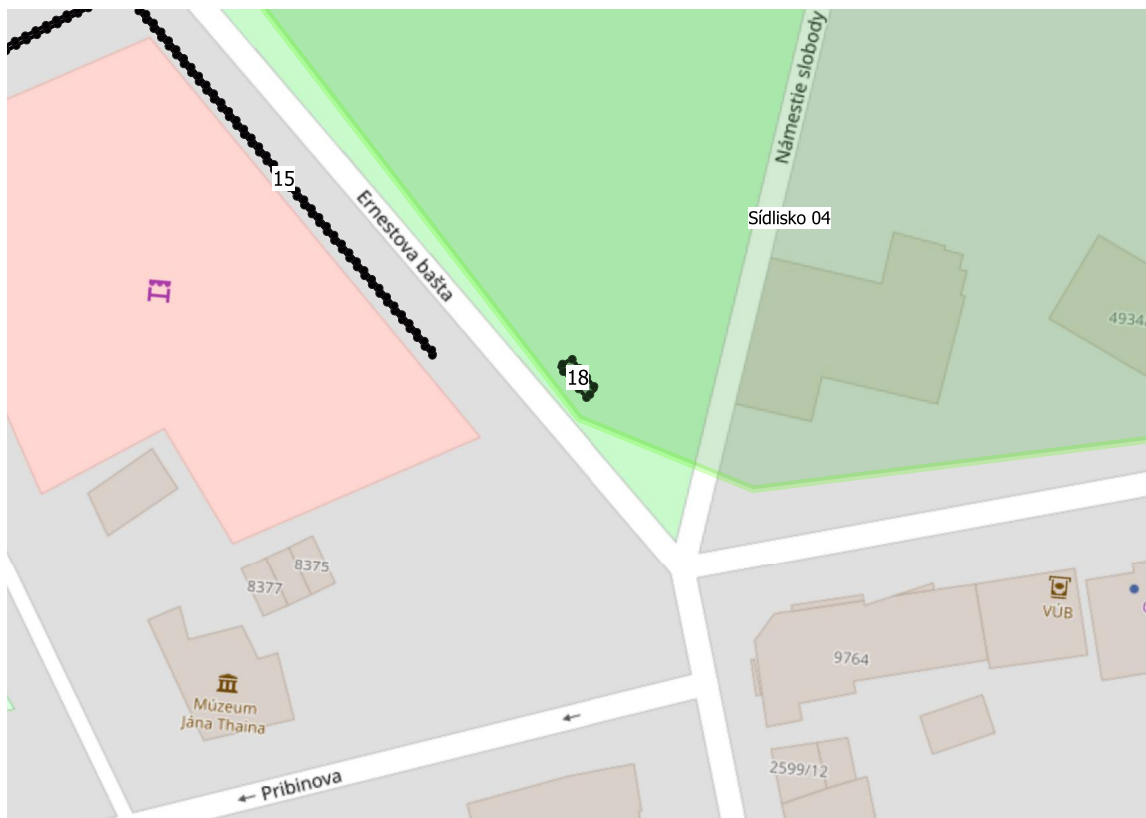
Obr. 3.97: Stojan pred domom Matice Slovenskej. [zdroj: vlastný].

17. 3.97 – sa nachádza na sídlisku pred domom Matice Slovenskej. Kapacita stojanu 21 miest. Funkčný, bezpečný.

3.3.4 Zelená zóna Sídlisko 04

Zónu zobrazuje obrázok 3.98. Dôkladná analýza zóny bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 16:30 do 18:00. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.



Obr. 3.98: Sídliisko 04 a jednotlivé lokality stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostojanov:



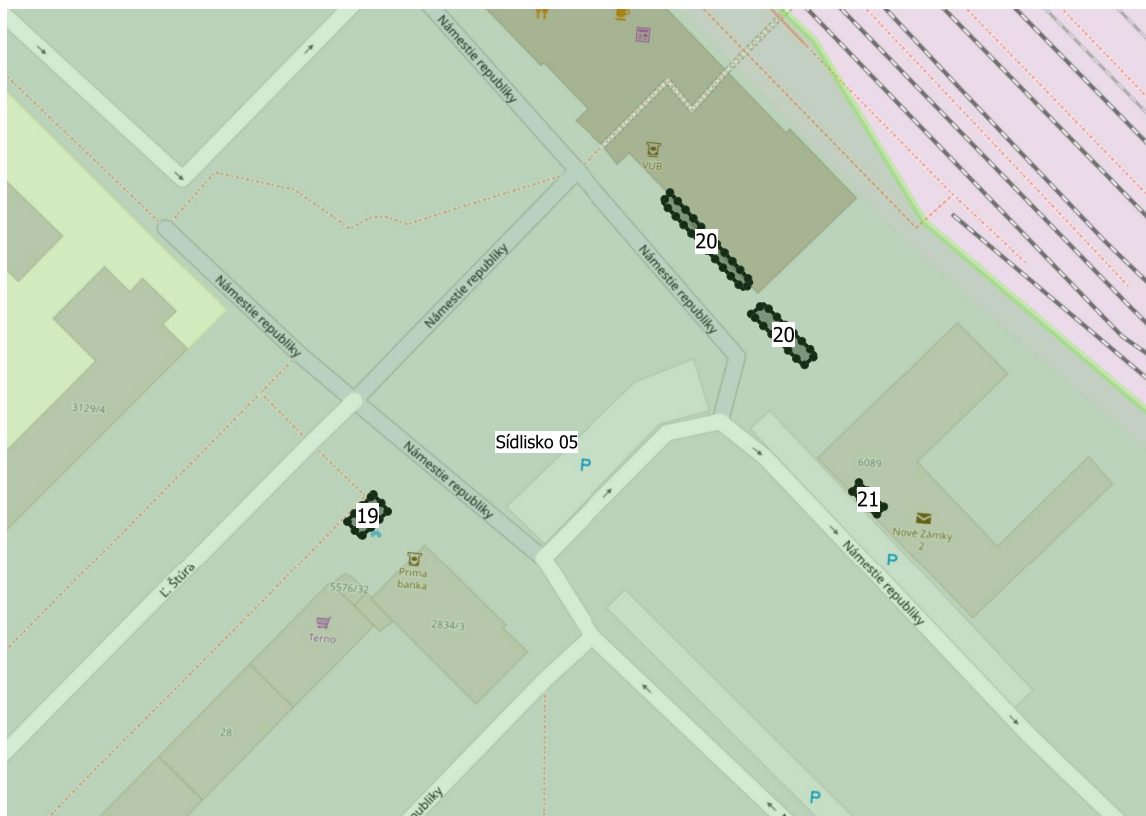
Obr. 3.99: Stojan v parku. [zdroj: vlastný].

18. 3.99 – sa nachádza v parku pred trhoviskom. Kapacita stojanu 15 miest. Funkčný, bezpečný.

3.3.5 Zelená zóna Sídliisko 05

Zónu zobrazuje obrázok 3.100. Dôkladná analýza zóny bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 16:30 do 18:00. Jednotlivé podzóny:

- čierna bodkovaná zóna zobrazuje existujúce stojany na bicykle.



Obr. 3.100: Sídliisko 05 a jednotlivé lokality stojanov na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostojanov:



Obr. 3.101: Kryté poschodové stojany pred vlakovou stanicou. [zdroj: vlastný].

19. 3.101 – sa nachádza na konci “cyklochodníku” pri vlakovej stanici. Je to jediný krytý a poschodový stojan na bicykle v meste. Kapacita stojanu 28 miest. Funkčný, bezpečný, krytý, atraktívny.



Obr. 3.102: Stojany pred vlakovou stanicou. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.103: Stojany pred vlakovou stanicou. [zdroj: vlastný].

20. **3.102, 3.103** – sa nachádzajú pred vlakovou stanicou. Kapacita stojanou 40 a 30 miest, celkovo 70 miest. Sú to takzvané “lámače kolies”. Na vlakovej stanici by mali byť reprezentatívnejšie stojany na bicykle.

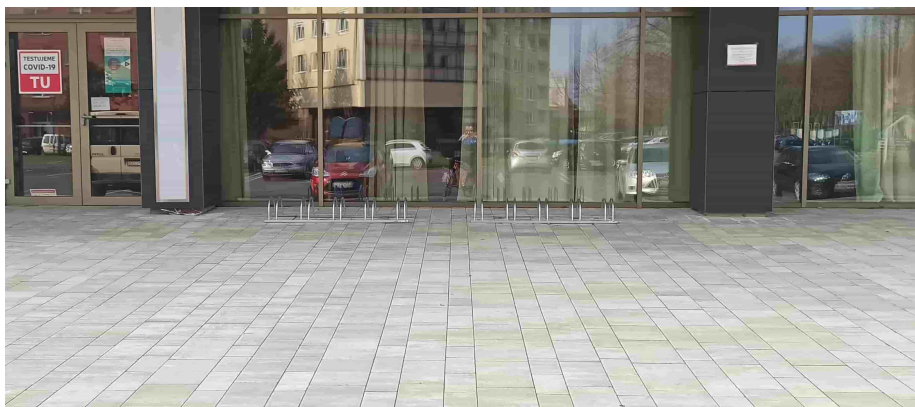


Obr. 3.104: Stojan pred poštou. [zdroj: vlastný].

21. **3.104** – sa nachádza pred poštou. Kapacita stojanu 20 miest. Je to takzvaný “lámače kolies”.

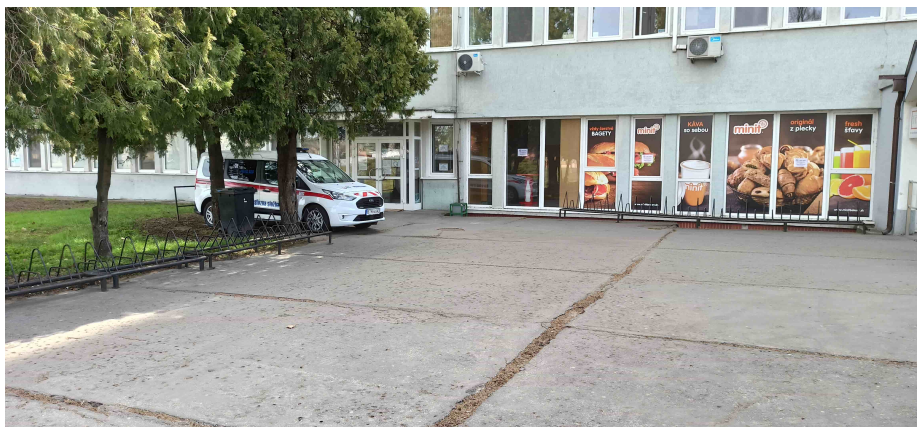
3.3.6 Mimo vyznačených zón

Dôkladná analýza zóny bola vykonaná dňa 06. 03. 2021 v čase od 16:30 do 19:00. Zoznam a popis jednotlivých existujúcich cyklostojanov:

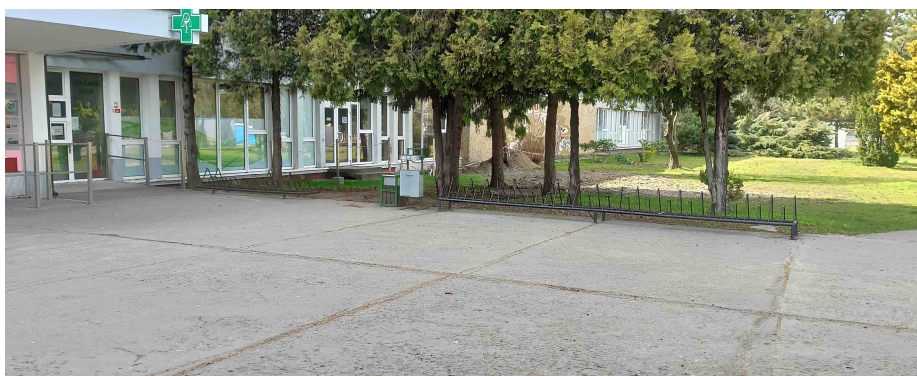


Obr. 3.105: Stojany pred kinom zo zadnej strany. [zdroj: vlastný].

22. **3.105** – sa nachádza pred kinom. Kapacita stojanou 5 a 5 miest, celkovo 10 miest. Sú to takzvané “lámače kolies”.



Obr. 3.106: Stojany pred nemocnicou po lavej strane. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.107: Stojany pred nemocnicou po pravej strane. [zdroj: vlastný].

23. 3.106, 3.107 – sa nachádza pred nemocnicou. Kapacita stojanou 19, 19 a 19 miest, celkovo 57 miest. Sú funkčné takzvané “lámače kolies”.

3.4 Vyhodnotenie súčasného stavu

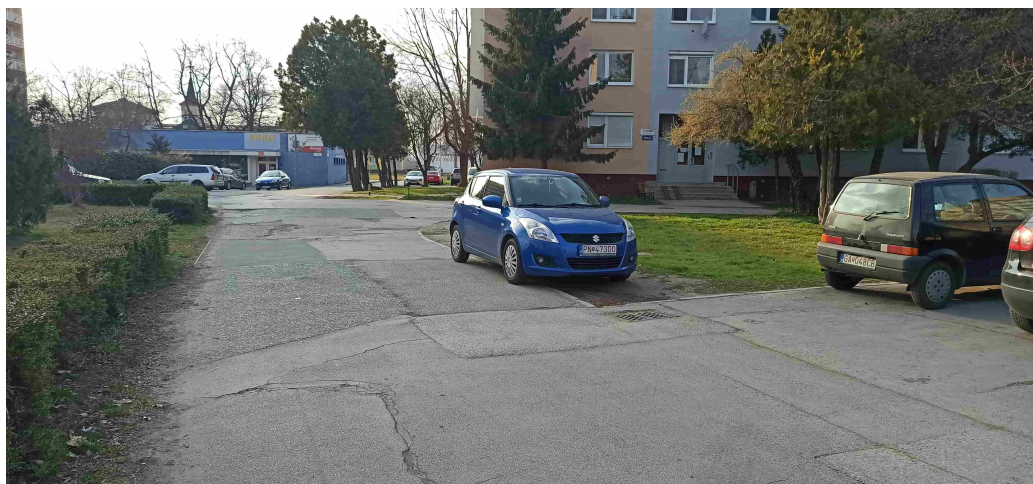
Hlavné problémové okruhy súčasného stavu sú: lokálny nedostatok odstavných plôch hlavne na sídliskách až na drobné výnimky. Chýba ucelenosť zóny regulovaného parkovania v centre mesta a jeho rozšírenie.

Medzi problémy spôsobované parkujúcimi a odstavenými automobilmi patria oblasti uličných sietí silno zaťažené parkujúcimi či dlhodobo odstavenými automobilmi. Často sú tieto problémy evidované v zónach sídlisk, kde stoja v rozpore s pravidlami cestnej premávky na chodníkoch, v miestach, kde neostáva minimálna šírka na komunikácii pre chodcov vid' na obrázku 3.108, na zeleni či v križovatkách.

