



Hlavné mesto SR BA
oddelenie mestskej mobility
Primaciálne námestie 1
814 99 Bratislava



044
03.06.2019

MAGISTRÁT HL. M. SR BRATISLAVY	
31-05-2019	
Podacia číslo: 005 PM	Číslo spisu:
Prílohy/ listy:	Výdavky/č.

Váš list číslo/zo dňa Naše číslo Vybavuje/linka Bratislava
5320/27326/2019/PRA/Šim Dagmar, JUDr./59246 30.05.2019

Vec:

Pripomienky mestskej časti Bratislava Staré-Mesto k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

V súlade s ustanovením § 6 ods. 4 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení mestská časť Bratislava-Staré Mesto, Vajanského nábr. č. 3, 814 21 Bratislava, IČO 00603147, zastúpená Ing. arch. Zuzanou Aufrichtovou, starostkou mestskej časti, uplatňuje pripomienky k návrhu VZN v nasledovnom rozsahu:

Pripomienka č. 1:

K § 2

Navrhujeme nové znenie:

- 1) Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zriaďujú, rušia a menia výlučne na návrh mestskej časti, na ktorej území sa nachádzajú, vrátane definovania pravidiel, ktoré budú platné v danom úseku.
- 2) Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sú uvedené v Prílohe č. 1 tohto nariadenia.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje výlučná kompetencia mestskej časti určovať miesto a parametre regulácie parkovania. Úpravu v navrhovanej zmluve o spolupráci (vzhľadom k jednoduchej možnosti jej ukončenia výpoveďou) považujeme za nedostatočnú. Súčasne požiadavku zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí považujeme za obmedzujúcu.

Pripomienka č. 2:

K § 4

V ods. 3 navrhujeme doplniť tretiu vetu:

Podrobnosti o spôsobe evidencie elektrických vozidiel upraví Prevádzkový poriadok.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN chýba informácia kto môže vozidlo registrovať a aké doklady bude prevádzkovateľ vyžadovať.

Pripomienka č. 3:

K § 4

V ods. 8 navrhujeme doplniť druhú vetu :

Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje spôsob preukazovania zaplatenia úhrady za parkovanie hoci podľa splnomocňovacieho ustanovenia §6a ods. 1 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obec o.i. ustanoví vo VZN spôsob preukázania zaplatenia úhrady za dočasné parkovanie. Vodič alebo držiteľ vozidla musí mať možnosť (v prípade sporu) preukázať, že parkovanie zaplatil a spôsob ako to môže urobiť musí byť vopred daný.

Prípomienka č. 4:

K § 5

V § 5 navrhujeme vložiť nový odsek 2, ktorý znie:

2) Do 30. 06. 2026 sa držiteľovi rezidentskej parkovacej karty ročnej, vy danej spoločnosťou BPS PARK a.s. (ďalej len „karta BPS“) znižuje výška úhrady za rezidentskú parkovaciu kartu o cenu, ktorú držiteľ za kartu BPS preukázateľne zaplatil.

Pôvodný odsek 2) označiť ako ods. 3

Odôvodnenie:

Návrh VZN neberie do úvahy zmluvu o medzi mestskou časťou Bratislava-Staré Mesto a BPS PARK. a.s. na základe ktorej obyvatelia centrálnej časti Starého Mesta už roky platia viacnásobne vyšší poplatok za možnosť hľadať parkovacie miesto v okolí svojho bydliska oproti iným rezidentom mestskej časti. Pokiaľ by okrem karty BPS potrebovali v zóne aj rezidentskú kartu, zaplatením plnej ceny by im náklady na parkovanie neúmerne vzrástli.

Prípomienka č. 5:

K Prílohe č. 2

V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v bode 3 na konci vety v poslednej odrážke nahradiť bodku čiarkou a doplniť slovo „alebo“ a doplniť odsek 4, ktorý znie:

4. je držiteľom karty BPS.

Odôvodnenie:

Držiteľia karty BPS už museli preukazovať splnenie podmienok uvedených v bodoch 1-3.

Prípomienka č. 6:

K Prílohe č. 2

V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v poslednom odseku navrhujeme nahradiť slovné spojenie „jeden byt“ slovným spojením „jedna domácnosť“^{xvi)} a spojenie v „jednom byte“ slovným spojením „v jednej domácnosti“

Odkaz pod čiarou xy Definíciu domácnosti pre potreby tohto VZN upraví Prevádzkový poriadok.

Odôvodnenie:

Nielen v Starom Meste sú veľkometrážne byty alebo domy, ktoré nie sú bytovými domami a sú obývané viacerými generáciami, žije v nich niekoľko samostatných domácností. Väzáním rezidentskej karty na byt by sa niektoré rodiny ocitli ako štvrté bez karty, resp. by nikdy nemohli získať kartu Rezident 1. Definíciu domácnosti pre potreby VZN potom v Prevádzkovom poriadku definovať tak, aby sa znížila možnosť zneužívania (napr. niekoľko jednoosobových domácností v garsónke).

Prípomienka č. 7:

K Prílohe č. 2

V časti 1.3 Platnosť parkovacej karty (rezidentská) navrhujeme vypustiť slovné spojenie „zmenou bytu v rámci bytovej budovy“

Odôvodnenie :

Podmienkou získania parkovacej karty je trvalý pobyt a vzťah k vozidlu. Pokiaľ trvalý pobyt (napr. v byte č. 1) a vzťah k vozidlu trvajú, niet dôvodu na zánik parkovacej karty len z dôvodu presťahovania držiteľa do

bytu č. 2 v rámci budovy. Držiteľ karty (s trvalým pobytom a vzťahom k vozidlu) aj po presťahovaní bude spĺňať podmienky na vydanie karty.

Prípomienka č. 8:

K Prílohe č. 2

V časti 2.1 Podmienky vydania parkovacej karty (návšteva) navrhujeme poslednú vetu nahradiť vetou:
Na jeden byt sa spravidla vydáva len jedna parkovacia karta Návšteva. Na požiadanie je možné vydať viac kariet, rozsah parkovacích hodín pre byt podľa časti 2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty sa počtom vydaných kariet nemení.

Odôvodnenie:

V jednom byte môže žiť viac osôb alebo domácností a zatiaľ nie je známe, ako v praxi bude použitie karty návšteva fungovať. Javí sa preto vhodné, aby z „banky“ návštevnych hodín mohli členovia rodiny/domácností čerpať nezávisle, pričom obmedzenie počet 100/150 hodín na byt ostane zachované.

Prípomienka č. 9:

K Prílohe č. 2

V časti 2.3 Platnosť parkovacej karty (návšteva) navrhujeme v poslednej vete vypustiť slovné spojenie „alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy“

Odôvodnenie:

Podmienkou vydania karty je trvalý pobyt v byte v zóne. Pokiaľ trvalý pobyt v byte ostane zachovaný, aj keď sa držiteľ karty presťahuje do iného bytu v rámci bytovej budovy, nie je dôvod na zánik platnosti karty. Držiteľ (s trvalým pobytom) stále spĺňa podmienky na jej vydanie.

Prípomienka č. 10:

K Prílohe č. 2

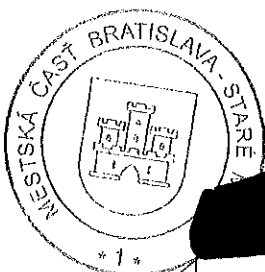
V časti 4.1 Podmienky vydania parkovacej karty (abonentská) navrhujeme nasledovné nové znenie bodu 1 po prvú zarážku:

1. je fyzickou alebo právnickou osobou, ktorá má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

Odôvodnenie:

Pokiaľ má návrh VZN v tejto časti umožňovať získanie abonentskej karte len osobám (či už fyzickým alebo právnickým) podnikajúcim len na základe živnostenského oprávnenia, je diskriminačný voči osobám podnikajúcim napríklad na základe osobitných predpisov ako aj voči právnickým osobám, ktorých predmetom činnosti nie je podnikanie, ale majú sídlo v zóne.

S pozdravom



Ing. arch. Zuzana Aufrichtová
starostka

Ol'ga [REDACTED] 841 04 Bratislava
Dezider [REDACTED] 841 04 Bratislava
Barbora [REDACTED] 841 04 Bratislava
Zuzana [REDACTED] 841 04 Bratislava

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy
Odd. mestskej mobility
Primaciálne nám. č. 1
814 99 Bratislava

Bratislava 31.05.2019

Vec: Pripomienky k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

V súlade s § 6 ods. 4 zákona č. 369/1990 Z.z. o obecnom zriadení týmto predkladáme v zákonnej lehote pripomienky k **návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel**, a zároveň týmto žiadame o ich zapracovanie:

1. Podľa § 2 sa „*úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia*“. Navrhujeme doplniť toto ustanovenie o informáciu, kto bude mať určovaciu právomoc, akým spôsobom a na základe akých kritérií sa tieto úseky a na aké časové obdobie zaradia do zón/y.

Odôvodnenie: Z nariadenia nie je zrejmé, kto určí úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel a v akom časovom horizonte budú tieto zaradené do ucelených oblastí, nakoľko nie je zadefinovaný časový rámec na ich začlenenie. Zároveň absentujú kritéria, na základe ktorých sa vymedzia úseky miestnych komunikácií do jednotlivých zón/y. Taktiež nie je zadefinované, na aké časové obdobie sa vymedzené úseky zaradia do zón/y, prípadne či tieto úseky v prípade zníženého dopytu po parkovaní budú vyradené zo zón/y.