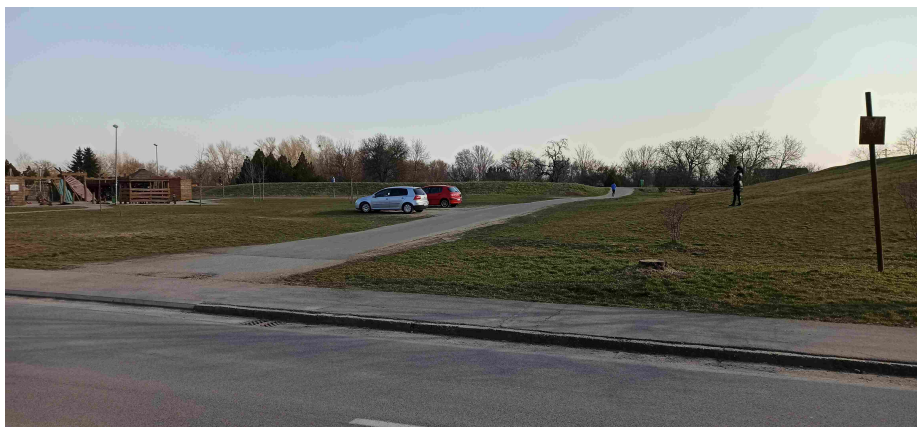


Obr. 3.108: Nedostatočná minimálna šírka na komunikácii pre chodcov. [zdroj: vlastný].

Vo všeobecnosti sa dá povedať, že hlavný nedostatok vo väčšine zón sú nevyznačené parkovacie miesta. Z toho vznikajú situácie vid' na obrázkoch 3.109, 3.110, 3.111, 3.112.



Obr. 3.109: Parkovanie na ploche zelene na sídlisku 04. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.110: Parkovanie na ploche zelene v rekreačnej zóne 02. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.111: Parkovanie na ploche zelene na sídlisku 05. [zdroj: vlastný].



Obr. 3.112: Parkovanie na zámkovej dlažbe pred artézskou studňou. [zdroj: vlastný].

Sídliská

V zónach sídlisk, kde prevláda vysokopodlažná panelová zástavba, je problém s kapacitou odstavňích miest celoplošný. V dobe výstavby sídlisk bol stupeň automobilizácie nižší a tým pádom aj nižší dopyt po parkovacích kapacitách. S rastom automobilizácie došlo k obratu a existujúce kapacity sú dnes už nedostatočné.

Ako ďalší problém je nedostatočné využívanie udržateľných foriem dopravy. Mesto má rovinatý terén, ktorý je pre chodcov a cyklistov ideálny. Cyklodoprava spolu s kvalitnou MHD by predstavovala efektívnu alternatívu oproti individuálnej automobilovej doprave. Mesto by malo podporiť cyklodopravu v meste vybudovaním ďalších cyklotrás a infraštruktúry. Tu je ale treba spraviť prieskum daných lokalít a zhodnotiť pohyb cyklistov a podľa výsledkov prieskumu na najvyťaženejších trasách zvážiť možnosti riešenia cyklotrasy.

Ďalší problém je dochádzka zo spádových (satelitných) území (zóny RD a priľahlé obce) z dôvodu chýbajúcej infraštruktúry (firmy, školy, škôlky, práca, atď.), ktorá je každý pracovný deň. Ide o opakovanú činnosť z dôvodu zamestnania, doprovod detí do školy, krúžkov, atď. Cez víkendy sú to prevažne cesty za nákupmi, za zábavou či za kultúrou. Forma dopravy je prevažne vždy individuálna automobilová.

Počet parkovacích miest v centre mesta a v širšom centre mesta a odstavňích plôch na sídliskách je 8 131 z toho je 1 525 nelegálnych nevyznačených dopravným značením. Z tohto zistenia jasne vyplýva jeden z hlavných nedostatkov problematiky statickej dopravy v meste Nové Zámky.

Parkovisko za Zámčanom (súkromné) 3.2.1 – je to parkovisko v centre mesta, ktoré ako jediné nemá vyznačené parkovacie miesta. Preto sa nedá presne a jasne definovať kapacita a obrátkovosť tohto parkoviska. Ďalej toto parkovisko ako jediné v centre mesta má nespevnený a prašný povrch.

Dizajn a nepraktickosť verejných stojanov na bicykle znižujú počet miest v jednotlivých stojanoch vid' na obrázku 3.113.



Obr. 3.113: Stojany pred lekárnou. [zdroj: vlastný].

Jediné miesto na stojane kde sa dá rám bicykla aj kolesá bezpečne zamknúť je jeho začiatok a koniec, stred stojanu nie je bezpečne použiteľný. V zónach rekreácie, kde sú detské ihriská, príroda, zeleň, absentujú akékoľvek stojany na bicykle. Pred panelákmi na sídliskách je tak isto vo väčšine prípadov neprítomnosť stojanov, čo len zvyšuje trend cestovania

automobilom. Niektoré stojany na bicykle neplnia dostatočne svoju funkciu z hľadiska bezpečnosti proti krádeži bicykla, praktickosti. Bicykel sa dá veľmi ťažko alebo sa ani nedá ukamknúť o daný stojan. Z architektonického hľadiska sa v meste nachádza strašne veľa rôznych druhov stojanov na bicykle, čo neprispieva k príjemnému verejnému prostrediu.

Zhrnutie nedostatkov v bodoch:

- nedostatok odstavných plôch hlavne na sídliskách ale aj parkovacích ploch v meste,
- ucelené zóny regulovaného plateného státia,
- silno zatažené uličné profily,
- priestorová neusporiadanosť,
- žiadne informácie o obsadenosti parkovacích miest v centre mesta,
- nedostatočná identifikácia parkovacích miest,
- parkovanie na sídliskách systémom “kto skôr príde ten parkuje”,
- málo frekventovaná MHD,
- nevyužitý potenciál cyklistickej dopravy,
- novovzniknuté satelitné oblasti RD bez regulácie,
- absencia cyklistických stojanov umožňujúcich bezpečné uloženie bicyklov.

3.5 SWOT analýza

Na základe konzultácií so zástupcami mesta, terénnych šetrení, dopravných prieskumov a analýzy územia, bola vytvorená SWOT analýza aktuálnej automobilovej a cyklistickej dopravy.

3.5.1 Automobilová doprava

Automobilovú SWOT analýzu zobrazuje obrázok [3.114](#)

3.5.2 Cyklistická doprava

Cyklistickú SWOT analýzu zobrazuje obrázok [3.115](#)

Silné stránky	Slabé stránky
udržovaná sieť miestnych komunikácií, ktoré tvoria kostru mesta	využívanie plôch miestnych komunikácií a plôch s inou funkciou ako na parkovanie, tzv. "divoké parkovanie" všade, kde je to možné - parkovanie na nevyznačených miestach, na chodníkoch a na zeleni
regulované parkovanie v centre mesta	vytváranie bariér pre peších
dostatočný počet parkovacích miest v centre mesta	neexistujúca komplexná parkovacia politika mesta
moderný spôsob platby za parkovanie	nedostatočná kapacita odstavných miest na sídliskách
	zhoršené životné podmienky obyvateľov (hluk, exhalácie atď.)
	neriešenie problematiky legálneho vs. nelegálneho parkovania
	nedodržiavanie pravidiel parkovania
	nárast zbytočných ciest pri hľadaní voľnej odstavnej plochy
Príležitosti	Hrozby
doplnenie obchvatových komunikácií	nedostatok politickej vôle
regulácia	ďalší nárast automobilizácie
tlak na alternatívnu dopravu	

Obr. 3.114: SWOT analýza automobilovej dopravy. [zdroj: vlastný].

Silné stránky	Slabé stránky
existujúca infraštruktúra	silné dopravné zaťaženie na trasách vhodných pre cyklistickú dopravu
geografický profil mesta	previazanie cyklistickej dopravy s významnými ohniskami
nízke obstarávacie náklady na novú cyklistickú infraštruktúru	nedostatok miest vybavených vhodnými stojanmi pre bezpečné odloženie bicykla
udržiteľná doprava	neexistujúca komplexná parkovacia politika mesta
Príležitosti	Hrozby
zlepšenie životného štýlu	nedostatok politickej vôle
stúpajúca cena pohonných hmôt	
propaganda, reklama	

Obr. 3.115: SWOT analýza cyklistickej dopravy. [zdroj: vlastný].

Kapitola 4

Návrhy zlepšenia

Z dnešného životného štýlu, ktorý sa rýchlo posúva vpred, je jasné, že ľudia veľmi spohodlneli, nie len čo sa týka dopravy, ale aj všeobecne. Prioritne si vždy volia individuálnu automobilovú dopravu. Výsledkom tohto trendu je neregulovaný nárast osobných vozidiel v meste. Sú dve možnosti buď sa to nechá tak alebo sa to začne riešiť. Jedna možnosť je regulácia, celkovo zmena myslenia a spoločnosti, ale to je beh na niekoľko rokov, desaťročí. Statická doprava vyžaduje strednedobé a dlhodobé plánovanie. Individuálna automobilová doprava (IAD) má stále vysokú úžitkovú hodnotu, ktorá jej dovoľuje stály rozvoj a tým aj rast automobilov. Automobilová doprava má jeden z najväčších nárokov na priestor. Regulačné opatrenia patria do okruhu záujmu udržateľného rozvoja územia. Predovšetkým majú obmedziť plošné nároky automobilovej dopravy, ale aj intenzitu. Regulačné opatrenia môžu byť ekonomické, to sú poplatky za parkovanie, dane, cena paliva, atď. Ďalšie opatrenia sú znižovanie kapacít komunikácií, pruhy pre MHD, tým vzniká časové zvýhodnenie MHD. Tieto spôsoby sú štandardné vo veľa Európskych mestách. Je jasné, že v existujúcej zástavbe projektovanej pred desiatkami rokov nie je možné budovať nové parkoviská. Výsledok by bol katastrofický. Betónová džungľa bez kúska zelene. Obecne však platí podmienka, že regulácia statickej dopravy vyžaduje dostatočnú kapacitu ponuky, čo v zvyčajne v mestách nebýva naplnená. Nové Zámky patria k týmto mestám.

Kvalita verejných priestorov by mala byť na prvý pohľad jasná, avšak kvalita verejných priestorov nie je najdôležitejšia. Ľudia budú využívať aj tie menej kvalitné verejné priestory ku svojej dennej mobilite, pretože musia. Kvalita verejného priestoru je pre mesto dôležitá, pretože s kvalitou verejných priestorov rastie aj kvalita mesta [37].

Pre riešenie statickej dopravy je nutné oddeliť odstavovanie vozidiel od parkovania vozidiel. Odstavovanie vozidiel je spojené s vlastníctvom vozidla a bude sa odvíjať od vývoja stupňa automobilizácie a demografickým vývojom, parkovanie je spojené s jeho využívaním, podmienkami mobility a rozsahom a hĺbkou organizovania a regulácie.

Princípom riešenia statickej dopravy v obytných zónach je zaistenie pokrytia dopytu, ktorý sa nedá zásadným spôsobom obmedzovať či regulovať. Nároky sú dané počtom obyvateľov, počtom domácností a úrovne automobilizácie. Riešenie problému nedostatočných kapacít odstavovania vozidiel na sídliskách musí obsahovať predovšetkým dostavbu v uličných profiloch, prípadne parkovacie domy. Problém sa týka hlavne panelovej zástavby, ktorá vznikala v 70. až 90 rokoch minulého storočia. Zabezpečenie parkovania patrí medzi služby obyvateľstvu, ale zvyčajne je platené a regulované.

Pri parkovacej politike v meste je nevyhnutné pristúpiť k regulácii jasným vyznačením parkovacích miest, a to formou uličného a koncentrovaného parkovania (podzemné garáže, parkovacie domy). V rámci tvorby parkovacích priestorov je tiež nevyhnutné definovať rezi-

denčné, krátkodobé a dlhodobé parkovanie a prispôbiť tomu dizajn a politiku prevádzky. Kapacita mesta je obmedzená a udržateľné riešenie pre všetkých sa dá dosiahnuť len reguláciou. Obmedzenie statickej dopravy na verejných priestranstvách je nepopulárnym, ale nevyhnutným opatrením na získanie týchto plôch pre ľudí [34].

Osobné automobily v súkromnom vlastníctve sú v pohybe totiž len asi 5 až 10% času, zvyšný čas sú nevyužitý a stoja zväčša na verejnom priestore, kde zaberajú miesto. Zo skúseností zahraničných miest sa vie, že prístup obyvateľstva k motorovým vozidlám prostredníctvom systému zdieľaných automobilov spôsobuje zníženie celkového počtu motorových vozidiel v meste. Každé zdieľané auto vie totiž nahradiť až 10 súkromných automobilov. Obyvatelia navyše zvyčajne získavajú prístup k flotile rôznorodých automobilov, od malých cez stredne veľké po limuzíny, rodinné vany i úžitkové dodávky. Ak ide viacčlenná rodina na výlet do susedného mesta, požičia si veľký van, ak ide nakupovať nábytok, požičia si dodávku a priori [44].

Na vyriešenie dodávky pitnej vody sú potrební inžinieri, ale na vyriešenie dopravných problémov obyčajné know-how nestačí. Ulice môžeme používať iba vtedy, ak ich nepoužívame príliš, a to si priam žiada zásah ekonóma. V dôsledku šoférovania totiž dochádza k vzniku negatívnej externalite. Najlepším spôsobom, ako sa s touto externalitou vyrovať, je začať za používanie ciest vyberať peniaze. To, že príliš veľa áut máme príliš málo pruhov, sa celé desaťročie snažíme vyriešiť stavbou nových ciest, ale každý nový most a nová diaľnica prilákajú viac áut. Ekonómovia Gilles Duranton a Matthew Turner zistili, že počet km, ktoré jedno auto prejde, narastá v pomere takmer jedna ku jednej s tým, koľko km diaľnic s postaví. Tento fenomén nazvali základný zákon dopravných zápch. Problém s dopravou ukazuje, že je nemožné uspokojiť dopyt po niečom, čo je zadarmo. Výstavba ciest je finančne náročná a ich hodnota vysoká, ale motoristi si zrejme myslia, že právo jazdiť po nich zadarmo patrí medzi základné ľudské práva. Sovietsky zväz umelo držal celý spotrebného tovaru na nízkej úrovni a výsledkom boli prázdne regály a dlhé rady. Zhruba to isté sa stane, ak sú mestské cestné komunikácie zadarmo. Najlepší spôsob boja proti dopravným zápcham vymyslel držiteľ Nobelovej ceny, ekonóm kanadského pôvodu William Vickrey. Keď šoférujeme, berieme do úvahy osobné náklady, do ktorých započítavame čas, palivo a amortizáciu auta, ale väčšinou vôbec nemyslíme na náklady – napríklad časové –, ktoré spôsobujeme všetkým ostatným vodičom. Neberieme do úvahy to, že my sami prispievame k vytváraniu dopravných zápch a v dôsledku toho priveľa používame diaľnice. Ekonómovia konštatujú, že prirodzeným riešením tohto problému je spoplatnenie dopravy tak, aby vodiči znášali celé náklady spojené s cestou. Vickrey túto tézu koncom 50. rokov rozvinul, aby vodiči platili za zápchy, ktoré spôsobujú. Desiatky rokov predtým, ako bol zavedený mýtny systém E-Z Pass, Vickrey odporúčal elektronický systém, ktorý zavedie poplatky za vytváranie zápch; navrhol aj to, že počas dopravných špičiek by poplatky mali byť vyššie. Dlhoročné skúsenosti ukázali, že Vickrey mal pravdu. Vybudovanie nových ciest takmer nikdy nevedie k zrýchleniu dopravy, ich spoplatnenie však áno. Singapur v roku 1975 schválil jednoduchý spôsob spoplatnenia dopravy, podľa ktorého sa za jazdu po centre mesta malo platiť viac. Tento systém je dnes, samozrejme, elektrizovaný a omnoho sofistikovanejší – a zápchy vďaka nemu v meste neexistujú. Aj Londýn začal od roku 2003 vjazd do centra mesta spoplatňovať a v dôsledku toho došlo k výraznému poklesu dopravy. Prečo u nás sú teda podobné poplatky také zriedkavé? Jednoducho preto, že politika prebija ekonomiku. Zavedenie nových poplatkov, ktoré by museli platiť tisíce motoristov, mimoriadne nepopulárne a v dôsledku toho trávajú vodiči v dopravných zápchkach milióny hodín svojho drahocenného času. V Bombaji môže napríklad dopravná zápcha spôsobiť úplné zastavenie

mestského života; práve preto boj proti dopravným zápcham nie je bojom o pohodlie, ale bojom o to, aby si mesto mohlo plniť svoju základnú funkciu. A tou je spájanie ľudí. [28].

Základné princípy managementu parkovania

Medzi základné princípy managementu parkovania patria spoplatnenie – zavedenie poplatkov pre odstavovanie a parkovanie vozidiel na uliciach. Možnosť voľby – obyvatelia by mali mať rovnocenné možnosti vo voľbe spôsobu dopravy. Alternatívna doprava – navyšovanie podielu alternatívnych druhov dopravy. Obmedzenie počtu parkovacích miest – počet parkovacích miest musí byť navrhnutý podľa situácie na prístupových komunikáciách, aby nedochádzalo ku zhoršeniu dopravnej situácie a životného prostredia. Informovanosť – motoristi by mali mať informácie o možnostiach parkovania a alternatívnych spôsoboch cestovania. Zdielanie parkovania – parkovacie plochy by mali slúžiť viac užívateľom a rôznym cieľom ich ciest. Pružnosť – parkovacia politika by mala zahrňovať akčné plány v prípade zmien a neobvyklých situácií. Vyhradené miesta – na uliciach by mali zostať vyhradené miesta pre užívateľov s prioritným účelom cesty (zásobovanie). Riadenie v špičke – zvláštne úsilie je treba venovať dopytu po parkovaní v špičke. Kvalita versus kvantita – kvalita parkoviska (estetika, bezpečnosť, dostupnosť) by mala byť považovaná za rovnako dôležitú ako kvantita (kapacita). Komplexná analýza – všetky významné náklady a prínosy by mali byť zvažované v strategických plánoch [40].

Komunikácia s verejnosťou a akceptovanie parkovacej politiky

Dopravné chovanie nie je iba výsledkom racionálnych procesov. V doprave hrá významnú úlohu napríklad výchova, pocity, zvyky apod. Na tie môže byť pôsobené, čo môže viesť k zmene dopravného chovania. Verejnosť by mala mať možnosť podieľať sa na realizácii projektu vo všetkých jeho fázach (identifikácia problému, možnosti riešenia, rozhodnutia, realizácia, sledovanie a vyhodnotenie). Rozoznávame 4 základné druhy komunikácie:

- informovanie,
- kampane,
- konzultovanie,
- participácia.

Výsledný komunikačný proces je výsledkom kombinácie týchto 4 druhov komunikácie. Poskytovanie informácií a následná diskusia s občanmi je dôležitým predpokladom toho, aby bol projekt akceptovaný. Zložitost parkovacej problematiky nie je často dostatočne chápaná a akceptovaná verejnosťou. Nekoordinovaná realizácia môže viesť ku kontraproduktívnym výsledkom. Akceptovanie novej parkovacej politiky mesta verejnosťou závisí na:

- obdržanie informácií – dostatočná informovanosť je zásadným predpokladom akceptovania opatrení managementu dopravného dopytu. Vo veľa mestách je informovanosť zredukovaná na poskytovanie technických informácií. Verejnosť však musí poznať a chápať zmysel a význam plánovaných opatrení. Musí mať povedomie o dôvodoch (platenie skutočných cien dopravy so započítanými externými nákladmi), o cieľoch (zníženie kongescií, zlepšenie životného prostredia, zvýšenie bezpečnosti), o tom, ako budú opatrenia realizované. Dôležitú úlohu hrá tiež to, akým médiom sú informácie sprostredkované.,

- pochopenie prínosu parkovacej politiky – dopravné problémy mesta musia byť zjavné a musí byť ukázané, že management parkovania je najvhodnejším doplnkom ostatných opatrení, ktoré sa snažia dopravný problém riešiť.,
- dostupnosť alternatívnych druhov dopravy – skúsenosti zo všetkých zemí COST ukazujú, že podpora verejnej dopravy musí byť neoddeliteľnou súčasťou pri tvorbe managementu parkovania.,
- prerozdelenie príjmu z parkovného – verejnosť často zastáva názor, že zvýšenie poplatkou je iba ďalšia forma daní uvalených na motoristov. Obáva sa, že vybrané financie zmiznú niekde v štátnom či miestnom rozpočte bez úžitku pre občanov. Občania chcú vedieť, na čo budú financie použité a aký to prinesie úžitok pre občanov. Základným pravidlom je, že príjmi by mali byť investované späť do dopravného sektoru.,
- stupeň dohľadu, dozoru – kontrola plateného parkovania nie je často na dostatočnej úrovni, čo sa prejavuje snahou vodičou vyhnúť sa plateniu,
- veľkosť pokút,
- komunikácia – snaha o komunikáciu by mala sprevádzať projekt od jeho začiatku. Zavedenie managementu parkovania by mala predchádzať politická a verejná diskusia o aktuálnych dopravných problémoch a cieľoch dopravnej politiky mesta.,
- predchádzajúce skúsenosti [30].

4.1 Parkovanie pre osobné automobily

Regulované parkovanie áut

Zavedenie regulovaného parkovania áut je účelné tam, kde v určitom období dňa pravidelne dosahuje obsadenosť parkovacích miest viac ako 90 %. Predovšetkým by išlo o rezidentské parkovanie, pri ktorom majú obyvatelia určité výhody v blízkosti svojho bydliska [13]. Regulácia parkovania tvorí významnú časť každej parkovacej politiky. Doprava má neustále stúpajúcu tendenciu a možnosti ako a kde zaparkovať ubúdajú. Jednou z možností ako túto situáciu riešiť je regulácia parkovania v uličnom priestore aj mimo neho. Cieľom regulácie je zaistiť čo najefektívnejšie využitie uličného priestoru a zníženie dopravných kongescií.

Výhody: regulované parkovanie či už poplatkom alebo znížením kapacít. Zvýšil by sa príjem do mestkej kasy, z ktorej by vznikala ďalšia dopravná infraštruktúra. V prípade rezidentského parkovania alebo zón, by mali rezidenti rezervované miesta za určitú sumu, čo ale neznamená, že by mali istotu parkovania, ale iba výhodu oproti návštevníkom. Samozrejme toto riešenie by sa dalo zvládnuť, ale nie je to okamžitý stav, ktorý by nastal hneď. Ďalej by sa v uliciach zvýšila bezpečnosť znížením zle stojacich automobilov. Dobře regulované parkovanie prináša svoje ovocie.

Nevýhody: Najväčšia nevýhoda je, že by sa parkovanie spoplatnilo na väčšine územia mesta. Z hľadiska obyvateľov je to nevýhoda, ale za to na druhej strane je to výhoda pre mesto. Dobrým príkladom je hlavné mesto Slovenska Bratislava a jeho nová parkovacia politika.

Toto riešenie je vhodné a odporúča sa pre mesto Nové Zámky. Ďalej by, ale s týmto riešením mala ísť ruka v ruke aj nová parkovacia politika mesta, ktorá

by obsahovala regulované parkovanie a aby sa tento problém vyriešil komplexne, lebo sa nedá vyriešiť jedným jednoduchým riešením.

Dopravné režimy

Plošné skľudnovanie dopravy môžeme riešiť napríklad zavedením peších zón, obytných zón, zón 30 alebo zdieľaných priestorov. Zvolenému dopravnému režimu by mal odpovedať aj návrh parkovacích miest. Parkovanie v týchto zónach uprednostňuje dopyt po parkovaní pre rezidentov. Jedna z možností získania väčšieho počtu parkovacích miest môže byť zmena dopravného režimu z dvojpruhovej obojsmernej komunikácie na jednopruhovú jednosmernú komunikáciu alebo jednopruhovú obojsmernú komunikáciu. Zjednosmernením komunikácie môže dochádzať k predĺženiu cesty a k prelievaniu dopravy do iných zón alebo do parametrovo nevyhovujúcich komunikácií.

Výhody: ako hlavné výhody sú napríklad plošné skľudnenie dopravy, zvýšenie počtu parkovacích a odstavných miest. Bezpečnejšie a prehľadnejšie ulice pre ľudí. Zníženie emisií, hluku, vybrácií.

Nevýhody: predĺženie dochádzkovej vzdialenosti. Je to cenovo náročnejšie riešenie, ktoré zahŕňa komplexné riešenie danej oblasti, ulice.

Toto riešenie je vhodné pre oblasti sídlisk a RD. Pre konkrétnejšie riešenia by sa následne vypracovali štúdie.

Úprava dopravného značenia

Úprava dopravného značenia s cieľom zvýšenia počtu parkovacích a odstavných miest. Kompletná úprava dopravného riešenia (vyhradené miesta pre parkovanie, zákaz parkovania na rizikových miestach, preznačenie parkovacích a odstavných miest) je najmenej nákladné riešenie k prebudovaniu infraštruktúry a navýšeniu parkovacích kapacít.

Výhody: zvýšil by sa počet parkovacích a odstavných miest. Zlepšila by sa existujúca infraštruktúra. Parkovanie by sa stalo prehľadnejším.

Nevýhody: finančne náročná operácia.

Toto riešenie je tiež vhodné a odporúča sa pre mesto Nové Zámky. Jedná sa hlavne o zóny sídlisk.

Zóna 30

Riziko smrti chodca po náraze automobilom výrazne klesá z cca 80 % pri rýchlosti automobilu 50 km/h na cca 5 - 10 % pri rýchlosti automobilu 30 km/h. Primárnou úlohou zóny 30 je riešenie bezpečnosti chodcov mimo hlavných ciest. Z časového hľadiska má zóna 30 len minimálny vplyv na dĺžku cesty - priemerne auto v zóne 30 prejde len asi 300 metrov po najbližšiu hlavnú komunikáciu so štandardnou maximálnou povolenou rýchlosťou 50 km/h. Ale vďaka zníženej rýchlosti jazdy sa okrem znižovania rizika ohrozenia chodcov znižuje aj hluk (priemerne o 2-3 dB) aj škodlivé emisie a vďaka menším rozhladom či už na križovatkách alebo prechodoch dovoľuje vytvoriť viac parkovacích a odstavných miest [27], [6], [7], [8], [44].

Ako inšpirácia môže poslúžiť napr. mesto Barcelona, ktorá je zobrazená na obrázku 4.1, ktoré už zaviedlo stovky kilometrov zón s najvyššou povolenou rýchlosťou 30 km/h. V týchto častiach mesta klesol počet zranení chodcov o 28 % a počet zranených vodičov o viac ako 40 %. Z celkových 2 300 km ciest v Mníchove je až 80 % v zóne 30. Zvyšných 20 % ciest tvoria hlavnú cestnú sieť mesta. 70 % ciest v Berlíne je v zóne 30 [9], [14], [7], [44].



Obr. 4.1: Príklad označenia zóny 30 v Barcelone. [zdroj: [18].

Výhody: zvýšila by sa bezpečnosť na cestách. Vzniklo by viac parkovacích a odstavných miest. Znížili by sa vibrácie, hluk a emisie v uliciach.

Nevýhody: zavedením zón 30 by sa cesty predĺžili len o pár sekúnd.

Toto riešenie je vhodné a odporúča sa taktiež do zón sídlisk, ale aj do zón RD.

Telematika v parkovaní (IDS inteligentné dopravné systémy)

Z dlhodobého prieskumu vyplýva, že vozidlo sa priemerne pohybuje 10 % času a zvyšných 90 % je dočasne alebo trvalo odstavené. Hľadanie voľných odstavných a parkovacích miest môže tvoriť až 30 % dopravného výkonu osobných vozidiel, to znamená, že intenzita dopravy môže byť až o 30 % vyššia ako je skutočná potreba. Významným prvkom pre riadenie dopravy sa stávajú informačné a komunikačné technológie. Sber a predávanie parkovacích informácií je náplňou "Parking managementu". Tento systém výrazne podporuje dodržiavanie dopravnej politiky. Hlavné funkcie týchto systémov sú:

- informovanie šoférov o voľných parkovacích miestach,
- navádzanie vodičov na voľné parkovacie miesta,
- centrálny dohľad,
- kontrola parkovacích automatov a vjazdových zariadení,

- rezervovanie parkovacích miest.

Cielom fungujúceho parking managementu je informovanie vodičov o voľnom parkovacom mieste v blízkosti jeho cieľa a následne jeho nasmerovania na toto miesto. Vodič sa môže včas rozhodnúť, kde zaparkuje automobil [21].

Výhody: centrum mesta by malo jednoduchšie a prehľadnejšie parkovanie. Šoféri by mali jednoduchšie rozhodovanie, kde zaparkovať. Ešte viac by sa znížila intenzita dopravy v centre mesta. Mesto by malo online a v reálnom čase prehľad o parkovacích kapacitách v centre mesta.

Nevýhody: finančne a administratívne náročné riešenie. Prebudovanie inžinierskych sietí.

Toto riešenie je vhodné pre mesto Nové Zámky, ale neodporúča sa z dôvodu, že centrum mesta netrpí až tak ako zóny sídlisk a RD.