2. Podľa § 4 ods. 1 „*na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ*“. Navrhujeme spresnenie pojmu „vozidlo“, nakoľko zákon o cestnej premávke rozlišuje medzi viacerými typmi vozidiel a takto sformulované ustanovenie je v rozpore s § 4 ods. 3 a 7 nariadenia, ktoré ukladajú povinnosť platby parkovného vodičovi alebo držiteľovi *motorového* vozidla za určitých podmienok a/alebo Prílohou

č. 2 nariadenia, ktoré viaže výdaj parkovacích kariet na konkrétne typy *motorových* vozidiel.

Odôvodnenie: Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov pri vymedzení základných pojmov rozumie pod vozidlom „*motorové vozidlo, nemotorové vozidlo a električku*“ (§ 2 ods. 2 písm. w). V prípade, že sa povinnosť platby parkovného bude vzťahovať len na motorové vozidlá, je potrebné spresniť § 4 ods. 1 nariadenia, aby bolo zrejmé, ktoré vozidlá (ne)budú môcť dočasne parkovať na parkovacom mieste. V tejto súvislosti zároveň vyvstáva otázka, ako bude prevádzkovateľ postupovať v prípade parkovania nemotorových vozidiel (napr. nákladných/obytných prívesov), resp. či vôbec umožní vydaj parkovacej karty pre tento typ vozidiel.

3. Podľa § 4 ods. 1 budú môcť zaparkovať len vozidlá s uhradeným parkovným, a to podľa dopravného značenia a prevádzkového poriadku. Z návrhu nie je jasné, kto bude úhradu parkovného kontrolovať a akým spôsobom. Chýba tiež informácia o riešení dopravného značenia a spôsobe parkovania na vymedzených úsekoch. Navrhujeme zavedenie inštitútu kontroly parkovania s jasnými právomocami a pravidlami.

Odôvodnenie: Za účelom kontroly úhrady parkovného navrhujeme zriadiť osobitný inštitút kontroly, tzv. parkovacích šerifov, ako je to v zahraničí (napr. vo Viedni). Títo parkovací šerifovia by pôsobili na území hlavného mesta a kontrolovali dodržiavanie pravidiel na parkovacích miestach. V prípade porušenia pravidiel by mohli mať obdobné právomoci ako vo Viedni (v prílohu č. 1 k pripomienkam). Za týmto účelom by ich bolo potrebné po technickej aj personálnej stránke dostatočne vybaviť a zaškoliť. Súčasne by bolo nutné jednoznačne určiť a vymedziť ich kompetencie a stanoviť ich súčinnosť s Mestskou políciou a Policajným zborom SR.

Zverenie funkcie kontroly parkovania do pôsobnosti Mestskej polície nepovažujeme v tomto období za vhodné, nakoľko Mestská polícia už teraz nezvláda plnenie svojich úloh a dokonca odmieta zasahovať pri podnetoch od občanov (túto skúsenosť máme z Karlovej Vsi, kedy Mestská polícia zavádza občanov o jej kompetenciách a/alebo sa na miesto činu dostaví, podľa nášho názoru úmyselne, až vtedy, keď už priestupok, resp. trestný čin nie je možné riešiť. Mnohí mestskí policajti si mýlia prácu v polícii s funkciou kovboja, s čím máme osobnú skúsenosť).

4. Podľa § 4 ods. 3 je pre potreby získania zľavy pre elektrické vozidlá požadovaná „*evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa*“. Z nariadenia nie je jasné, akým spôsobom bude realizovaná jeho registrácia a kto ju má vykonať. Z tohto dôvodu navrhujeme doplniť návod vo viacerých jazykoch, ako v takomto prípade postupovať. Ďalej navrhujeme rozšíriť poskytnutie zľavy na elektrické vozidlá viazané na parkovacie karty uvedené v Prílohe č. 2 nariadenia.

Navrhujeme tiež zvážiť primeranú zľavu aj pre hybridné elektrické vozidlá, ktoré predmetný návrh diskriminuje.

Odôvodnenie: Nariadenie bližšie nešpecifikuje spôsob registrácie elektrických vozidiel do systému, na ktoré môže byť uplatnená 50% zľava z príslušnej úhrady hodinového parkovania, ani kto ich môže registrovať. V prípade vytvorenia návodu na registráciu je nutné počítať s jej viacjazyčnou mutáciou. Taktiež je potrebné zvážiť uplatnenie zľavy aj pre držiteľov ročných predplatných parkovacích kariet.

Zároveň navrhujeme zvážiť primeranú zľavu pre hybridné elektrické vozidlá, ktoré predmetný návrh znevýhodňuje. Podľa nášho názoru tento typ vozidiel tiež prispieva k ochrane životného prostredia a zaslúži si svoje zvýhodnenie. V návrhu totiž nie sú uvedené kritériá, ktoré boli rozhodujúce pri stanovení druhu vozidiel, ktorým bude poskytnutá zľava na parkovnom.

5. Podľa § 4 ods. 5 „Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.“ Navrhujeme rozšíriť spôsoby platby o ďalšie možnosti, posúdiť nedostatky všetkých spôsobov platieb, a zároveň vytvoriť súlad s platnými daňovými zákonmi (najmä čo sa to týka potvrdení o zaplatení).

Odôvodnenie: Je potrebné rozšíriť spôsob úhrady o ďalšie možnosti - napr. umožniť platbu pomocou vopred zakúpených parkovacích lístkov v predtlačenej podobe, ako je to v zahraničí (v. prílohu č. 2 k pripomienkam). V prípade kúpy parkovného prostredníctvom SMS správy je potrebné určiť predpoklady a podmienky, za ktorých je možné zakúpiť parkovací lístok týmto spôsobom. Vystáva otázka, či navrhovateľ VZN začal rokovania o spustení tejto služby u všetkých mobilných operátorov pôsobiacich na území SR.

V návrhu VZN sú úplne vynechaní zahraniční vodiči, ktorí majú záujem zaparkovať v danej zóne. Pri zahraničných platiteľoch parkovného nie je možná úhrada cez SMS správu a v prípade použitia alternatívnych spôsobov platby nebudú mať doklad o tom, že parkovné reálne zaplatili. Súčasne je potrebné zohľadniť v systéme rôzne formáty ŠPZ vozidiel (aj zahraničných).

VZN je nedomyslené pri uplatňovaní oprávnených daňových nákladov, nakoľko za poskytnutú službu (parkovanie) nebudú vydávané účtovné doklady v zmysle platnej legislatívy (ako protiklad k tomu pri parkovacom automate je vydaná potvrdenka a pri parkovacích lístkoch je tieto možné použiť priamo ako potvrdenku úhrady parkovného). Aký doklad bude vydaný v prípade platby prostredníctvom SMS správy? Účtovné doklady nie je predsa možné zúčtovať s niekol'komesačným oneskorením a nevidíme dôvod na to, aby si vodiči žiadali

o vystavenie dokladu dodatočne. V zmysle zákona je povinnosť vydať za poskytnutú službu relevantný daňový doklad so všetkými náležitosťami.

6. § 4 ods. 5 nariadenia navrhujeme doplniť o riešenie sporných situácií vzniknutých počas platby a po nej.

Odôvodnenie: Z návrhu nie je jasné, aký postup sa zvolí pri úhrade parkovného cez SMS v prípade, že dôjde k výpadku mobilnej siete (ako nedávno v Telekomu) v čase platby? Kto bude túto spornú situáciu riešiť?

Akým spôsobom bude vymáhaná nezaplatená úhrada parkovného?

Budú súčasťou parkovacích automatov núdzové tlačidlá, ktoré umožnia nepretržité spojenie s prevádzkovateľom (24h)? Bude zriadený dispečing, na ktorý sa v prípade nejasností/problémov bude dať obrátiť?

Aký postup zvolí prevádzkovateľ v prípade chybné vyplnených údajov zo strany parkujúceho? Týka sa to najmä platieb cez SMS brány, aplikácie alebo internet. Bude možná korekcia údajov alebo si bude musieť parkujúci kúpiť nový parkovací lístok? Uvažuje sa nad možným stornovaním platby a ak áno, dokedy bude prevádzkovateľ povinný vrátiť úhradu platcovi? Táto otázka vzniká pri parkovacích automatoch pri platbe hotovosťou a/alebo bankomatovou kartou bez vydania potvrdenky.

7. Podľa § 4 ods. 7 sa vzťahuje „[p]ovinnosť zaplatiť úhradu (...) na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“). Z návrhu nie je jasné, ako bude hrazené parkovné v prípade zaujatia parkovacieho miesta servisnými službami (sanitári, požiarnici, policajti, plynári, vodári, elektrikári, kominári, atď.). Navrhujeme, aby príslušná suma bola hrazená týmito servisnými službami a zahrnutá do ich nákladov. V žiadnom prípade nesúhlasíme s tým, aby náklady na parkovné znášal rezident a/alebo abonent. Zároveň VZN nerieši situáciu, ak pri zásahu vyššie spomenutých služieb bude potrebné zaujať väčší počet parkovacích miest, prípadne aj na dlhšiu dobu. Bude pri takomto zásahu a parkovaní uplatnená podmienka dĺžky motorového vozidla 5,3 m, ako sa uvádza v Prílohe č. 2 nariadenia?
8. Podľa § 4 ods. 8 je za kontrolu úhrady parkovného zodpovedný prevádzkovateľ. Z návrhu nie je zrejmé, aký postup zvolí prevádzkovateľ pri dlhodobom odstavených vozidlách bez zaplateného parkovného.

Odôvodnenie: Podľa nášho názoru je napr. umiestnenie blokovacieho zariadenia (tzv. papuča) na vozidlo nedostatočné a bolo by vhodné uvažovať o odtiahnutí vozidla po niekoľkodňovom neoprávnenom parkovaní.