System zdieľaných automobilov (Car-sharing)

System zdieľaných automobilov pomáha zlepšiť mobilitu obyvateľov. Za malý poplatok získajú prístup k automobilu aj ľudia, ktorí auto potrebujú len občas, ale nechcú ho zbytočne vlastniť a starať sa o neho (parkovanie, servis a pod.), ale aj ľudia, ktorí si ho za bežných okolností nemôžu dovoliť.

Výhody: predpoklad zníženia vlastníctva automobilu a tým je šanca na viac voľných parkovacích a odstavných miest.

Nevýhody: počiatočná investícia do projektu. Toto riešenie by si žiadalo vlastné vyhradené parkovacie a odstavné miesta.

Toto riešenie je vhodné pre celé územie mesta a preto sa odporúča pre mesto Nové Zámky.

Car Free City

Voľne preložené “mesto bez áut” – je súhrn najnovších trendov prístupu k riešeniu parkovania, ako jeden z najväčších problémom dneška. Základné motívy sú skľudňovanie individuálnej automobilovej dopravy v centre mesta v prospech pešej dopravy, cyklistov a MHD. Každý nový parkovací dom znamená automaticky zrušenie povrchového parkovania v najbližšom okolí. Povrchové parkovanie je finančnými nástrojmi regulované a časovo obmedzené na maximálne 2 hodiny. Pre mestá je silno žiaduce preferovať poriadok v meste a rozvíjať jeho atraktivitu.

Výhody: existujúce regulované parkovanie v centre mesta. Väčší poriadok a atraktivita centra.

Nevýhody: spoplatnené parkovanie. Časovo obmedzené parkovanie.

Toto riešenie je už z časti zabehnuté v meste Nové Zámky a má predpoklad na rozširovanie sa.

Car Free Areas

Voľne preložené “oblasti bez áut” – sú využívané v oblastiach vysokej koncentrácie pešej dopravy. Cielom zavedenia tohto opatrenia je zvýšenie bezpečnosti chodcov, zlepšenie životného prostredia, podpora iných druhov dopravy a zlepšenie životných podmienok obyvateľov znížením emisií, hluku vybrácií. Toto opatrenie podporuje aj estetickú funkciu oblasti (hlavne historické centrum). V okolí neparkujú automobily a dopravné značenie, uvoľnený priestor sa dá využiť na výsadbu zelene alebo pre podniky na vonkajšie sedenie

a tým zvýšiť atraktivitu daného prostredia. Toto opatrenie ale zvyšuje parkovacie nároky v prilahlých oblastiach.

Výhody: zvýšila by sa bezpečnosť chodcov. Zlepšilo by sa životné prostredie v danej lokalite. Vzrástol by rozvoj alternatívnej dopravy. Znížili by sa emisie, hluk a vybrácie v uličných profiloch.

Nevýhody: zvyšuje parkovacie nároky v prilahlých oblastiach. Znemožňuje vstup automobilov do danej zóny väčšinou centra mesta.

Toto riešenie nie je zatiaľ nevyhnutné v meste Nové Zámky a preto sa nedoporučuje.

Zóny plateného státia

Zóny plateného státia sú jedinečný nástroj pre reguláciu parkovania v meste. Prostredníctvom plateného parkovania sa dá regulovať počet parkujúcich vozidiel a tým priamo ovplyvniť atraktivitu mesta. Dá sa to napríklad využiť aj ako Rezidentné parkovanie v oblastiach sídlisk alebo zón RD, ale to je už na inú prácu a mimo rozsah tejto práce, preto sa tomu práca venuje len okrajovo.

Výhody: budú jasne dané pravidlá parkovania. Zlepšil by sa prehľad parkovacích a odstavných miest. Navýšili by sa parkovacie kapacity. Nastal by poriadok v parkovaní.

Nevýhody: spoplatnená služba mesta.

Toto riešenie je vhodné a odporúča sa pre mesto Nové Zámky a zároveň s tým aj vytvoriť dokument novej parkovacej politiky ako je už spomenuté vyššie.

Parkoviská

Pri budovaní parkovísk je dôležité s existujúcim priestorom v meste narábať efektívne. Hoci samotné parkovacie miesto zaberá plochu len asi 12,5 m², priemerná plocha potrebná na vybudovanie jedného parkovacieho miesta je 25 až 30 m². Táto plocha zahŕňa uličky na parkoviskách, vjazdy a výjazdy, ale aj zelené ostrovčeky na konci radu s možnosťou prejazdu do vedľajšej uličky [10].

Výhody: vysoká kapacita parkovacích a odstavných plôch na jednom mieste. Väčšinou so zeleňou, ktorá tvorí príjemné miesta, chladí okolie, tieni automobily.

Nevýhody: zvyčajne veľká betónová alebo asfaltová plocha, ktorá zohrieva okolie a tým negatívne prispieva danému prostrediu, čo je nevýhoda, ale ak sa parkovisko dobre navrhne, tak je to len jeho výhoda.

Toto riešenie je už zabehnuté v meste Nové Zámky a do budúcnosti je možnosť toto riešenie ďalej rozširovať.

Parkovacie domy

Zatiaľ čo podzemné parkoviská musia spĺňať mnoho legislatívnych podmienok a nákladnú realizáciu, nadzemné parkovacie domy majú dvoj až trojnásobne nižšie náklady na výstavbu aj prevádzku. Miesto vzduchotechniky využívajú prirodzené prúdenie vzduchu, môžu disponovať pokročilými systémami pre zber a zachytávanie dažďovej vody, či slnečnej energie. Ich súčasťou môže byť plne automatický parkovací systém, či autoumyváreň. Určené sú predovšetkým pre potreby rezidentov. Základné podmienky pre výstavbu sú jednoduchá indispozícia, priehľadnosť, kvalitné architektonické riešenie, flexibilita konštrukčného systému, atď.

Výhody: oproti parkoviskám majú mnoho násobne vyššie parkovacie kapacity z dôvodu poschodí. Ďalšia výhoda môže byť napríklad infraštruktúra. Autoumývaň alebo na streche detské ihrisko alebo nejaké iné ihrisko.

Nevýhody: vysoká prvotná investícia. Zaberá veľa miesta.

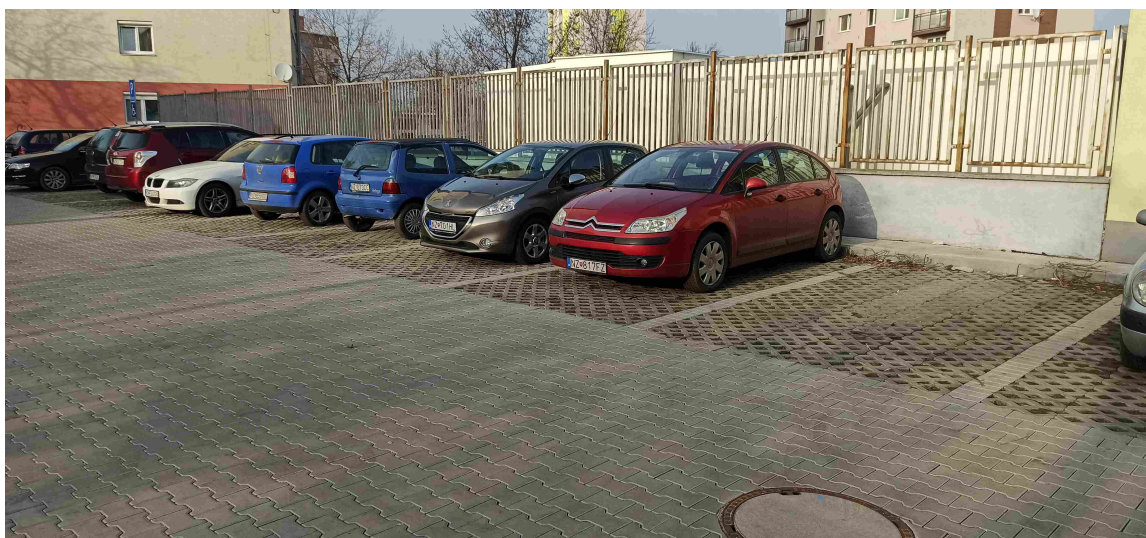
Toto riešenie je vhodné pre zóny sídlisk a odporúča sa pre mesto Nové Zámky. Druhým krokom by mohli byť štúdie zamerané na umiestnenie týchto parkovacích domov.

Naplniť tieto ciele, ku ktorým sa pripojuje udržateľná mobilita a finančná udržateľnosť je úloha pre celé tímy odborníkov ako sú urbanisti, architekti, odborníci na životné prostredie, sociológovia, ekonómovia, dopravní odborníci a ďalší. Iba komplexné riešenie so zahrnutými nástrojmi organizácie statickej dopravy môže ponúknuť nástroje pre dosiahnutie vytýčených cieľov zníženia využívania automobilovej dopravy a podporu udržateľných druhov dopravy.

Konkrétne návrhy

1. parkovisko 3.2.1

Na danom parkovisku sa nachádzajú len vrstvy zeminy a makadám fr. 16/63. Navrhované riešenie je doplniť chýbajúce vrstvy a parkovisko vybaviť zatravnňovacou betónovou dlažbou s kombináciou zámkovej dlažby na vyznačenie parkovacích miest ako je možno vidieť na obrázku 4.2.

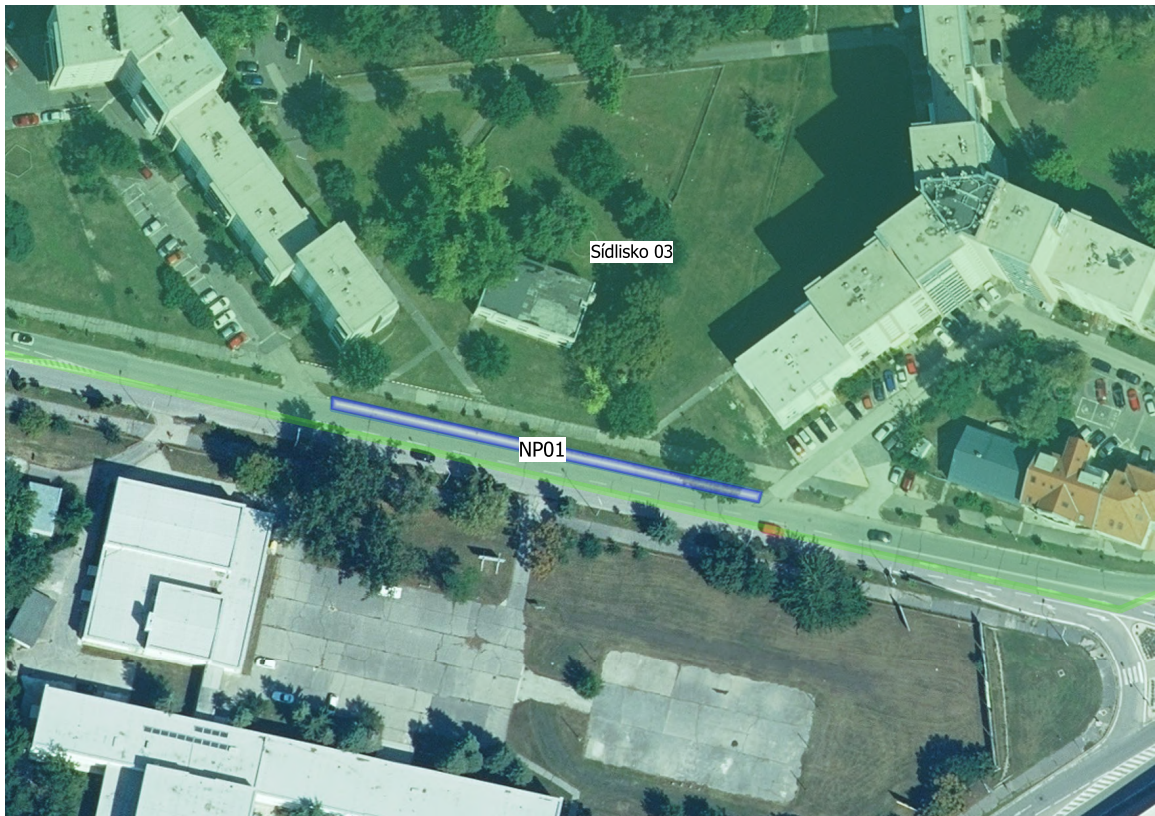


Obr. 4.2: Príklad vhodného povrchu parkoviska. [zdroj: vlastný].

Vyhradené parkovacie miesta pre vozidlá prepravujúce osoby s ŤZP sa navrhujú s asfaltovým povrchom. Výhoda tohto návrhu je zadržiavanie a vsakovanie daždovej vody v centre mesta, lepšia mikroklima okolia vďaka zeleni, menšia prašnosť a lepšia estetika daného miesta.

Sídlisko 03 zóna NP01

Zóna NP01 sa nachádza v zelenej zóne Sídlisko 03 a zobrazuje ju obrázok 4.3.



Obr. 4.3: Sídliisko 03 a jednotlivé návrhy. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Popis: navrhnutie nového parkovacieho zálivu na ulici Komárňanská viď na obrázku 4.4.



Obr. 4.4: Miesto budúceho parkovacieho zálivu na ulici Komárňanská. [zdroj: vlastný].

Dôvod: zvýšenie kapacity odstavných plôch v danej lokalite z dôvodu nedostatku odstavných plôch v danej lokalite. Ako je vidno na obrázku 4.4 obyvatelia danej lokality tam automobily majú odstavené pravidelne.



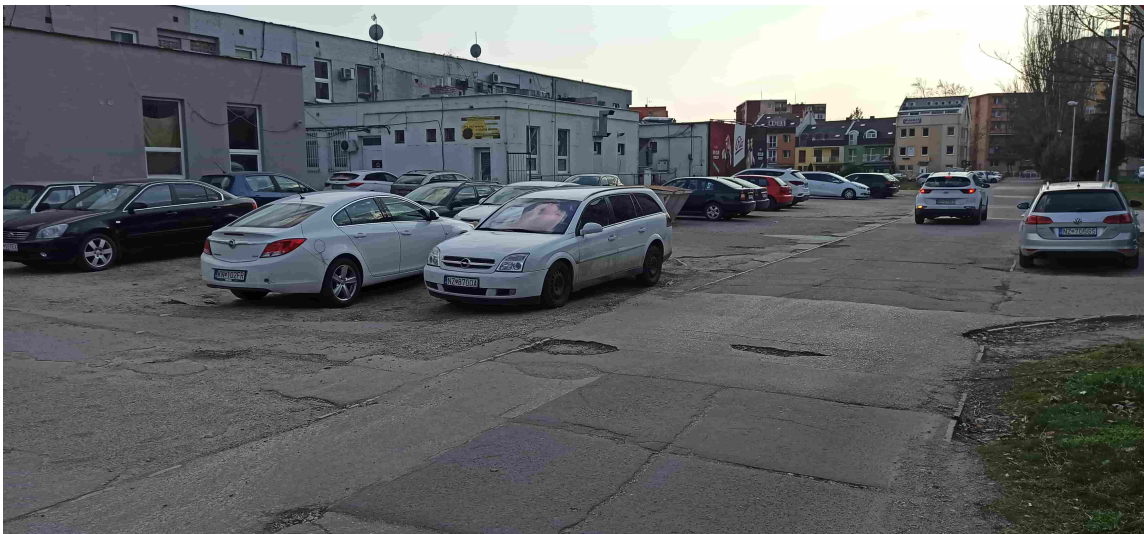
Obr. 4.6: Sídliisko 05 a jednotlivé návrhy. [zdroj: [16], spracovanie: vlastné].

Popis: navrhnutie nového parkovacieho zálivu na ulici Cyrilometodská vid' na obrázku 4.7.



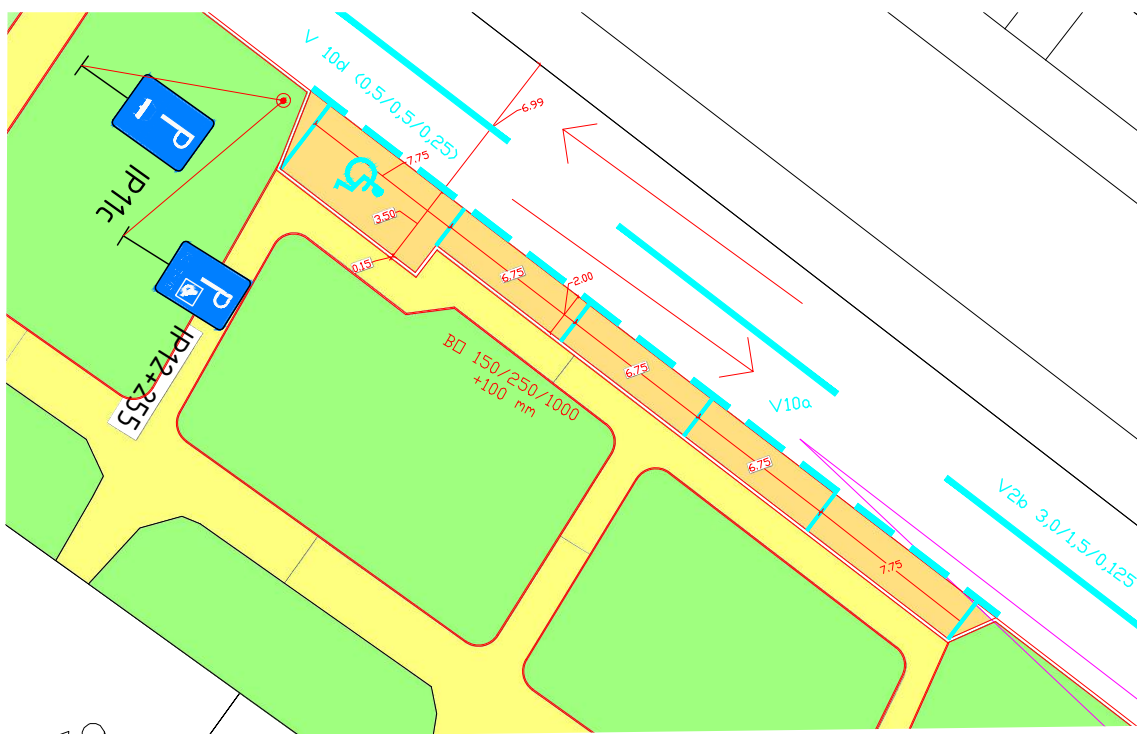
Obr. 4.7: Miesto budúceho parkovacieho zálivu na ulici Cyrilometodská. [zdroj: vlastný].

Dôvod: zvýšenie kapacity odstavných plôch v danej lokalite, nakoľko obyvatelia tohto sídliska parkujú na bývalých plochách zelene vid' na obrázku 4.8.



Obr. 4.8: Bývalé plochy zelene. [zdroj: vlastný].

Riešenie: vybudovať nový parkovací záliv s pozdĺžnym parkovaním. Riešenie zobrazuje obrázok 4.9.



Obr. 4.9: Návrh nového parkovacieho zálivu na ulici Cyrilometodská. [zdroj: vlastný].

Predpokladaný výsledok: zkludnenie dopravy v danej lokalite. Sídliisko 05 by získalo 5 nových odstavných plôch. Deficit odstavných plôch by klesol z počtu 659 na 654.

Sídlisko 05 zóny N13 a N14

Zóny N13 a N14 sa taktiež nachádzajú v zelenej zóne Sídlisko 05 a zobrazuje ich obrázok 4.6.

Popis: navrhnutie zlegalizovania parkovania v týchto zónach.

Dôvod: zvýšenie kapacity legálnych odstavných plôch v danej lokalite, nakoľko obyvatelia tohto sídliska parkujú na zničených plochách zelene vid' na obrázku 4.8.

Riešenie: vybudovať a prerobiť existujúce miesta nelegálneho parkovania na nové parkoviská s kolmým parkovaním. Navrhované riešenie je doplniť chýbajúce vrstvy a parkovisko vybaviť zatravnovacou betónovou dlažbou s kombináciou zámkovej dlažby na vyznačenie parkovacích miest ako je možno vidieť na obrázku 4.2. Vyhradené parkovacie miesta pre vozidlá prepravujúce osoby s ŤZP sa navrhujú s asfaltovým povrchom. Výhoda tohto návrhu je zadržiavanie a vsakovanie daždovej vody v meste, lepšia mikroklima okolia vďaka zeleni, menšia prašnosť a lepšia estetika daného miesta.

Predpokladaný výsledok: sídlisko 05 by získalo odhadom 65 nových legálnych odstavných plôch. Deficit odstavných plôch by klesol zo 659 miest na 594.

Toto je iba zopár príkladov, ako by sa dala zlepšiť aktuálna situácia v meste. V skutočnosti ich je omnoho viac.

Ružové zóny RD

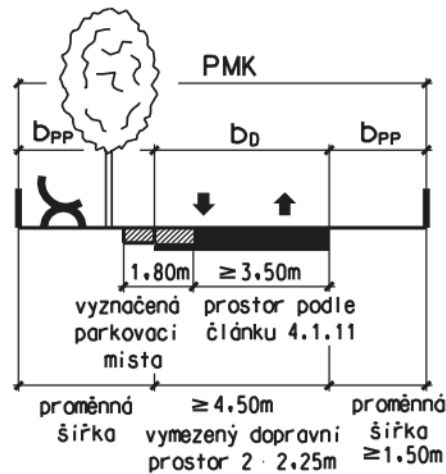
Do týchto zón sa navrhujú zóny 30 alebo zóny 20 – obytné zóny v menej frekventovaných alebo slepých uliciach, súkromné parkovanie na vlastnom pozemku nie v uličnom profile. Konkrétne miesta alebo ulice by boli vybrané na základe podrobnejšej analýzy a sčítania dopravy. Súkromné parkovanie na vlastnom pozemku sa dá navrhnuť už len v nových plánovaných častiach, ktoré by boli regulované. Tieto návrhy by zlepšili celkovú situáciu na uliciach. Zlepšila by sa bezpečnosť v daných uliciach, priechodnosť ulíc, plynulosť. Bolo by tam dostatok miesta pre zmiešanú dopravu (pešiu dopravu, automobilovú ale aj cyklistickú). Zachovali by sa zelené pásy, takže by na uliciach zostala prirodzená príjemná klíma, taktiež by zeleň pomáhala proti prašnosti na uliciach. Ochladzovala by okolie v letných horúcich dňoch. Vhodný príklad zobrazuje obrázok 4.10.

4.2 Parkovanie pre bicykle

Pre podporu cyklistickej dopravy je nevyhnutné navrhovať nové cyklotrasy, ale aj správne, vhodné bezpečné a praktické stojany na bicykle a inú infraštruktúru ako napríklad servisné miesta. V prvom rade sa navrhuje lepšia komunikácia a spolupráca medzi mestom a obyvateľmi. Kooperácia medzi týmito dvoma stranami, aby sa zvýšil záujem zo strany mesta v tejto oblasti. Z analytickej časti vyplýva, že najväčšie nedostatky majú oblasti sídlisk, kde ľudia parkujú svoje bicykle doma v bytoch, na balkónoch, v pivniciach z dôvodu absencie stojanov pred panelákmi. Ďalej sú to rekreačné oblasti v ktorých tiež absentujú stojany a kde je predpoklad vysokej návštevnosti cyklistov z dôvodu rekreácie, detských ihrísk, zelených plôch, športových ihrísk, atď.

Metodika

Prvý krok bola analýza parkovacích a odstavných miest pre automobily, pri ktorej bol vyzorovaný aj problém s parkovaním bicyklov, ktorý sa táto práca pokúsy v tejto sekcii



Obr. 4.10: Príklad typu komunikácie v obytnej zóne. Obrázok je prevzatý z [20].

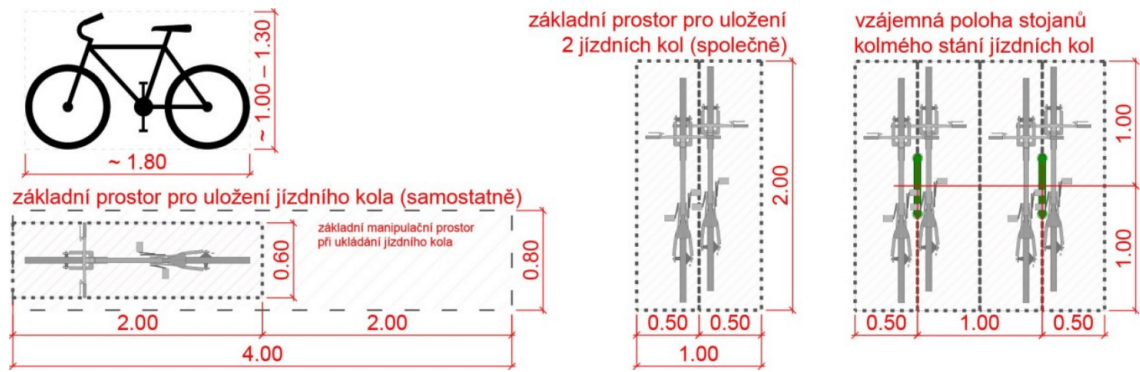
zmierniť. Druhý krok bola analýza parkovania bicyklov, z ktorej vyplývajú dva hlavné nedostatky a to parkovanie na sídliskách a v rekreačných zónach. Tieto zóny sú zároveň aj veľmi navštevované hlavne tie rekreačné a preto sa im práca bude venovať najviac.

Kritériá podľa ktorých boli vyberané miesta pre stojany na bicykle. Prvý dokument podľa ktorého sa postupovalo boli TP (Technické podmínky) 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Obecne riešenie cyklistickej statickej dopravy – bezpečné odkladanie a uzamykanie bicyklov – je spolu so zlepšovaním infraštruktúry pre samotnú jazdu na bicykli neoddeliteľnou súčasťou celkovej cyklistickej koncepcie a zaistenie odpovedajúcich podmienok pre používanie bicyklov [24].

Základná požiadavka je možnosť stabilného opretia všetkých bežných bicyklov a ľahkého bezpečného uzamknutia rámu a oboch kolies bicykla ku stojanu:

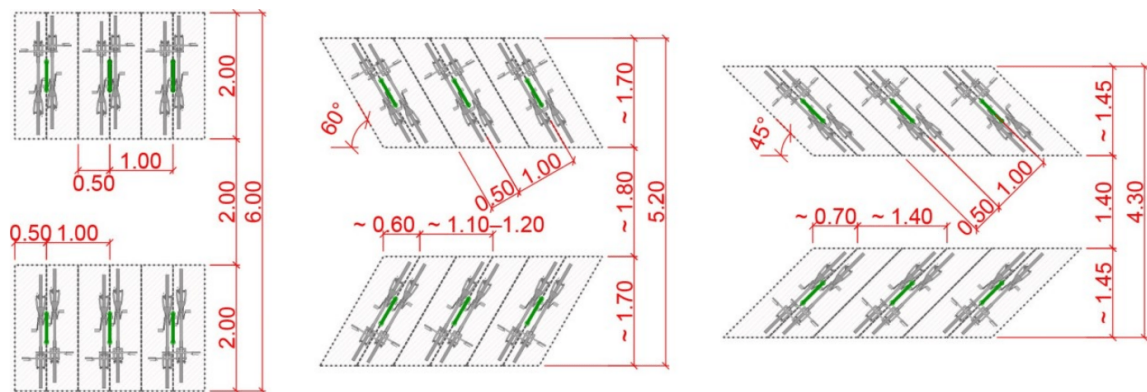
- optimálne sú pevné, ukotvené kovové stojany tvaru otočeného “U” alebo obdobné – pri vhodnom umiestnení sa o takýto stojan dajú uzamknúť dva bicykle,
- stojan má mať stálu povrchovú úpravu bez ostrých hrán a prvkov, ktoré môžu poškodiť bicykel alebo môžu spôsobiť úraz,
- stojan má byť umiestnený v rámci spevneného povrchu, nespevnený povrch je prípustný iba v krajinnom prostredí,
- zaistenie ľahkej údržby a upratovania,
- voľne položené prenosné stojany nie sú príliš vhodné [24].

Obrázok 4.11 zobrazuje základné priestorové požiadavky pro manipuláciu a umiestnenie dvoch bicyklov.



Obr. 4.11: Základné priestorové požiadavky. [zdroj: [24]].

Obrázok 4.12 zobrazuje základné priestorové požiadavky podľa spôsobu usporiadania bicyklov.



Obr. 4.12: Základné priestorové požiadavky a usporiadanie. [zdroj: [24]].