9. Podľa Prílohy č. 2 nariadenia je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Z návrhu nie je jasné, ako sa budú riešiť občania s trvalým pobytom v Bratislave,

ktorí parkujú so štyrmi a viac autami v spoplatnenej zóne, keď spĺňajú podmienky na udelenie rezidentskej parkovacej karty (napr. v prípade súbehu služobných, podnikateľských a súkromných vozidiel).

10. V § 5 ods. 1 nariadenia je stanovená výška úhrady pre jednotlivé tarifné pásma. Z návrhu nie je jasné, na základe akého podkladu a rozboru bola stanovená cena za hodinové parkovné. Vzhľadom na dopravnú situáciu v Bratislave a chýbajúce parkovacie domy (aj v našej MČ) navrhujeme postupovať pri stanovení ceny parkovného ako vo Viedni - úzke historické centrum ustanoviť za zónu s najvyšším hodinovým parkovným (vo Viedni je táto cena 3 eurá za pol hodiny) a ostatná časť mesta by mala zostať ako jedno tarifné pásmo, ktoré by bolo spoplatnené jednotnou tarifikou.

Výška parkovného v „lacnejšom“ pásme by mala zohľadniť momentálnu parkovacu situáciu v Bratislave a jej výška by nemala byť „bičom“ na Bratislavčanov alebo zárobkovým podnikom na cudzincoch a rozhodne by nemala dosahovať výšku parkovného vo Viedni.

Navrhované riešenie by značne zjednodušilo pravidlá parkovania a výber parkovného a prispelo k úspore nákladov pri dopravnom značení, ktoré by ohraničilo len vnútornú najdrahšiu zónu, resp. pásmo (historické centrum mesta). V prípade viacerých tarifných pásiem by bolo nutné zabezpečiť príslušné dopravné značenie pre každý začiatok a koniec daného pásma. Takýto „guláš“ by bol finančne nákladnejší a veľmi neprehľadný, a to najmä pre mimobratislavských vodičov a zahraničných motorizovaných návštevníkov. Navrhovaným opatrením by sa značne zjednodušila situácia pre všetkých vodičov. Vjazd a parkovanie zájazdových a návštevníckych autobusov (domácich aj zahraničných) navrhujeme riešiť osobitným predpisom a pre tento účel vytvoriť „Bus Drivers´ Guide“, ako je to napr. vo Viedni (v prílohu č. 3 k pripomienkam).

Ďalej navrhujeme zvážiť možnosť zníženia alebo pozastavenia úhrady parkovného počas víkendov a sviatkov s výnimkou historického centra mesta.

V prípade dôležitých spoločenských, kultúrnych a športových akcií (napr. hody, ples, maratóny, koncerty, výstavy, atď.) zvážiť zavedenie mimoriadneho jednorazového parkovného.

11. Podľa prílohy č. 2 nariadenia časti 2.2 umožňuje parkovacia karta NÁVŠTEVA bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná, v určitom rozsahu. Navrhovaný rozsah parkovacích hodín je podľa našej mienky nízky, a preto navrhujeme navýšiť oba varianty minimálne o 100 hodín.
12. Vychádzajúc z prílohy č. 2 nariadenia, ktorá určuje druh a spôsob vydávania parkovacích kariet, nie je zrejmé, či a akým spôsobom budú vydávané parkovacie karty

pre drobné ubytovacie zariadenia, ktoré boli postavené podľa starých noriem a nemajú k dispozícii dostatok parkovacích miest. Hostia týchto zariadení využívajú momentálne vyhradené parkovanie a/alebo verejné komunikácie. Táto otázka takisto vyvstáva pri vyhradených stanovištiach taxislužieb vzhľadom na to, že nové VZN ruší doterajšie vyhradené parkovanie s výnimkou špeciálne označených vozidiel (v. § 4 ods. 2). Obzvlášť kritická je situácia pri nájomníkoch bez nahláseného pobytu v Bratislave, ktorí vlastnia motorové vozidlo/á. Jedná sa najmä o byty, ktoré vlastnia a prenajímajú realitné kancelárie (fyzické alebo právnické osoby) alebo jednotlivci.

13. Navrhujeme zvážiť zavedenie novej parkovacej karty, tzv. sezónnej parkovacej karty ako je v zahraničí (v. prílohu č. 4 k pripomienkam), ktorá by mala obmedzenú územnú a časovú platnosť, pričom by zvýhodňovala parkovanie v záhradkárskych oblastiach na území Bratislavy. Podmienkou pre vydanie takejto parkovacej karty by bolo vlastníctvo pozemku alebo nájomný pomer.
14. Pri dopravnom riešení parkovania a určovaní rezervovaných miest pre ŤZP prizvať odborníkov na túto problematiku, toto sa najmä týka riešenia dopravných problémov na komunikáciách so zvýšeným pohybom ŤZP.
15. Návrh VZN postráda definíciu pojmov použitých v znení VZN, pričom ich použitie nie je jednotné a nekorešponduje s inými zákonmi (napr. zákonom o cestnej premávke). Navrhujeme doplnenie vysvetlenia použitých pojmov za účelom jednoznačnosti.
16. Odporúčame, aby pri zavedení nového systému parkovania v rámci Bratislavy prebehla riadna informačná kampaň, ktorá bude informovať o novinkách všetkých návštevníkov Bratislavy, včítane vydania informačného materiálu vo viacjazyčnej mutácii. Na informovanosť je vhodné využiť vstupné kontaktné body Bratislavy, t. j. letisko, prístav, železničné stanice, autobusovú stanicu, centrálné turistické centrum, atď.

Ďalej navrhujeme, aby pred schválením konečnej verzie VZN hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel boli vykonané nasledovné úkony:

- vytypovanie a pasportizácia vhodných území a plôch na vybudovanie veľkokapacitných odstavných plôch alebo parkovacích domov s dobrou nadväznosťou na sieť MHD, ako je to v zahraničí (tzv. P+R). Túto požiadavku považujeme za zásadnú a východiskovú podmienku pre vybudovanie takéhoto parkovacieho systému;
- dôsledná kontrola pozemkov vo vlastníctve hlavného mesta, najmä pri ich predaji a prevode;
- preverenie vydaných záväzných stanovísk, územných rozhodnutí a stavebných povolení so zameraním sa na kontrolu dodržiavania parkovacích kapacít k plánovaným stavbám. Zrušiť akékoľvek výnimky z počtu zákonom určených parkovacích miest a zohľadniť pri tom verejný záujem. V prípade (prebiehajúcich) kolaudácii taktiež vykonať dôslednú kontrolu počtu plánovaných a zrealizovaných parkovacích miest. V rámci kontrol vyžadovať dodržanie zákonných noriem a nepripustiť žiadne výnimky;

- zaviazat' mestské časti zverejniť (ne)oficiálne dohody medzi MČ a developermi o spolupráci a vzájomných ústupkoch pri vydávaní stavebných povolení a realizácii stavieb, kolaudácií, a to s ohľadom na dodržiavanie zákonných noriem pri podlažnosti, plošnej výmere zelene a počtu parkovacích miest;
- zaviazat' mestské časti k tomu, aby všetky dodatočné stavebné povolenia a zmeny stavieb pred dokončením prešli posúdením na magistráte a boli ním aj odsúhlasené;
- novovybudované parkovacie kapacity zrealizovať tak, že nebude zabieraná parková zeleň, detské ihriská a športoviská, ako je tomu teraz;
- zvážiť a prejednať dohodu s obchodnými reťazcami v Bratislave za účelom využitia ich parkovacích plôch v nočných hodinách pre potreby mestských častí. V prípade dohody zosúladiť parkovací poriadok mesta s prevádzkovým poriadkom na takto zdieľaných parkoviskách ako aj dohodnúť spoluprácu pri správe a udržovaní parkoviska;
- usporiadanie vlastníckych pomerov medzi MČ, mestom, BSK, štátom, súkromníkmi, atď. z hľadiska komunikácií;
- v prípade konfliktu medzi mestom a MČ a nemožnosti jeho riešenia pokúsiť sa iniciovať zmenu zákona o Bratislave a jeho mestských častiach tak, aby bolo umožnené presadiť celomestské záujmy nad záujmami MČ, prípadne na ich presadenie iniciovať referendum;
- pri zriaďovaní parkovísk a následnému určovaniu spôsobu parkovania trvať na tom, aby spôsob parkovania (pozdĺžne, šikmé, kolmé) určili odborníci a nie referenti miestnych úradov.

Oceňujeme, že mesto sa aktívne začalo zaoberať dopravnou situáciou v meste a umožnilo pripomienkovať predložený návrh VZN k pripomienkovaniu aj občanom, čím ste umožnili participáciu verejnosti na riešení parkovacej politiky. Podotýkame ale, že predložený návrh VZN je v danej forme nekompetentný a neprofesionálny, a z tohto dôvodu trváme na tom, aby návrh VZN bol kompletne prerobený a opätovne predložený na pripomienkovanie. Na záver ešte raz zdôrazňujeme, že bez splnenia podmienky vybudovania parkovacích plôch a/alebo parkovacích domov a zlepšenia kvality MHD je aj dobrá myšlienka usporiadania parkovania v rámci Bratislavy odsúdená na zánik. Takto predložený návrh povedie k šikanovaniu trvalo bývajúcich daňovníkov Bratislavy. Bez splnenia vyššie uvedených predpokladov nie je možné nájsť uspokojivé riešenie dopravy v Bratislave.

Ol'ga [REDACTED]

Dezider [REDACTED]

Barbora [REDACTED]

Zuzana [REDACTED]

Príloha č. 1 k Pripomienkam k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Organe der Parkraumüberwachung



Die Überwachungsorgane tragen eine blaue Uniform mit weißer Kappe.

Das beste Konzept einer Parkraumbewirtschaftung und die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung sind ohne entsprechende Überwachung wirkungslos. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Parkraumüberwachungsgruppe der Landespolizeidirektion Wien sind auf Wiens Straßen unterwegs und kontrollieren die Gebührentrennung in Kurzparkzonen sowie die Einhaltung der Regelungen der Straßenverkehrsordnung. Die Überwachungsorgane mit blauer Uniform und weißer Kappe stehen unter der Dienst- und Fachaufsicht der Landespolizeidirektion Wien. Dort erhalten sie auch ihre Ausbildung.

Aufgaben

Die Überwachungsorgane sind einerseits für die Überwachung des gesamten ruhenden Verkehrs nach der Straßenverkehrsordnung verantwortlich. Sie können - genau wie Polizistinnen und Polizisten - auch Halten in zweiter Spur, am Gehsteig, im Kreuzungsbereich und vieles mehr bestrafen. Durch die Kontrolle des ruhenden Verkehrs wird für flüssigen Verkehr für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gesorgt.

Weiters überprüfen sie, ob fürs Kurzparken bezahlt wurde - mittels eines gültigen Parkscheins beziehungsweise eines Parkpickerls für Anrainerinnen und Anrainer (nach dem Wiener Parkomtergesetz). In gut kontrollierten Kurzparkzonen finden Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher leichter einen Parkplatz.

Die Organe der Parkraumüberwachung dürfen, wenn zum Beispiel der Parkschein fehlt, falsch ausgefüllt ist, die Parkzeit überschritten wurde oder eben eine Übertretung der Straßenverkehrsordnung vorliegt, Strafzettel (Organstrafverfügungen) verteilen, Anzeigen ausstellen sowie - bei Vorliegen einer Verkehrsbehinderung - Fahrzeuge abschleppen lassen.

Zdroj: Stadt Wien (2019): Organe der Parkraumüberwachung. Dostupné na internete: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/strafen/ueberwachungsorgane.html> (cit. 28.05.2019).

Príloha č. 2 k Pripomienkam k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

15-MINUTEN-PARKSCHEIN	PARKSCHEIN	PARKSCHEIN	PARKSCHEIN	PARKSCHEIN
Abfahrtdauer 15 Minuten 7214431	Parkdauer 15 Minuten 333575100 1,05 EUR	Parkdauer 1 Stunde 065619000 2,10 EUR	Parkdauer 1 1/2 Stunden 361170000 3,15 EUR	Parkdauer 2 Stunden 870319000 4,20 EUR
Stunde:	1 11 21 0 12 0	1 11 21 0 12 0	1 11 21 0 12 0	1 11 21 0 12 0
Minute:	2 12 22 1 13 0	2 12 22 1 13 0	2 12 22 1 13 0	2 12 22 1 13 0
	3 13 23 2 14 0	3 13 23 2 14 0	3 13 23 2 14 0	3 13 23 2 14 0
	4 14 24 3 15 0	4 14 24 3 15 0	4 14 24 3 15 0	4 14 24 3 15 0
	5 15 25 4 16 0	5 15 25 4 16 0	5 15 25 4 16 0	5 15 25 4 16 0
	6 16 26 5 17 0	6 16 26 5 17 0	6 16 26 5 17 0	6 16 26 5 17 0
	7 17 27 6 18 0	7 17 27 6 18 0	7 17 27 6 18 0	7 17 27 6 18 0
	8 18 28 7 19 0	8 18 28 7 19 0	8 18 28 7 19 0	8 18 28 7 19 0
	9 19 29 8 20 0	9 19 29 8 20 0	9 19 29 8 20 0	9 19 29 8 20 0
	10 20 30 9 21 0	10 20 30 9 21 0	10 20 30 9 21 0	10 20 30 9 21 0
	11 21 31 10 22 0	11 21 31 10 22 0	11 21 31 10 22 0	11 21 31 10 22 0
	12 22 32 11 23 0	12 22 32 11 23 0	12 22 32 11 23 0	12 22 32 11 23 0

Dostupné na internete:
<https://www.mynextgarage.at/static/images/cities/wien/Wien%20Parkschein%20Kosten,%20Dauer,%20Arten.jpg> (cit. 28.05.2019).

Parkgebühren in Wien

Parkgebühren sind für das Parken in Kurzparkzonen zu bezahlen. Diese können bezirkswelt oder auch nur in Geschäftsstraßen eingerichtet sein.

Parkschein



- Parkdauer 15 Minuten: Gratis
- Parkdauer 30 Minuten: 1,05 Euro
- Parkdauer 60 Minuten: 2,10 Euro
- Parkdauer 90 Minuten: 3,15 Euro
- Parkdauer 120 Minuten: 4,20 Euro

Zdroj: Stadt Wien (2019): Parkgebühren in Wien. Dostupné na internete:
<https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/strafen/ueberwachungsorgane.html> (cit. 28.05.2019).

Príloha č. 3 k Pripomienkam k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

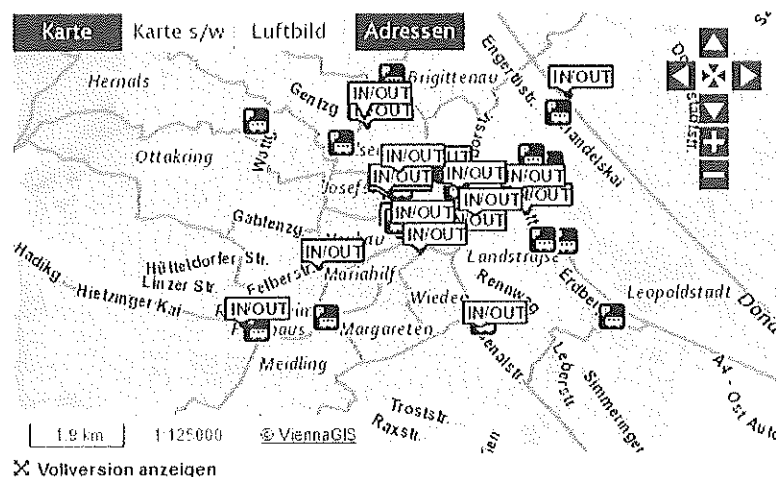
Parken für Busse

Etwa 15 Prozent der Wien-Gäste reisen mit dem Bus an. Wien bietet eine gute Infrastruktur und Services wie die Betreuung von Reisebussen an stark frequentierten Ein- und Ausstiegsstellen. Der Bus Drivers' Guide liefert alle wichtigen Infos für BusfahrerInnen.



Der Bus Drivers' Guide stellt eine Art Bedienungsanleitung für die Benutzung des Wiener Straßennetzes mit dem Reisebus dar. Die Busfahrerinnen und Busfahrer werden darin kompakt über rechtliche Bestimmungen, Zufahrts- und Kurzparkregelungen und das Parkplatzangebot informiert. Der Guide enthält auch Informationen zu Serviceangeboten wie Bustoilettenentleerung und Buswäsche.

Busparkplätze sowie Ein- und Ausstiegsstellen in Wien



Buskonzept Wien

Der Reisebusverkehr in Wien funktioniert derzeit im Allgemeinen gut. Um die bestehende Qualität zu sichern und für künftige Herausforderungen gerüstet zu sein, wurde das Buskonzept Wien erarbeitet.

Zdroj: Stadt Wien (2019): Parken für Busse. Dostupné na internete: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/strafen/ueberwachungsorgane.html> (cit. 28.05.2019).

Príloha č. 4 k Pripomienkam k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Parkpickerl - Sonderregelung für Bewohnerinnen und Bewohner von Kleingärten

Sie können auch dann ein Parkpickerl beantragen, wenn Sie einen Nebenwohnsitz in einem

- "Erholungsgebiet Kleingarten",
- "Erholungsgebiet Kleingarten ganzjähriges Wohnen" oder
- "Erholungsgebiet Badehütte"

haben (Saisonpickerl). Diese Gebiete müssen in einer Kurzparkzone liegen.

Auch bei diesem Saisonpickerl müssen Sie den Hauptwohnsitz in Wien haben. Ansonsten gelten die gleichen Voraussetzungen wie für das Parkpickerl für Bewohnerinnen und Bewohner.

Das Saisonpickerl ist **nur in der Gartensaison von März bis Oktober** gültig.

Sie können zusätzlich zum Saisonpickerl (Parkpickerl für den Nebenwohnsitz im Kleingarten) auch für den Hauptwohnsitz ein Parkpickerl bekommen.

Wenn Sie den Antrag auf Ausstellung eines Parkpickerls für den Hauptwohnsitz gleichzeitig mit dem Antrag auf Ausstellung des Parkpickerls für den Nebenwohnsitz (Saisonpickerl) stellen, ist das Magistratische Bezirksamt Ihres Hauptwohnsitzes zuständig. Wenn Sie nur für den Nebenwohnsitz das Saisonpickerl beantragen wollen, wenden Sie sich bitte an das Magistratische Bezirksamt Ihres Nebenwohnsitzes.

Stellen Sie den Antrag für den Hauptwohnsitz und den Nebenwohnsitz **für dasselbe Kraftfahrzeug** gleichzeitig, müssen Sie die Verwaltungsabgabe von 35,70 Euro nur einmal bezahlen.

Bitte beachten Sie, dass Sie das Saisonpickerl **nicht über das Online-Formular** beantragen können.