Pri umiestňovaní stojanov na verejných priestranstvách a ďalších prvkov parkovacej infraštruktúry sa zohľadňuje vhodnosť polohy a spôsobu prevedenia funkčnosti, bezpečnosti bezbarierovosti a prístupnosti:

- stojany sa umiestňujú mimo hlavné koridory,
- prednostne sa používa pás komunikácie určený pre parkovanie automobilov, stromoradie, prvky mobiliáru, atď.,
- v zástavbe sa používajú tiež pre zaistenie dostatočných rozhľadových pomerov pred prechody pre chodcov na komunikáciách s parkovaním vozidiel,
- prístup a príjazd ku stojanom by mal byť prednostne umožnený z vozovky aj chodníku súčasne,
- umiestňovanie stojanov pri budovách, ktoré slúžia ako prirodzená vodiaca línia pre osoby s obmedzenou schopnosťou orientácie, je prípustné za predpokladu zvýšenia plochy parkovania o min. 0,06 m, resp. preloženie a oddialenie vodiacej línie,

Varianta 1

Najvhodnejší typ stojanu na bicykle sú samostatne kotvené kovové stojany s “U” profilom. Vhodný materiál je oceľ s antikoróznou úpravou. Preferovaná výška stojanu na bicykle je približne od 0,85 m do 0,90 m. Celková hrúbka, šírka a aj dizajn stojanu musí zodpovedať kontextu verejného priestoru. Nesmie byť dominantným prvkom vo verejnom priestore. Výnimka pripadá do úvahy ak je to autorský zámer. Preferovaný profil stojanu je oblý z dôvodu minimalizácie úrazu. Špeciálna povrchová úprava pogumovaním je prijateľné opatrenie proti oderu rámov bicyklov. Kotvenie stojanov môže byť povrchové alebo podpovrchové, minimálna nosnosť musí byť 50 kg. Výška a dizajn stojanu musí umožniť uzamknutie rámu vo výške sedacej trubky a nie len kosela samotného. Je to z dôvodu bezpečnosti a stability. Konkrétnu ukážku vhodného stojanu zobrazuje obrázok 4.14 [26]



Obr. 4.14: Príklad vhodného stojanu kotveného podpovrchovo. Obrázok je prevzatý z [26].

Varianta 2

Druhým najvhodnejším typom stojanu je pozdĺžny stojan kotvený do steny budovy. Tiež musí spĺňať všetky vyššie uvedené parametre. Vhodný príklad stojanu zobrazuje obrázok 4.15



Obr. 4.15: Príklad vhodného stojanu kotveného do steny budovy. Obrázok je prevzatý z [26].

Návrhy pre existujúce, ale nevyhovujúce stojany na bicykle

Všetky “lámače kolies” a im podobné typy stojanov na bicykle sa navrhujú v budúcnosti vymeniť za reprezentatívnejšie (to závisí hlavne od ich lokality), bezpečnejšie, praktickejšie, funkčné ako je napríklad varianta 1 alebo varianta 2. Ďalej nasleduje návrh nových lokalít na stojany.

Na základe vyššie spomínaných požiadavkov a kritérií vznikla mapa s jednotlivými novými miestami, kde sa navrhujú nové stojany na bicykle. Jednotlivé veľkosti a kapacity stojanov sú len odhadované. Presnejšie rozmery a kapacity by určila konkrétna analýza a intenzita dopravy na daných miestach. Na obrázku 4.16 sú zobrazené jednotlivé nové miesta s návrhom nových stojanov na bicykle. Jednotlivé podzóny:

- ružová bodkovaná zóna zobrazuje nové návrhy stojanov na bicykle.



Obr. 4.16: Mapa novo navrhovaných miest na stojany na bicykle. [zdroj: [15], spracovanie: vlastné].

01.

Popis: návrh nového stojanu na bicykle vid' na obrázku 4.17. Miesto je blízko pri ceste oddelované ochrannými stĺpkami, ktoré by stojan mohol nahradiť, tým by prispel ku skrášleniu miesta a nijako by nenarúšal hlavný peší koridor a je to aj začiatok pešej zóny.



Obr. 4.17: Miesto novo navrhnutých stojanov na bicykle na konci pešej zóny. [zdroj: vlastný].

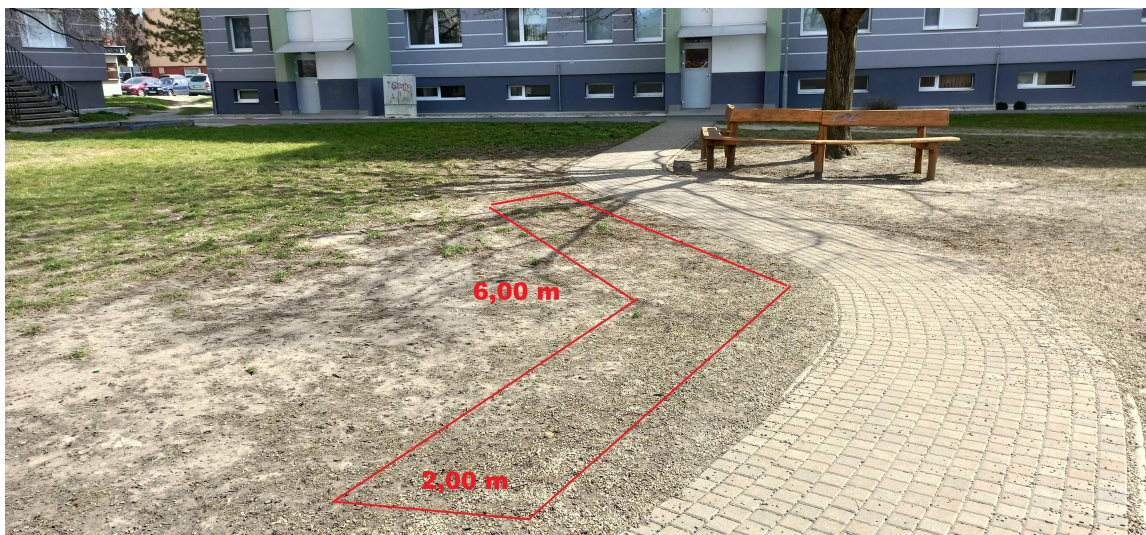
Dôvod: v danom spádovom okolí nie je k dispozícii žiadny iný stojan. Je to začiatok pešej zóny, kde je nespočetné množstvo obchodov a interakcie.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: zisk 12 nových miest.

02.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.18.



Obr. 4.18: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

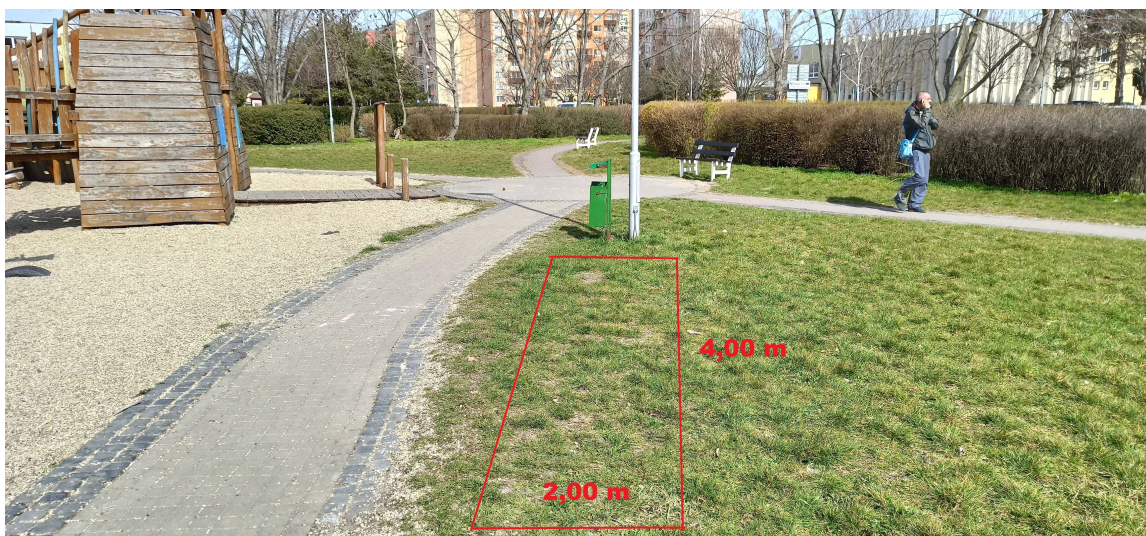
Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan. V blízkosti sa taktiež nachádza ďalšie betónové ihrisko, výbeh pre psov menší umelo vytvorený kopec a veľká zelená plocha, ktorá má predpoklad na využitie iných športových aktivít.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita.

03.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.19.



Obr. 4.19: Vhodné miesto vedľa detského ihriska [zdroj: vlastný].

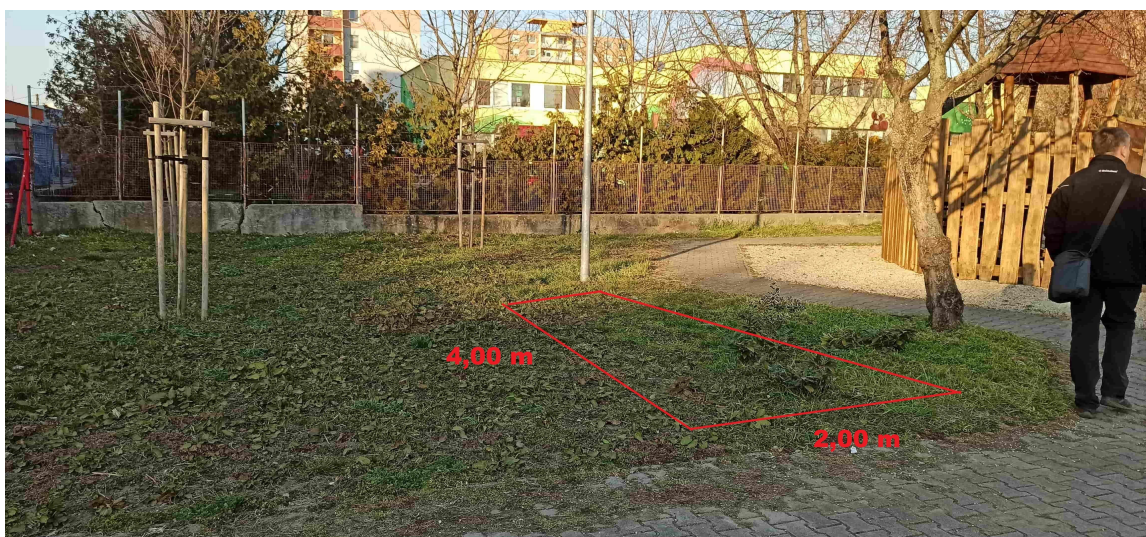
Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita.

04.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.20.



Obr. 4.20: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

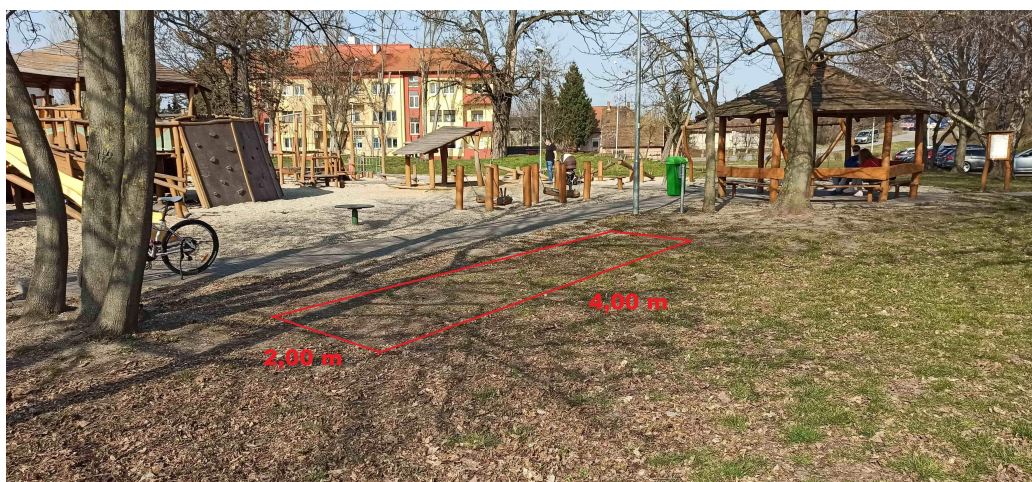
Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita.

05.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle na detskom ihrisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.21.



Obr. 4.21: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

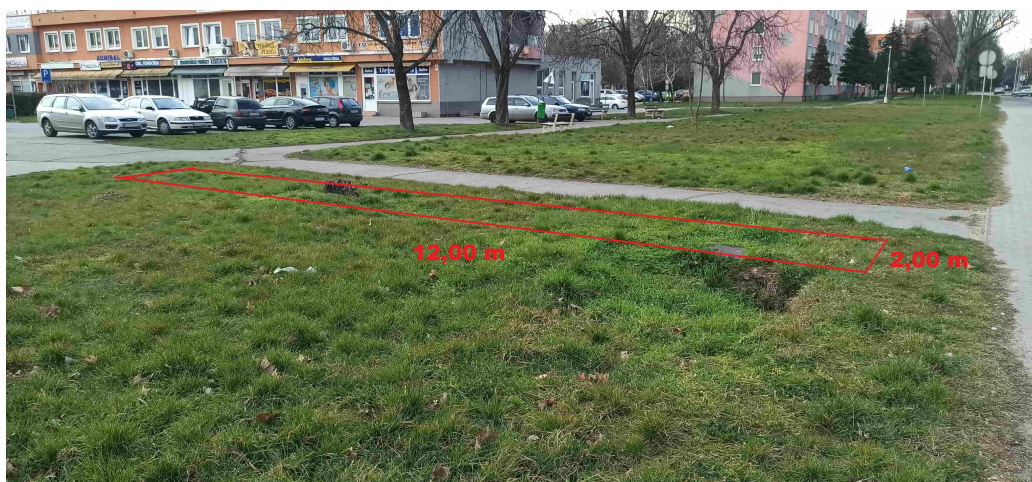
Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: návrh varianty 1 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita detského ihriska.

06.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle pri autobusovej stanici, ktorý zobrazuje obrázok 4.22. Alternatíva pri tomto mieste by mohla byť aj strážené parkovisko pre bicykle napríklad kamerovým systémom.



Obr. 4.22: Vhodné miesto vedľa komunikácie pre chodcov pri autobusovej stanici. [zdroj: vlastný].

Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita autobusovej stanice.

07.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle v parku pri artézskej studni, ktorý zobrazuje obrázok 4.23.



Obr. 4.23: Vhodné miesto vedľa komunikácie pre chodcov. [zdroj: vlastný].

Dôvod: v danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

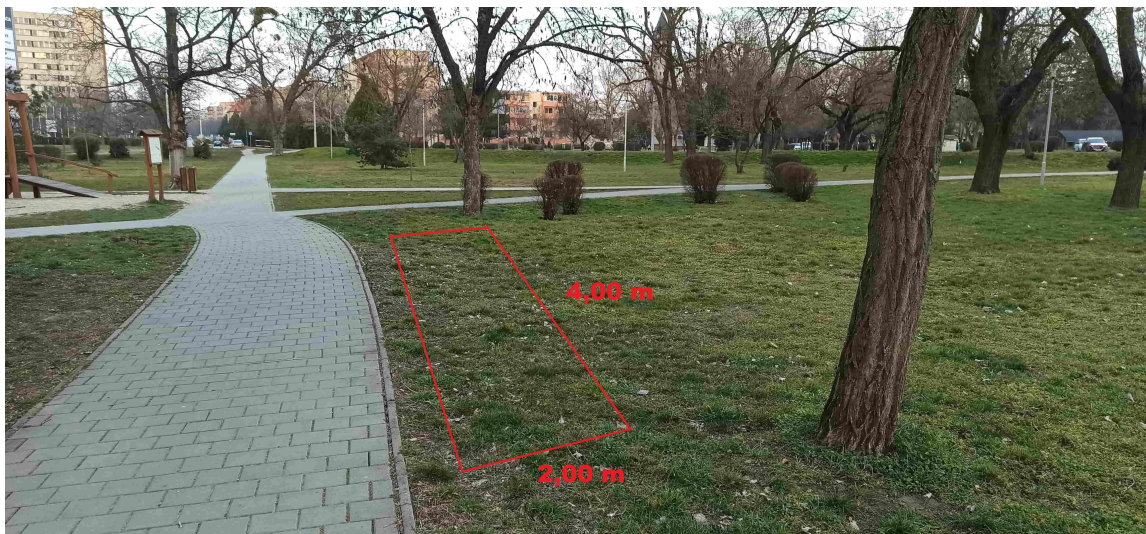
Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita parku.

08., 09.

Popis: nové návrhy stojanov na bicykle v parku, ktoré zobrazujú obrázky 4.24, 4.25.



Obr. 4.24: Vhodné miesto vedľa komunikácie pre chodcov. [zdroj: vlastný].



Obr. 4.25: Vhodné miesto vedľa komunikácie pre chodcov. [zdroj: vlastný].

Dôvod: tento park je v meste obľúbené miesto. Nachádza sa v blízkosti centra. V okolí sa nachádza aj veľa občianskej vybavenosti, reštaurácie, fitness centrum, atď. V danom okolí sa nenachádza žiadny stojan.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita parku.

10.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle vedľa detského ihriska, ktorý zobrazuje obrázok 4.26.



Obr. 4.26: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: park je obľúbený, ale nie sú v ňom žiadne stojany.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

11.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle vedľa workoutového ihriska, ktorý zobrazuje obrázok 4.27.



Obr. 4.27: Vhodné miesto vedľa workoutového ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: park je obľúbený a je jediný v celom meste, ale nie sú v ňom žiadne stojany.

Riešenie: návrh varianty 1 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

12.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle vedľa volejbalového a basketbalového ihriska, ktorý zobrazuje obrázok 4.28.



Obr. 4.28: Vhodné miesto vedľa volejbalového ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: ihriská sú obľúbené, ale nie sú pri nich žiadne stojany.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

13.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle vedľa detského ihriska, ktorý zobrazuje obrázok 4.29.



Obr. 4.29: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: park je obľúbený, ale nie sú v ňom žiadne stojany.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

14.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle vedľa detského ihriska a jazera, ktorý zobrazuje obrázok 4.30.



Obr. 4.30: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: park a jazero sú obľúbené miesta, ale nie sú v pri nich žiadne stojany.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

15.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle v parku, ktorý zobrazuje obrázok 4.31.



Obr. 4.31: Vhodné miesto vedľa detského ihriska. [zdroj: vlastný].

Dôvod: tento park je taktiež obľúbené miesto, ale nie sú v ňom žiadne stojany.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita celej lokality.

16.

Popis: nový návrh stojanu na bicykle pri miestach na sedenie, ohniskách a vodnej elektrárni, ktorý zobrazuje obrázok 4.32.



Obr. 4.32: Vhodné miesto pri vodnej elektrárni. [zdroj: vlastný].

Dôvod: frekventovaná zastávka na hrádzi bez stojanov.

Riešenie: navrhuje sa varianta 1, ktorú zobrazuje obrázok 4.14.

Predpokladaný výsledok: nové miesta a zvýšená atraktivita lokality.

4.3 Zrealizované návrhy

Po takmer roku od vypracovania prvej verzie tejto práce a v rámci spolupráce s mestom sú v tejto sekcii popísané jednotlivé už zrealizované návrhy. Jedná sa o vylepšenia cyklistickej infraštruktúry konkrétne ide o stojany na bicykle a jednotlivé lokality, ktoré sa dali rýchlo a lacno zrealizovať a sú hneď viditeľné v mestskom priestore. Zoznam zrealizovaných návrhov na stojany na bicykle:

03. Nový stojan na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.33.



Obr. 4.33: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

04. Nový stojan na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.34.



Obr. 4.34: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

05. Nový stojan na detskom ihrisku na sídlisku, ktorý zobrazuje obrázok 4.35.



Obr. 4.35: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

06. Nový stojan na autobusovej stanici, ktorý zobrazuje obrázok 4.36.



Obr. 4.36: Nový stojan na autobusovej stanici. [zdroj: vlastný].

08., 09. Nový stojan v parku pri detských ihriskách a v blízkosti centra mesta, ktorý zobrazuje obrázok 4.37.



Obr. 4.37: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

10. Nový stojan na detskom ihrisku v rekreačnej oblasti na Čerešnej ulici, ktorý zobrazuje obrázok 4.38.



Obr. 4.38: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

13. Nový stojan na detskom ihrisku v rekreačnej oblasti na Sihoti, ktorý zobrazuje obrázok 4.39.



Obr. 4.39: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

15. Nový stojan na detskom ihrisku v parku pri nemocnici, ktorý zobrazuje obrázok 4.40.



Obr. 4.40: Nový stojan na detskom ihrisku. [zdroj: vlastný].

Tieto zrealizované návrhy nie sú presne podľa štandardov navrhovania a bezpečnosti parkovania bicyklov ako je písanie vyššie, ale slúžia ako dočasné riešenia. Mesto nemuselo investovať skoro žiadne financie do týchto stojanov na bicykle, lebo ich mala uložené v depozitári mesta.

Kapitola 5

Záver

Skúsenosti posledných rokov ukazujú, že mestská mobilita nie je riešiteľná nekonečným rozširovaním ciest, pridávaním parkovacích miest, zaberaním ďalších plôch pre potrebu individuálnej dopravy. Ani miliardové investície do diaľnic a obchvatov neurobia mesto lepším. Naopak, čiastočne aj vďaka nim zhoršujúce sa životné prostredie v meste vyháňa obyvateľov do satelitov a vytvára tak ďalší tlak na investície, čím sa kruh uzatvára. Jediné podpora lepšieho prostredia v meste, najľahšie dosiahnuteľná rozvojom pešej, cyklistickej a verejnej hromadnej dopravy, môže zmeniť túto zdanlivo neriešiteľnú situáciu.

Hlavným cieľom tejto práce bolo vytvorenie akého si nezáväzného podkladu pre problematiku statickej dopravy v meste Nové Zámky. Podstatou bolo nájdenie čo najoptimálnejších riešení problémov statickej dopravy v meste Nové Zámky vo vybraných lokalitách. Na týchto miestach boli spracované merania, šetrenia, analýzy a následne boli navrhnuté opatrenia ku zlepšeniu statickej dopravy a celkovej situácie mesta.

Hranice riešeného územia sú definované katastrálnym územím mesta Nové Zámky. Zo štatistiky sčítania dopravy vyplýva, že intenzita dopravy na hlavných ťahoch mesta kolíše. Zatiaľ čo na ceste I. triedy I/64 a ceste II. triedy II/563 má stúpavú tendenciu, na cestách III. triedy má klesavú tendenciu. Stupeň motorizácie a aj stupeň automobilizácie má za posledných 10 rokov klesajúcu tendenciu, čo značí zvýšenie počtu automobilov na komunikáciách, na parkoviskách, na sídliskách.

V analytickej časti práce bolo mesto rozdelené do niekoľkých logických zón pre zjednodušenie práce, prehľadnosti. Ide o červenú zónu Centrum, modré zóny Širšie centrum, zelené zóny Sídliská, ružové zóny RD, žlté zóny priemyslu a oranžové zóny rekreácie. Analýza bola zameraná iba na mestské pozemky, do ktorých patria ulice, verejné priestranstvá, parky, parkoviská, námestia. Na overenie majiteľa pozemku bol využívaný kataster nehnuteľností. Druhým overením bol osobný prieskum riešených oblastí. Metodika prieskum parkovania zachytáva reálny obraz statickej dopravy v meste Nové Zámky. Hlavne sa jedná o parkovanie osobných automobilov. Zistovalo sa rozdelenie podľa vzťahu k pozemnej komunikácii, či sa jedná o pozdĺžne, kolmé alebo šikmé parkovanie, druh povrchu, typ parkovania, kapacity parkovacích a odstavných plôch, či sú miesta spoplatnené alebo nie. Vykonávaná bola v období od septembra 2020 do apríla 2022 v kritických hodinách, v ktorých sa dá predpokladať maximálna obsadenosť. V centre mesta sú to obedňajšie hodiny, na sídliskách večerné a nočné hodiny. Pasportizácia parkovacích a odstavných plôch bola vykonávaná peším prieskumom v teréne. Do mapového podkladu boli zaznačené všetky miesta na verejných priestoroch, kde sa vyskytovali zaparkované automobily. Do pasportu neboli zakreslované plochy vozidiel parkujúce na súkromných pozemkoch. Kapacita parkovacích miest v červenej zóne Centrum 01 je 349 parkovacích miest. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 85 %

obsadenosť, čo je 297 miest. V rámci tejto zóny prebehlo meranie obrátkovosti parkovísk. Boli vybrané všetky parkoviská v centre mesta a jedno v jeho tesnej blízkosti z nich je 6 mestských verejných a jedno súkromné. Všetky tieto parkoviská sú spoplatnené. Metodika merania obrátkovosti parkovísk spočívala na základe fotenia Evidenčných čísiel vozidiel zaparkovaných na parkoviskách. Fotky EČV boli zachytávané na mobilný telefón. Meranie prebiehalo počas bežných pracovných dní (utorok, štvrtok). Fotenie prebiehalo od 06:00 do 18:00 v intervale každú celú hodinu, celkovo 13 fotení za deň. Každé parkovisko sa fotilo iba jeden bežný pracovný deň za každého počasia. Dáta z fotiek boli ručne prepísané do excelovských tabuliek, kde sa spracovali do zrozumiteľných tabuliek a grafov. Vyhodnotenie obrátkovosti parkovísk v centre mesta Nové Zámky prinieslo nasledovný výsledok: priemerná maximálna obsadenosť počas špičky bola približne 80 % kapacity parkovísk. Parkovacie kapacity v centre mesta sú dostatočné. Kapacita parkovacích miest v modrej zóne Širšie centrum 01 je 723 parkovacích miest, z toho 608 vyznačených dopravným značením a 115 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 70 % obsadenosť, čo je 506 miest. Kapacita parkovacích miest v modrej zóne Širšie centrum 02 je 164 parkovacích miest, z toho 110 vyznačených dopravným značením a 54 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 40 % obsadenosť, čo je 66 miest. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 01 JUH je podľa štúdie z roku 2015 2 514 miest. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 94 % obsadenosť, čo je 2 368 miest. Maximálny počet parkujúcich vozidiel v zelenej zóne Sídliisko 02 Nábregie je podľa štúdie z roku 2015 1 582 vozidiel. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 03 je 361 odstavných miest, z toho 96 vyznačených dopravným značením a 265 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 105 % obsadenosť, čo je 379 miest. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 04 je 614 odstavných miest, z toho 204 vyznačených dopravným značením a 410 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 110 % obsadenosť, čo je 675 miest. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 05 je 1 430 odstavných miest, z toho 771 vyznačených dopravným značením a 659 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 110 % obsadenosť, čo je 1 573 miest. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 06 je 356 odstavných miest, všetky sú vyznačené dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 65 % obsadenosť, čo je 231 miest. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 07 je 63 odstavných miest, z toho 55 vyznačených dopravným značením a 8 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 100 % obsadenosť. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 08 je 170 odstavných miest, z toho 149 vyznačených dopravným značením a 21 nevyznačených dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 100 % obsadenosť. Kapacita odstavných miest v zelenej zóne Sídliisko 09 je 60 odstavných miest, všetky sú vyznačené dopravným značením. V dobe prieskumu mali tieto miesta v priemere 100 % obsadenosť. Výsledky z ružových zón RD sú, že väčšina automobilov je odstavená na komunikácii, na zelených pásoch, ktoré sú už často prerobené na vlastné odstavne plochy napríklad betónovou zámkovou dlažbou, aj keď pozemok patrí mestu. Zvyšok parkuje na vlastných pozemkoch. Žlté priemyselné zóny nemajú väčšie problémy, lebo v nich väčšina parkuje na vlastných súkromných parkoviskách vo dvoroch firiem. V oranžových rekreačných zónach je zvyčajne parkovanie zakázané aj keď sa občas nájde niekto, kto tento zákaz poruší a tým ničí okolitú zeleň. Inak je v týchto zónach len zopár výnimiek, kde sa dá zaparkovať vozidlo.

Časť parkovania bicyklov vznikla pri analýze parkovacích a odstavných plôch pre automobily z dôvodu toho, že bicykle sú často zamknuté o zábradlia, o zvislé dopravné značenie

alebo sú len tak pohodnené v parku na tráve alebo sú opreté o iný mestský mobiliár. Táto časť je doplnok k tejto bakalárskej práci. Metodika analýzy parkovania bicyklov spočívala v terénnom šetrení územia mesta. Tiež boli mapované iba lokality na mestských pozemkoch. Sledované aspekty boli funkčnosť stojanov, bezpečnosť, atraktivita a kapacita. Na základe terénneho prieskumu vznikla mapa existujúcich stojanov na bicykle, ktorá zobrazuje 23 lokalít stojanov. Väčšina lokalít sa nachádza v centre mesta. Ostatné sa nachádzajú pri verejnej infraštruktúre ako je napríklad nemocnica, kino, autobusová alebo vlaková stanica.

Problémy vo vyhodnotení súčasného stavu sú lokálny nedostatok odstavňích plôch hlavne na sídliskách, chýba ucelenosť zóny regulovaného parkovania a jeho rozšírenie, zahustené uličné siete odstavenými osobnými automobilmi, ale aj plochy zelene, komunikácie pre chodcov, kde automobily stoja v rozpore s pravidlami cestnej premávky. Ďalej sú to nevyznačené parkovacie a odstavňé miesta, plochy. V zónach sídlisk, kde prevláda vysokopodlažná panelová zástavba zo 60. rokov je problém s kapacitou odstavňích miest celoplošný. V dobe výstavby týchto sídlisk bol stupeň automobilizácie nižší a tým pádom aj nižší dopyt po parkovacích kapacitách. S rastom automobilizácie došlo k obratu a existujúce kapacity sú dnes nedostatočné. Počet parkovacích miest a odstavňích plôch v meste je 8 131 a z toho 1 525 miest nie je vyznačených ani vodorovným a ani zvislým dopravným značením. Z tohto vyplýva ďalší nedostatok statickej dopravy v meste Nové Zámky. Parkovisko za Zámčanom (súkromné) ako jediné nemá spevnený povrch a vyznačené parkovacie miesta.