Zdroj: Stadt Wien (2019): Parkpickerl - Sonderregelung für Bewohnerinnen und Bewohner von Kleingärten. Dostupné na internete: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/strafen/ueberwachungsorgane.html> (cit. 28.05.2019).

Pripomienky k návrhu VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

V § ods 5 sa dopĺňajú tieto slová: „Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie je dostupné v tomto rozhraní, prípadne mobilnej aplikácii. Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom SMS správy bude doručené do 2 minút odosielateľovi SMS správy. Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom parkovacieho automatu je možné zaslať formou SMS správy na telefónne číslo, ktoré vodič zadá do parkovacieho automatu.“

Môže nastať situácia kedy vodič chybne zadá údaje o motorovom vozidle, prípadne pošle SMS správu v nesprávnom formáte na nesprávne číslo. K úhrade parkovacieho lístka reálne nedôjde pričom sa vodič o tejto chybe nedozvie. Vodič následne dostane pokutu za parkovanie, pričom nemôže zdokladovať, že si parkovací lístok zakúpil nakoľko žiadne potvrdenie o úhrade nedostal.

Ak by vodič dostal potvrdenie o úhrade, na ktorom by bolo napríklad nesprávne uvedené EČV, mohol by úhradu zopakovať. Táto chyba môže nastať najmä pri požičaní si motorového vozidla a skopírovaní SMS správy, ktorou sa uhrádzal parkovací lístok za iné motorové vozidlo. V prípade, že by k žiadnej úhrade nedošlo, vodič by zistil problém nakoľko by potvrdenie o úhrade očakával, ale žiadne potvrdenie by nedostal.

Aj spoľahlivé informačné systémy mávajú výpadky a treba s nimi počítať. V prípade, že si vodič zakúpi parkovací lístok v parkovacom automate a dôjde k výpadku, parkovací lístok sa do systému nemusí uložiť a vodič nie je schopný policajtovi zdokladovať zakúpenie takéhoto lístka. Policajt pritom nie je povinný dokázať, že si vodič parkovací lístok nezakúpil. Policajt môže vodiča pokutovať už v prípade keď informačný systém prevádzkovateľa lístok neuložil. Dôvodom neuloženia lístka v informačnom systéme môže byť aj výpadok systému.

V §5 sa dopĺňa

Tarifné pásmo	Rezidentská cena parkovania za 9 hodín
A	4,00 eur
B	3,00 eur
C	2,00 eur
D	1,00 eur

Navrhujú sa zvýhodnené sadzby pre držiteľov kariet REZIDENT 1, REZIDENT 2 a REZIDENT 3. Sú situácie, kedy sa rezidenti nevyhnú tomu, aby museli do práce cestovať autom. Zvýhodnené 9-hodinové sadzby eliminujú dopad toho ak niekto potrebuje ísť do práce autom 1 až 2-krát do mesiaca. Na druhej strane tieto sadzby odrádzajú vodičov, aby chodili autom do práce každý deň. Pri 250 pracovných dňoch v roku a 25 dňoch dovolenky by vodič pri pravidelnom cestovaní do práce zaplatil v zóne D do 225 EUR ročne, v zóne C do 450 EUR ročne, v zóne B do 675 EUR ročne a v zóne A až 900 EUR ročne. Spoplatenie má vodičov odradiť od cestovania autom do práce, nemusí ich však finančne zruinovať. Tento účel by mali splniť aj tieto sadzby za 9-hodinové parkovanie. V prípade, že by sa počas prvých 12 mesiacov ukázali tieto sadzby ako neefektívne, je možné ich zvýšiť na dvojnásobok.

Technická realizácia je jednoduchá. V aplikácii a internetovom rozhraní sa bude rozlišovať medzi rezidentmi, ktorí majú nárok zakúpiť si 9-hodinový lístok a ostatnými vodičmi bez nároku na takýto lístok. Systém pri zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom SMS alebo parkovacieho automatu overí na základe EČV či ide o vozidlo s nárokom na rezidentské 9-hodinové parkovanie. Zavedenie takéhoto lístka sa dá realizovať cez tvar SMS, prípadne špeciálnym tlačidlom na parkovacom automate. SMS správy budú musieť rozlišovať medzi začiatkom a koncom parkovania, napr. „Z BA123AA“ bude pre začiatok parkovania vozidla s EČV BA 123 AA a správa „K BA123AA“ bude znamenať ukončenie parkovania. Zvýhodnené 9-hodinové parkovanie možno realizovať SMS správou v tvare „9 BA123AA“ pričom parkovací lístok bude platiť počas 9 hodín od momentu odoslania SMS správy.

V §5 sa dopĺňa

Tarifné pásmo E – záchytné parkoviská	
24 hodín	2,00 eur
10 dní	5,00 eur
28 dní	10,00 eur
365 dní	20,00 eur

Parkovacia politika bude úspešná vtedy, pokiaľ vodiči prestanú parkovať v najvyťaženejších zónach, do mesta autom neprídu, prípadne zaparkujú na záchytných parkoviskách. Ak by vodiči zaplatili parkovné a ostali parkovať v tých istých zónach, problém by sa nevyriešil.

Je vhodné umiestniť záchytné parkoviská nielen na okraji mesta, ale aj vo vzdialenosti do 500 metrov od spoplatnených zón. Jedno záchytné parkovisko pri vhodnom umiestnení môže slúžiť na odľahčenie viacerých zón. Ako príklad dobrej praxe uvediem záchytné parkovisko v Banskej Bystrici vzdialené 5 minút chôdze od centra mesta. Celodenné parkovanie na tomto parkovisku s kapacitou asi 200 áut stojí 2,00 EUR na deň, pričom hodinová sadzba v tarifnom pásme 1 je vo výške 1 EUR na hodinu. Vodič, ktorý chce v meste zaparkovať na viac ako dve hodiny, je motivovaný odstaviť auto na záchytnom parkovisku mimo tarifného pásma 1.

Odporúčam zaviesť zvýhodnené sazby za parkovanie počas 10 dní a 28 dní. Cieľom parkovacej politiky je to, aby mimobratislavskí vodiči jazdili do Bratislavy menej. Z osobnej skúsenosti môžem potvrdiť, že v prípade pravidelného dochádzania za prácou je možné približne 90% ciest absolvovať autobusom alebo vlakom. Sú však situácie kedy je potrebné cestovať autom, napríklad pri cestovaní za starými rodičmi na prázdniny s malým dieťaťom. Nie je nevyhnutné, aby v takýchto situáciách stálo auto starým rodičom týždeň pred domom. Stačí ak bude možné auto na týždeň odstaviť na záchytnom parkovisku za prijateľný poplatok. 10-dňová tarifa počíta s návštevou od piatka do nedele nasledujúceho týždňa. 28-dňová tarifa počíta s dlhšou návštevou. 365-dňová tarifa by mala umožňovať opakovaný vstup pre vodičov, ktorí do Bratislavy dochádzajú za prácou každý deň. Ak už cestujú autom a majú zaplatené ročné parkovanie na záchytnom parkovisku, v priebehu roka tieto parkoviská vnímajú ako parkovanie zadarmo v porovnaní s hodinovým státím v spoplatnených zónach. Symbolický poplatok má tiež psychologický efekt. Ak si vodič zaplatí za ročnú kartu, bude ju chcieť využiť opakovane v zmysle „Neplatil som si 20 EUR za kartu, ktorú využijem len raz.“

Možnosť získať túto kartu by mali mať aj rezidenti 2 a 3. Ak majiteľ tretieho vozidla v domácnosti bude mať na výber medzi parkovaním v svojej zóne za 500 EUR a parkovaním na záchytnom parkovisku za 20 EUR, mnoho majiteľov týchto vozidiel môže preparkovať svoje vozidlo preč zo spoplatnených zón. Treba pritom brať do úvahy, že vodič bývajúcí v Petržalke neodstaví auto na záchytnom parkovisku vo Vajnoroch alebo v Malackách avšak môže byť ochotný odstaviť auto na parkovisku na začiatku Petržalky. Každé záchytné parkovisko by malo byť cez MHD napojené na všetky spoplatnené zóny, s ktorými susedí. Keď v Prahe postavili pred 15 rokmi záchytné parkovisko v Letňanoch, pod parkoviskom bola vybudovaná stanica metra a všetky autobusové lisky idúce okolo tohto parkoviska zastavovali na novej zástavke, ktorá na parkovisku vznikla. V Bratislave síce nejazdí metro, ale zastavovanie autobusových liniek na záchytných parkoviskách je reálny cieľ.

V prílohe 2 sa za vetu „Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo.“ vkladá veta „Ak mestská časť vydala parkovacie karty, ktorými vyhradila parkovacie miesta v zóne pre konkrétne vozidlá, tieto parkovacie karty strácajú platnosť najneskôr do 12 mesiacov od spustenia zóny.“

Navrhuje sa prechodné ustanovenie, ktorými sa zrušia existujúce vyhradené parkovacie miesta do 12 mesiacov. Po dohode so starostami možno upraviť na 24 mesiacov.

V prílohe 2 sa za vetu „Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa.“ dopĺňajú vety: „Po zakúpení parkovacej karty je prevádzkovateľ povinný poskytnúť držiteľovi parkovacej karty potvrdenie o jej zakúpení. Na potvrdení sa uvedie druh parkovacej karty, doba jej platnosti, evidenčné číslo vozidla a zóna, v ktorej parkovacia karta platí.“

Je vhodné, aby vodič mal k dispozícii doklad o zakúpení parkovacej karty najmä ak sa cena niektorých kariet pohybuje v stovkách EUR. Ak vodič dostane doklad o úhrade istej sumy, nedokáže zdokladovať, že ide o úhradu poplatku a kartu k jeho vozidlu (vodič si môže vypýtať doklad od suseda a bude sa hádať s policajtom, že som si kartu kúpil).

V prílohe 2 sa za slová „4. abonentská parkovacia karta“ sa dopĺňajú slová „5. parkovacia karta ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ“

Navrhuje sa karta, ktorá umožní jej držiteľovi ročný vstup na všetky záchytné parkoviská v meste, čím bude držiteľ motivovať k tomu, aby neparkoval v spoplatnených zónach, ale záchytné parkoviská pravidelne využíval.

V prílohe 2 odsek 3.2. sa na konci bodka nahrádza čiarkou, za ktorou sa dopĺňajú slová „v zónach s tarifným pásmom A v rozsahu 4 hodiny denne v čase od 16:00 do 20:00.“

V súčasnosti v Starom meste existuje rezidentské parkovanie, pričom dočasné parkovanie medzi 16:00 a 20:00 nie je spoplatnené. Tento časový úsek odporúčam ponechať bezplatný nakoľko Staré mesto je po 16:00 priestorom mnohých stretnutí a rokovaní, ktoré je ťažko realizovať v iných mestských častiach vzhľadom na časovú náročnosť pri presunoch z jednej strany mesta na druhú.

Všeobecné pripomienky k dočasnému parkovaniu a doprave:

VZN neupravuje sankčný mechanizmus. Je vhodné, aby sa zaviedlo prechodné ustanovenie, že minimálne 1. kalendárny mesiac po zavedení parkovacej zóny sa všetky priestupky musia riešiť dohovorom, pričom udelenie pokuty je možné len v konkrétnych závažných prípadoch – státie na vyhradenom mieste pre ŽPZ, státie na zástavke MHD, státie na priechode pre chodcov. Dohovor je významný nástroj k tomu, aby vodiči správne pochopili pravidlá rezidentského parkovania a naučili sa ich aplikovať v praxi. Dá sa predpokladať, že v prvých mesiacoch po zavedení spoplatnených zón budú vodiči hľadať miesta kde môžu preparkovať svoje vozidlo, pričom zo začiatku nenájdu voľné parkovacie miesto v súlade s týmto VZN. Kým si vodiči na nové pravidlá zvyknú, neodporúčam ukladať sankcie.

Taktiež odporúčam, aby boli odťahy vozidiel zakázané v prípade, že vodič zaparkoval vozidlo na riadne vyznačenom parkovacom mieste bez úhrady poplatku za parkovanie. Hoci ide o priestupok, mal by byť riešený na mieste. Odťahovanie vozidiel v Starom meste je ukážkou toho ako sa odťahy nemajú vykonávať. Je úplne bežné, že vodiči sú odtiahnutí aj za také priestupky ako je použitie parkovacej karty pre dočasné parkovanie na parkovacom mieste pre rezidentov (pri úhrade poplatku za parkovanie), prípadne odtiahnutie vozidla z poloprázdného parkoviska. Komerčná cena odťahu v Starom meste vzhľadom na veľkosť tejto mestskej časti nemôže presiahnuť 79 EUR, pričom mestská časť túto službu vysúťažila za 99 EUR. Ročne je táto služba predražená o viac ako 130 000 EUR, čo vytvára špekulácie o korupcii vo vedení mestskej časti a o korupcii v mestskej polícii. Odťah vozidla je extrémnou možnosťou, ktoré degraduje spoločenské postavenie mestskej polície v očiach verejnosti a znižuje záujem o prácu v mestskej polícii pokiaľ sa odťah vozidla využíva v prípadoch keď si to situácia vôbec nevyžaduje. Zákon takýto odťah umožňuje avšak neukladá povinnosť ho aj realizovať pokiaľ sa situácia dá riešiť dohovorom na mieste alebo zabránením odjazdu vozidla. Je vhodné, aby sa mesto vyhlo odťahom pokiaľ zaparkované vozidlo reálne nebráni plynulosti cestnej premávky a reálne nikoho neohrozuje (státie na vyznačenom parkovacom mieste takéto situácie vylučuje).

V sprievodných materiáloch mesto uvádza, že výťažok z poplatkov za dočasné parkovanie chce použiť aj na nákup nových autobusov. Odporúčam, aby toto opatrenie bolo len dočasné. Ak je cieľom mesta zníženie emisií a zvýšená kvalita ovzdušia, treba investovať do výstavby nových trolejbusových a električkových tratí a výmeny autobusov za trolejbusy (s prídavnými batériami) a električky na najvyťaženejších linkách MHD ako sú linky 21,70, 83, 84 či 93. Na základe výročných správ dopravného podniku Bratislava sa dá odhadnúť, že autobusy DPB spália ročne viac ako 10 000 000 litrov nafty, čo je asi toľko ako spáli 10 000 osobných automobilov. Ak by sa v horizonte 20 rokov podarilo vymeniť väčšinu z nich za trolejbusy, výrazne by sa tým znížilo množstvo emisií v meste. Štát dotuje nákup elektromobilu sumou 5000 EUR. Odporúčam vypočítať koľko trolejbusových tratí by sa dalo postaviť za sumu 50 mil EUR (výška dotácii na 10 000 elektromobilov s rovnakým dopadom ako výmena autobusov DPB za trolejbusy).

Počas majstrovstiev sveta v ľadovom hokeji mohli majitelia lístkov využiť MHD bez potreby kupovať si cestovný lístok. Odporúčam, aby sa tento princíp aplikoval na najväčšie kultúrne a športové podujatia v Bratislave. Ak niekto organizuje koncert alebo športové podujatie pre viac ako 1000 účastníkov a predáva vstupenky alebo vyberá registračný poplatok, bolo by vhodné tento poplatok navýšiť napr. o 1 EUR a následne umožniť všetkým účastníkom tohto podujatia cestovanie MHD zadarmo, napr. 3 hodiny pred začiatkom podujatia až 2 hodiny po skončení podujatia.

Vypracoval Peter Beňa, Nobelovo námestie 8, 85101 Bratislava, 0903 320 495, peterbenaba@gmail.com

RNDr. Eva [REDACTED] 831 52 Bratislava [REDACTED]

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy
Oddelenie mestskej mobility
Primaciálne nám. č. 1
814 99 Bratislava

Bratislava 30. 05. 2019

zaslané e-mailom na adresu: parkovanie@bratislava.sk

VEC

Návrh všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní
- zaslanie pripomienok

Predkladám Vám pripomienky k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel (ďalej len "VZN").

Zároveň Vám dávam súhlas na spracovanie mojich osobných údajov za účelom prijatia, posúdenia a zapracovania podaných pripomienok podľa zákona č. 18/2018 Z.z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Pripomienka č. 1

K §1

Za slová „úseky miestnych komunikácií“ vložiť slová „vo vlastníctve hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy“

Zdôvodnenie:

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (ďalej len "hlavné mesto") môže určovať pravidlá parkovania len na úsekoch miestnych komunikácií, ktoré má vo vlastníctve (nemôže určovať pravidlá parkovania na nehnuteľnostiach, ktoré nevlastní). Uvedenú formuláciu navrhujem s cieľom aby občanom bolo od začiatku jednoznačne jasné, že nariadenie sa týka **výlučne len** úsekov miestnych komunikácií vo vlastníctve hlavného mesta a nie úsekov, ktoré sú vo vlastníctve iných subjektov.

Pripomienka č. 2

K §2

Za slová „Úseky miestnych komunikácií“ vložiť slová „vo vlastníctve hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy“

Zdôvodnenie:

Rovnako ako zdôvodnenie k pripomienke č. 1.

Pripomienka č. 3

K §3

V tomto ustanovení je potrebné – v súlade s jeho názvom „Spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest“ – určiť **SPÔSOB (t.j. KTO a AKO)**.

Zdôvodnenie:

V navrhovanej formulácii §3 je síce určené kto zabezpečuje prevádzku parkovacích miest. Definuje sa hlavné mesto ako prevádzkovateľ. Toto je však príliš anonymný subjekt. Je potrebné **jednoznačne určiť základné pravidlá - KTO a AKO** bude zabezpečovať prevádzku parkovacích miest. Tieto základné pravidlá následne môžu a aj musia byť rozpracované v prevádzkovom poriadku. Prevádzkovateľ však pri spracovaní prevádzkového poriadku musí dodržať základné pravidlá stanovené vo VZN. A samozrejme - občania MAJÚ PRÁVO tieto základné pravidlá poznať od začiatku.

Zabezpečenie prevádzky parkovacích miest predpokladá totiž, že

1. vlastník má k dispozícii parkovacie miesta,
2. existuje skupina záujemcov (občanov), ktorí chcú tieto parkovacie miesta využívať,
3. existuje prevádzkovateľ, ktorý v mene vlastníka a podľa ním určených pravidiel zabezpečuje využívanie týchto parkovacích miest.

Ak to "rozmeníme na drobné", tak pred začiatkom prevádzky parkovacích miest je potrebné:

- A. vyznačiť parkovacie miesta (zistiť **reálny počet** parkovacích miest, ktoré sú k dispozícii na úsekoch miestnych komunikácií vo vlastníctve hlavného mesta v jednotlivých zónach (zohľadniť počet reálne potrebných parkovacích miest pre osoby zdravotne postihnuté, ktoré majú parkovací preukaz ZŤP)

Osobitne je potrebné riešiť **parkovanie pre osobu ZŤP**, ak táto potrebuje mať parkovisko v blízkosti domu (vchodu do domu) kde býva alebo v blízkosti pracoviska kam denne dochádza (z tej istej zóny kde býva, z inej zóny v rámci Bratislavy alebo z obce z okolia Bratislavy). Z predloženého návrhu VZN žiadna takáto možnosť nevyplýva. Je preto potrebné doplniť spôsob zabezpečenia parkovania pre osoby ZŤP s parkovacím preukazom.