Nepraktický dizajn stojanov znižuje ich kapacity a tým aj ich kvalitu. Jediné miesto na stojane kde sa dá bezpečne zamknúť bicykel je jeho kraj. V zónach rekreácie, kde sú športové ihriská, deťské ihriská a je tam očakávaný príchod cyklistov absentujú stojany na bicykle a tým sa len zvyšuje automobilová doprava do týchto zón a vzniká parkovanie na zeleni, v zákaze.

Pri porovnávaní mesta Nové Zámky s inými mestami sa dá konštatovať nasledovné. Väčšina miest má podobné alebo rovnaké problémy, čo sa týka odstavovania automobilov na sídliskách a nedostatkom miest, ale aj v uličných profiloch. Majú tiež regulované alebo čiastočne regulované parkovanie v centre mesta, či už finančne alebo znížením kapacít. V každom meste sa nájde niekto, kto parkuje na zeleni alebo na komunikácii pre chodcov a tým porušuje pravidlá cestnej premávky. Zavedením regulácií a obmedzením parkovania v jednej časti mesta sa tento problém presúva do ďalšej časti mesta, kde ešte neplatí regulácia. Pri tomto zistení sa dá tvrdiť, že regulácia nie je všetko, ale treba k tomu zmeniť aj ľudské myslenie a pripraviť na to obyvateľov, čo je beh na dlhú trať na niekoľko rokov, desaťročí.

Na základe konzultácií so zástupcami mesta, terénnych šetrení, dopravných prieskumov a analýz územia bola vytvorená SWOT analýza aktuálnej automobilovej aj cyklistickej dopravy.

Prvá časť návrhov je zameraná na parkovanie pre osobné automobily a ďalej je rozdelená na všeobecné a konkrétne návrhy. Medzi všeobecné návrhy je zaradené regulované parkovanie áut na území mesta, úprava dopravného značenia v tomto prípade je myslené vyznačenie chýbajúcich parkovacích a odstavňích miest zvislým aj vodorovným dopravným značením, v zónach RD, kde je problém s odstavovaním vozidiel na uliciach navrhnuť zóny 30, zóny 20 alebo zjednosmernenie ulíc pre skľudnenie dopravy, zlepšenie bezpečnosti a pre zvýšenie odstavňích plôch tam kde to je potrebné a kde je to možné zrealizovať. Ku konkrétnejším lokalitám sa navrhuje dôkladná analýza a vyhodnotenia daných miest. Ďalej to môže byť systém zdieľaných automobilov takzvaný Car-sharing, ktorý vie v meste nahradiť jedným zdieľaným autom 10 osobných automobilov, rozšírenie zón plateného státi, parkovacie domy, na ktoré by sa spravila štúdia. V konkrétnych návrhoch sa navrhuje

na parkovisku za Zámčanom (súkromné) vybudovať pevný povrch so vsakovaním daždovej vody, vyznačenie parkovacích miest. Na sídlisku 03 sa navrhuje parkovací záliv v strede ulice Komárňanská medzi dvoma križovatkami, kde momentálne aj parkujú vodiči z dôvodu nedostatku odstavných miest. Dôvod je zníženie nedostatku odstavných plôch v danej lokalite. Toto riešenie by vytvorilo 8 nových odstavných plôch, len minimálne by zasahovalo do zelene. Na sídlisku 05 sa navrhuje parkovací záliv v strede ulice Cyrilometódska medzi dvoma križovatkami. Dôvod je zníženie nedostatku odstavných plôch v danej lokalite. Toto riešenie by vytvorilo 5 nových odstavných plôch. Skoro nijak nezasahuje do zelene, akurát je treba spraviť jemné úpravy okolia. Ďalej sa na tomto sídlisku navrhujú z týchto zón N13 a N14 spraviť legálne odstavné plochy dobudovaním vhodného povrchu. Dôvod je prostý v týchto zónach už prebieha parkovanie a je v takom štádiu, že sa tu nedá hovoriť o parkovaní na zeleni, ale o parkovaní na stvrdnutej zemi. Toto riešenie by výrazne pomohlo danej oblasti s odhadom 65 nových odstavných plôch.

Druhá návrhová časť je zameraná na parkovanie pre bicykle. Metodika návrhu nových miest spočíva z analýzy parkovania bicyklov, kde boli zistené nedostatky v lokalitách sídlísk a v rekreačných lokalitách. Druhým krokom bolo vytipovať miesta s vyššou intenzitou a predpokladom vyššej návštevnosti cyklistov ako sú napríklad parky, detské ihriská, športové ihriská, atď. Ďalej v týchto zónach boli vybrané vhodné miesta pre stojany na bicykle podľa TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Navrhujú sa 2 varianty stojanov na bicykle podľa Princípov a štandardov stojanov na bicykle od Metropolitného inštitútu Bratislava. Pre existujúce, ale nevyhovujúce stojany na bicykle ako sú napríklad "lámače kolies" sa navrhuje do budúcnosti vymeniť ich za variantu 1 alebo 2, poprípade inú alternatívu. Celkovo sa navrhuje 16 nových lokalít stojanov na bicykle. Väčšinou sa jedná o detské parky, ihriská.

V tretej návrhovej časti sú spomenuté už zrealizované návrhy v rámci spolupráce s mestom. Jedná sa o dočasné riešenia stojanov na bicykle, ktoré sa dali rýchlo a lacno zrealizovať. Z celkovo 16 navrhovaných nových miest pre stojany na bicykle bolo už 8 zrealizovaných.

Ako ďalší problém je nedostatočné využívanie udržateľných foriem dopravy. Mesto má rovinatý terén, ktorý je pre chodcov a cyklistov ideálny. Cyklodoprava spolu s kvalitnou MHD by predstavovala efektívnu alternatívu oproti individuálnej automobilovej doprave. Mesto by malo podporiť cyklodopravu vybudovaním ďalších cyklotrás a infraštruktúry. Tu je ale treba spraviť prieskum daných lokalít a zhodnotiť pohyb cyklistov a podľa výsledkov prieskumu na najvyťaženejších trasách zvážiť možnosti riešenia cyklotrasy. Ďalší problém je dochádzka zo spádových (satelitných) území (zóny RD a prilahlé obce) z dôvodu chýbajúcej infraštruktúry (firmy, školy, škôlky, práca, atď.), ktorá je každý pracovný deň. Ide o opakovanú činnosť z dôvodu zamestnania, doprovod detí do školy, krúžkov, atď. Cez víkendy sú to prevažne cesty za nákupmi, za zábavou či za kultúrou. Forma dopravy je prevažne vždy individuálna automobilová. Nie je to jednoduchá problematika, závery sú závislé od organizačných a legislatívnych bodov, nezáleží iba na zmenách parkovania, regulácie dopravy, ale tiež aj na politických krokoch a zmýšľaní ľudí.

Literatúra

- [1] [online]. [cit. 2022-04-01]. Dostupné z: <https://www.litovel.eu/>.
- [2] [online]. [cit. 2022-04-01]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/>.
- [3] [online]. [cit. 2022-04-01]. Dostupné z: <https://pardubice.eu/>.
- [4] [online]. [cit. 2022-04-01]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/>.
- [5] [online]. [cit. 2022-04-01]. Dostupné z: <https://prijram.eu/>.
- [6] [online]. Čile: [b.n.] [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <https://mundus-kosmos.s3.eu-central-1.amazonaws.com/images/sites/11/2020/01/17083933/img-20200124-153258-2-scaled.jpeg>.
- [7] [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanky/plodne-zklidnovani-dopravy-zony-30/>.
- [8] *ANALÝZA VLIVU NOVÉ ORGANIZACE DOPRAVY A ZÓNY 30 NA ÚZEMÍ KARLÍNA V PRAZE 8* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <https://www.praha8.cz/file/1Bm1/Analyza-vlivu-zony-30.pdf>.
- [9] *Barcelona alega que su «zona 30» reduce accidentes* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <http://www.abc.es/20110202/local-cataluna/abci-barcelona-presume-zona-dias-201102021826.html>.
- [10] *Dimensions of a Parking Space* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <http://www.dimensionsinfo.com/dimensions-of-a-parking-space/>.
- [11] *Dočasné parkovanie v centrálnej zóne Nové Zámky* [online]. [cit. 2022-02-11]. Dostupné z: <https://www.parkovanienovozamky.sk>.
- [12] *Martinský parkovací systém* [online]. [cit. 2022-02-11]. Dostupné z: <https://www.parkovanie-martin.sk>.
- [13] *Regulované parkovanie áut* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/download/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf.
- [14] *Speed limit compliance and enforcement, Des McKibbin* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/1415.pdf>.
- [15] *WMS server OpenStreetMaps* [online]. [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: <https://tile.openstreetmap.org/%7Bz%7D/%7Bx%7D/%7By%7D.png&zmax=19&zmin=0>.

- [16] *WMS server ortofotomapa Slovenska* [online]. [cit. 2021-04-22]. Dostupné z: https://zbgisws.skgeodesy.sk/zbgis_ortofoto_wms/service.svc/get.
- [17] *ZBGIS* [online]. [cit. 2022-04-03]. Dostupné z: <https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/kataster/detail/ease/basic/503011?pos=47.997238,18.121703,13>.
- [18] *Zóna 30 v Barcelone* [online]. [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: <https://mundus-kosmos.s3.eu-central-1.amazonaws.com/images/sites/11/2020/01/17083933/img-20200124-153258-2-scaled.jpeg>.
- [19] Mapa železničných tratí na Slovensku. *Zoznam železničných tratí na Slovensku* [online]. [cit. 2021-01-25]. Dostupné z: https://sk.wikipedia.org/wiki/Zoznam_železničných_tratí_na_Slovensku.
- [20] *ČSN 73 6110: Projektování místních komunikací*. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, január 2006.
- [21] *TP 030 Inteligentné dopravné systémy a dopravné technologické zariadenia*. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, november 2008.
- [22] *ČSN 73 6056: Odstavné a parkovacie plochy silničných vozidel*. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, marec 2011.
- [23] Nové Zámky. *VIKIMEDIA COMMONS* [online], 14. novembra 2016 [cit. 2021-01-15]. Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/Nové_Zámky.
- [24] *TP 179: Navrhování komunikací pro cyklisty*. Ministerstvo dopravy, máj 2017.
- [25] *Projekt - Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v meste Nové Zámky* [online], 30. novembra 2020 [cit. 2022-01-15]. Dostupné z: <https://www.novezamky.sk/projekt-rozvoj-cyklistickej-dopravy-a-cykloturistiky-v-meste-nove-zamky/d-39189>.
- [26] ACHBERGER, S., NOVÁČEK, O. a ŽITŇANSKÝ, R. *Princípy a štandardy stojanov na bicykle*. Metropolitný inštitút Bratislava [cit. 2021-03-13]. Dostupné z: <https://manual.mib.sk/manual/cyklostojanya/>.
- [27] CACH, T. [online]. 2012 [cit. 2022-03-29]. Dostupné z: http://www.praha7.cz/20816_Co-prinese-Zona-30-v-Praze-7.
- [28] GLAESER, E. *Triumf mesta*. Promedia, 2019. 400 s. ISBN 9788081597732.
- [29] GNAP, J., GOGOLA, M., PAEO, J., ONDRUŠ, J. a KUPČULJAKOVÁ, J. *Parkovacia politika v meste Nové Zámky*. Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinská univerzita v Žiline, december 2015 [cit. 2021-02-15]. Dostupné z: <https://www.novezamky.sk/parkovacia-politika-v-meste/ds-1618/archiv=0>.
- [30] HEINRICH, J. *Specifické problémy mobility* [online]. [cit. 2022-04-27]. Dostupné z: http://www.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_1.pdf.
- [31] HORVATH, D. *Pevnosť Nové Zámky. Druhé obliehanie Viedne* [online], 13. decembra 2013 [cit. 2021-01-16]. Dostupné z: <https://www.novezamkyfotoalbum.sk/druhe-obliehanie-viedne/>.

- [32] HRDINA, V. *Územný plán mesta Nové Zámky* [online]. 2016 [cit. 2021-01-22]. Dostupné z: <https://www.novezamky.sk/uzemny-plan-mesta-nove-zamky/ds-1297>.
- [33] IMHD. *Trasy liniek MHD* [online]. 2017 [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://imhd.sk/nz/media/mn/00001801/Linky-MHD-20170601.pdf>.
- [34] ŽITŇANSKÝ, R., NOVÁČEK, O., LUKAČOVIČ, A., ŠINGEROVÁ, P. a MARCINOV, M. *Manifest verejných priestorov*. Metropolitný inštitút Bratislava [cit. 2022-01-12]. Dostupné z: <https://manual.mib.sk/manual/manifest-verejnych-priestorov/>.
- [35] JEHLÍK, J. *Rukovět urbanismu*. Better Brand, 2016. 250 s. ISBN 9788026095583.
- [36] KOVÁČ, B. *PROBLEMATIKA DOPRAVY V URBANIZME A ÚZEMNOM PLÁNOVANÍ* [online]. [cit. 2022-04-21]. Dostupné z: https://www.fa.stuba.sk/buxus/docs/uu/PREDNASKY/DOPRAVA_2.pdf.
- [37] KRATOCHVÍL, P. *Architektura a veřejný prostor*. Zlatý řez, 2012. 164 s. ISBN 978-80-903826-4-0.
- [38] MINDOP. *Stupeň motorizácie a automobilizácie* [online]. [cit. 2021-11-19]. Dostupné z: https://www.mindop.sk/files/statistika_vud/reg_prev_ukazovatele.htm#k2.
- [39] PLÁŠEK, O. *Prednáška - Kolejová doprava ve městech*. Brno: [b.n.].
- [40] PRINC, V. *Management parkování*. [cit. 2022-01-12]. Dostupné z: https://vskp.vse.cz/23742_management_parkovani.
- [41] SSC. *Dopravné prieskumy* [online]. 2015 [cit. 2021-02-18]. Dostupné z: <https://www.ssc.sk/sk/cinnosti/rozvoj-cestnej-siete/dopravne-inzinerstvo.ssc>.
- [42] SSC. *Výsledky celoštátneho sčítania v meste Nové Zámky* [online]. 2015 [cit. 2021-02-17]. Dostupné z: https://www.ssc.sk/files/documents/dopravne-inzinerstvo/csd_2015/nr/scitanie_nove_zamky_2015.pdf.
- [43] SSC. *Cestná sieť mesta Nové Zámky* [online]. 2020 [cit. 2021-02-16]. Dostupné z: https://www.cdb.sk/files/galleries/mapy-okresov-50-000/nove_zamky_50-000.jpg.
- [44] VALLO, M. *Plán Bratislava*. Slovart, 2018. 304 s. ISBN 9788055635965.