- B. zistiť **reálny záujem** občanov (počet bytov) o využívanie týchto parkovacích miest; zjednodušene - zistiť koľko domácností má najmenej jedno auto a nemá garáž, t.j. potrebuje niekde parkovať v zóne, t.j. potrebuje rezidenčné parkovacie karty.
- C. Ak počet bytov zistených podľa bodu B. neprevyšuje počet parkovacích miest, **poskytnúť každej domácnosti jednu rezidenčnú parkovaciu kartu**
- D. Po pridelení po jednej karte každému bytu podľa bodu C. dať možnosť požiadať o ďalšie rezidenčné karty pre žiadateľa.

Dôvodom takéhoto postupu je dosiahnuť stav, **aby rezidenti ktorí v zóne bývajú, mali možnosť aspoň s jedným autom zaparkovať v príslušnej zóne** (aj keď nie priamo pod vlastnými oknami).

Prípomienka č. 4

K §4 ods. 2

Vypustiť text „na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím“

Zdôvodnenie:

Ak je vozidlo označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu, je nelogické podmieňovať oslobodenie od platenia za parkovanie státím tohto vozidla na vyhradenom parkovacom mieste. V praxi sa totiž môže stať, že vedľa seba budú stáť dve autá s parkovacím preukazom ZŤP pričom jedno bude stáť na mieste vyhradenom - bez povinnosti platiť a druhé - na mieste ktoré nie je vyhradené - s povinnosťou platiť napriek tomu, že možno má reálne ťažšie postihnutie. **Toto je diskriminačné.**

Prípomienka č. 5

K §4

Na konci doplniť odsek 10 ktorý stanoví, akým spôsobom môže vodič alebo držiteľ vozidla skontrolovať či má zaplatenú úhradu, resp. aký má stav na parkovacom lístku alebo na karte (t.j. ako môže skontrolovať dokedy platí karta, koľko „voľných“ hodín, minút má ešte pre návštevy...)

Zdôvodnenie:

Pochopiteľne vodič alebo držiteľ vozidla musí mať možnosť skontrolovať stav svojho "konta".

Prípomienka č. 6

K prílohe č. 1

K jednotlivým uvedeným úsekom miestnych komunikácií je potrebné **uviesť aj počet parkovacích miest na týchto dotknutých úsekoch.**

Tiež je potrebné doplniť úseky miestnych komunikácií ostatných mestských častí, ktoré nie sú v predložennom návrhu VZN uvedené - ak sa ich VZN má týkať.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že je potrebné najprv jednoznačne určiť, ktorých parkovacích miest sa predmetné VZN bude týkať (s prihliadnutím na zdôvodnenie pripomienky č. 3 - zistiť počet a vyznačiť dotknuté parkovacie miesta).

Zároveň je potrebné zabezpečiť, aby parkovacie miesta boli stanovené len na tých úsekoch miestnych komunikácií, ktoré sú vybudované na pozemkoch vo vlastníctve hlavného mesta.

Zdôvodnenie:

K vlastníckym pomerom - viď zdôvodnenie pripomienky č. 1.

Zmyslom parkovacej politiky je (resp. malo by byť), aby rezidenti t.j. tí, ktorí v zóne bývajú, mali kde zaparkovať. A to sa nedosiahne tým, že sa budú vydávať rezidentské parkovacie karty bez ohľadu na počet parkovacích miest, ktoré sú v konkrétnej zóne k dispozícii. Zvýhodnení by mali byť obyvatelia zóny oproti tým, ktorí majú len prevádzku v zóne – aby neboli všetky miesta v zóne obsadené firemnými autami a domáci nebudú mať po príchode domov kde parkovať.

Akým spôsobom a kde bude mať možnosť zaparkovať obyvateľ zóny - rezident, ak nenájde v danej zóne parkovacie miesto po príchode domov vo večerných hodinách?

Pripomienka č. 7

K prílohe 2 - Rezidentská parkovacia karta

Podmienky vydávania rezidentskej parkovacej karty upraviť tak, aby

1. **pre každý byt** (pre každého žiadateľa, pričom môže byť jeden žiadateľ z jedného bytu) **bola vydaná jedna rezidentská karta**
2. počet vydaných rezidentských kariet pre obyvateľov neprevyšoval počet parkovacích miest, ktoré sú v danej zóne k dispozícii
3. až po uspokojení všetkých žiadateľov o prvú rezidentskú kartu vydávať ďalšie (druhá a tretia) rezidentskú kartu

Zdôvodnenie:

Viď zdôvodnenie k pripomienke č. 6

Pripomienka č. 8

K prílohe č. 2 - Parkovacia karta "návšteva"

Je potrebné **zvýšiť počet hodín** pre kartu "návšteva" a umožniť vydanie viacerých kariet "návšteva" pre jeden byt.

Zdôvodnenie:

Napr. v prípade, ak obyvateľ inej zóny denne navštevuje domácnosť starého osamelého rodiča z dôvodu pomoci, starostlivosti... (nákupy, varenie, pomoc, opatera...) – napr. na 2-3 hodiny denne + víkendy, t.j. minimálne 30 h. týždenne, t.j. 150 hodín vyčerpá za 5 týždňov. A čo ďalej ???

Taktiež v mnohých prípadoch môžu prísť deti navštíviť rodičov v rámci dovolenky z iného mesta, zo zahraničia - napr. na 2-3 týždne niekoľkokrát za rok. Ako majú riešiť parkovanie ?

ZÁVER

Na základe vyššie uvedených pripomienok žiadam návrh VZN prepracovať, doplniť a takto prepracované a doplnené opätovne predložiť do pripomienkového konania.

S pozdravom


Eva B 

Vec Návrh všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky o dočasnom parkovaní motorových vozidiel – pripomienky

Hlavné mesto Slovenskej republiky zverejnilo návrh všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel. V zmysle § 6 ods. 4 zák. o obecnom zriadení uplatňujem pripomienky k návrhu.

K § 1 návrhu

1. Slová „parkovanie a spôsob jej platenia“ nahradiť slovami „parkovanie, spôsob jej platenia a spôsob preukazovania jej zaplatenia“.

Podľa § 6 ods. 1 zák. o obecnom zriadení, vo veciach, v ktorých obec plní úlohy štátnej správy, môže vydávať nariadenie len na základe splnomocnenia zákonom a v jeho medziach. Podľa § 6a ods. 1 tretia veta zák. o pozemných komunikáciách, vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.

Preto sa navrhuje úprava, ktorou sa zabezpečí súlad so zákonom.

K § 2 návrhu

2. Znenie v návrhu označiť ako odsek 1, aplikovať skratku „parkovacie miesta“ zavedenú v § 1 a na konci pripojiť slová: „Zónou nemožno obmedziť ani inak zasiahnuť do práv nadobudnutých individuálnymi správnymi aktmi, hlavne na základe stavebného zákona a zákona o pozemných komunikáciách.“.

3. Za novo označený odsek 1 pridať odseky 2 až 9 s týmto znením:

„(2) Návrh na zriadenie zóny podáva mestská časť hlavnému mestu po verejnom prerokovaní s rovnakým postupom od zverejnenia návrhu ako pri návrhu všeobecne záväzného nariadenia. Návrh hlavnému mestu môžu podať aj osoby bývajúce, vlastniace alebo prevádzkujúce priestory služieb vo vzdialenosti do 15 min. chôdze (1 km) od navrhovanej zóny, a to formou petície. Po prijatí petície hlavné mesto zabezpečí verejné prerokovanie ako pred podaním návrhu na zriadenie zóny mestskou časťou.“.

(3) Hlavné mesto zabezpečí zber potrebných dát, nevyhnutné analýzy existujúcich a možných kapacít pre dočasné parkovanie. Dáta o existujúcich kapacitách hlavné mesto získa sčítaním počtu áut odstavovaných v navrhovanej zóne v súlade so zákonom o cestnej premávke v čase navrhovanej regulácie, a to opakovane najmenej tri razy s odstupom aspoň 21 dní. Hlavné mesto v spolupráci s mestskou časťou zistí záujem o využívanie navrhovanej zóny.

(4) Hlavné mesto na základe analýz a zisteného záujmu vypracuje súpis podmienok pre dostatočné parkovacie kapacity v navrhovanej zóne podľa účelu konkrétnych budov a prejaveneho záujmu podľa počtu bytov a prevádzok v navrhovanej zóne. Hlavné mesto zverejní súpis podmienok a zistené údaje o záujme využívať navrhovanú zónu v štruktúre: počet bytov s jedným autom, počet bytov s dvomi autami, počet bytov s tromi autami a počet prevádzok.

(5) Zóny sa zriaďujú na vozovke. Na iných súčastiach miestnej komunikácie len ak to nie je na úkor bezpečnosti účastníkov cestnej premávky alebo nie je tým v neprimeranej miere obmedzené právo prístupu na verejné priestranstvo chodcom.

Vladimír D [REDACTED]
[REDACTED]

(6) Do zóny možno zaradiť iba parkovacie miesta, ktoré sa nachádzajú na pozemkoch vo vlastníctve hlavného mesta.

alternatívne

(6) Do zóny nemožno zaradiť parkovacie, ktoré sa nenachádzajú na pozemkoch vo vlastníctve hlavného mesta.

(7) Do zóny nemožno zaradiť parkovacie miesta, ktoré vybudoval (zhotovil) investor v rámci plnenia podmienok pre riadne užívanie budov podľa stavebného zákona a iných všeobecne záväzných predpisov a ktoré neprešli do vlastníctva hlavného mesta.

(8) Zónu možno zriadiť, ak sa realizáciou súpisu podmienok zabezpečili parkovacie miesta najmenej v rozsahu 90 % zisteného záujmu o využívanie zóny.

(9) O nemožnosti zaradiť navrhované parkovacie miesta do navrhovanej zóny alebo nemožnosti zriadiť zónu informuje hlavné mesto bez zbytočného odkladu, najneskôr do 7 dní od zistenia prekážky.“.

Podľa § 1 VZN určuje úseky miestnych komunikácií a podľa § 2 určené sú uvedené v prílohe č. 1. Ani jedno nezodpovedá skutočnosti. V žiadnej z úprav návrhu VZN nie sú určené (konkrétne) úseky miestnych komunikácií a v prílohe č. 1 v stĺpci s označením „úsek miestnej komunikácie“ sú uvedené názvy vrátane námestí.

Navrhované znenie by znamenalo, že určenými úsekmi sú dané ulice a verejné priestranstvá, a to vrátane tých, ktoré sa nachádzajú na pozemkoch, ktoré nie sú vo vlastníctve hlavného mesta, čo odporuje princípu uplatňovanému pri miestnych daniach a miestnych poplatkoch, keď zákon pripúšťa miestnu daň za užívanie verejného priestranstva vyrubiť výlučne, ak je vo vlastníctve obce.

Spoplatnenie dočasného parkovania bez vydávania rozhodnutia je inou formou zdanenia užívania verejného priestranstva (statku), v tomto prípade v podobe parkovacích miest vyznačených na miestnych komunikáciách.

Preto sa navrhuje úprava, ktorou by sa aplikoval princíp zákona o miestnych daniach a poplatkoch.

Navrhované doplnenie v odseku 1 zabezpečuje povinnosť súladu nariadenia s Ústavou Slovenskej republiky a zákonmi, ktorou sa vykonávajú jej jednotlivé články, ako aj zásada zachovania práva nadobudnutého individuálnym správnym aktom v dobrej viere.

Navrhované doplnenie o odseky 2 až 8 precizuje povinnosti aj práva v súlade s účelom všeobecne záväzného predpisu.

Návrh na obmedzenie pre zriadenie zóny podielom aspoň 90 % zisteného záujmu a spôsob zisťovania údajov vychádza k deklarovaným zásad férového parkovania, v rámci ktorých sa uvádza:

„Konkrétne zóna sa zavedie, až keď budú na základe predchádzajúcich analýz zabezpečené dostatočné parkovacie kapacity pre rezidentov. Kým ich tam nebude vybudovaných dostatok, platené parkovanie sa tam nespustí.“.

Uvedený citát má charakter verejného prísľubu, ktorý mnohonásobne zopakoval primátor hlavného mesta na prezentáciách v jednotlivých mestských častiach. S ohľadom na tento fakt sa navrhuje ako súčasť všeobecne záväzných pravidiel pre zriaďovanie parkovacích zón.

K § 4 návrhu

4. V odseku 1 bodku na konci nahradiť čiarkou a pripojiť slová: „ak nie je neskôr upravené inak“.

Navrhované znenie v odseku 2 predstavuje výnimku, ktorá pre vymedzený druh parkovacích miest a áut neguje povinnosť uhradiť cenu, ale nevyjadruje výnimku z oprávnenia využívať vyznačené parkovacie miesta v zóne v čase spoplatnenia výlučne vozidlami, za ktoré je zaplatená úhrada. Preto sa navrhuje doplnenie.

5. V odseku 2 na konci pripojiť: „Takto označené vozidlo môže na vyznačenom parkovacom mieste v zóne v čase spoplatnenia stáť aj bez zaplatenia úhrady.“.

Navrhované doplnenie upresňuje výnimku z platenia úhrady pre vymedzený druh parkovacích miest a áut. Vyjadruje jednoznačnosť výnimky, ktorá umožní využívať vyznačené parkovacie miesta v zóne v čase spoplatnenia autami s predpísaným označením bez zaplatenia úhrady.

6. V odseku 5 vypustiť druhú vetu a jej upravenú podobu uviesť v novom odseku 8.

Návrhom na úpravu sa chce dosiahnuť systematika v štruktúre nariadenia.

7. V odseku 6 druhú vetu nahradiť týmto znením: „Prevádzkovateľ eviduje parkovaciu kartu s dobou platnosti rok, t.j. 12 mesiacov odo dňa vyhotovenia záznamu,

- a) pre rezidentov s označeniami REZIDENT 1, REZIDENT 2 a REZIDENT 3,
- b) pre abonentov s označením ABONENT,
- c) pre záujemcov s označením BONUS,
- d) pre záujemcov s označením NÁVŠTEVA.

Návrh reaguje na skutočnosť, že parkovacie karty nemajú mať materializovanú podobu, ale podobu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa. Zároveň v záujme systematiky sa ním upravuje spoločne rovnaká doba platnosti pre všetky druhy parkovacej karty a zavádzajú označenia pre jednotlivé parkovacie karty, využiteľné v texte nariadenia, ako aj v informačnom systéme prevádzkovateľa a bežnom styku.

8. V odseku 7 za slová „v zóne“ pripojiť slová „v čase spoplatnenia“, vypustiť zátvorku a slová v nej.

Návrhom sa precizuje a dáva do súladu s predtým použitým vymedzením. Vypustenie zátvorky a slov v nej vyplýva z návrhu na úpravu znenia v odseku 9 návrhu, navrhnutého na nové označenie ako odsek 10.

9. Za odsek 7 vložiť nový odsek 8 s týmto znením:

„(8) Na preukázanie zaplatenia úhrady slúži parkovacia karta alebo parkovací lístok, ktoré nemajú tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa a ktoré sú viazané na evidenčné číslo motorového vozidla, zónu a dobu platnosti.“.

Odseky 8 a 9 sa označujú ako odseky 9 a 10.

10. V novo označenom odseku 10 vypustiť slová „platiteľovi úhrady“.

Návrh vychádza z rozdielneho postavenia osôb, ktoré zaplatia úhradu, ktoré používajú auto alebo sú jeho držiteľom. V zmysle vymedzenia prípustného vzťahu k motorovému vozidlu, žiadateľ o parkovaciu kartu nemusí byť držiteľom ani vodičom motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne v čase spoplatnenia, ktorí sa podľa návrhu označujú skratkou „platiteľ úhrady“. Vrátenie preplatku sa odvíja od oznámenia zmeny rozhodujúcej skutočnosti. Po jeho prijatí, prevádzkovateľ bude môcť overiť, či oznamovateľ v minulosti zaplatil úhradu, ktorej preplatok podlieha vráteniu.

7. Za § 4 návrhu vložiť nový § 5 s týmto znením vrátane nadpisu.
„§ 5 Podmienky pre evidovanie a využívanie parkovacích kariet

(1) Parkovaciu kartu prevádzkovateľ zaeviduje pre konkrétne motorové vozidlo a konkrétnu zónu, konkrétnemu parkovaciemu miestu pre konkrétne vozidlo. Parkovacou kartou prevádzkovateľ nevyhradzuje konkrétne parkovacie miesto a negarantuje voľné parkovacie miesto v zóne, pre ktorú ju eviduje.

(2) Prevádzkovateľ môže zaevidovať parkovaciu kartu iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m.

(3) Žiadateľ o evidovanie parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi poskytnúť informácie a preukázať skutočnosti, ktoré sú rozhodujúce pre zaevidovanie parkovacej karty, a to kategóriu motorového vozidla, jeho dĺžku a evidenčné číslo a vzťah k nemu, identifikáciu budovy, v ktorej sa nachádza byt alebo prevádzka, od ktorých odvodzuje záujem o parkovaciu kartu, orientačné číslo domu, číslo bytu alebo priestoru a dohodu o poradí rezidentov, ak osoby v tom istom byte vlastnia viac ako jedno motorové vozidlo a majú záujem o viac ako jednu parkovaciu kartu pre rezidenta. Ďalšie údaje len vtedy, ak to bude nevyhnutné na vykonanie úplného záznamu v informačnom elektronickom systéme a prevádzkovateľ ich nedokáže získať bez súčinnosti žiadateľa.

(4) Vzťahom k motorovému vozidlu na účely tohto nariadenia sa rozumie, že žiadateľ

a) je držiteľom motorového vozidla,

b) užíva motorové vozidlo, ku ktorému žiada priradiť kartu,

1. evidované na podnikanie fyzickej osoby,

2. zamestnávateľa s jeho písomným súhlasom aj na súkromné účely,

3. ako štatutárny orgán alebo člen štatutárneho orgánu právnickej osoby,

4. na základe nájomnej zmluvy alebo dohody s vlastníkom motorového vozidla alebo ako pozostalý ešte pred usporiadaním dedičstva.

(5) Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte bez udania dôvodu. Takú zmenu je prevádzkovateľ povinný realizovať, najviac však štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 30 dní podliehajúcich spoplatneniu. Pri zmene na dlhšie obdobie žiadateľ o zmenu je povinný uviesť dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu.

(6) Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.

(7) Parkovaciu kartu REZIDENT prevádzkovateľ zaeviduje žiadateľovi, ktorý

a) je fyzickou osobou bývajúcou v byte v budove, pre ktorú je zriadená zóna,

b) má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému žiada priradiť kartu.

Parkovaciu kartu REZIDENT prevádzkovateľ nezaeviduje, ak na byt udávaný žiadateľom už zaevidoval tri parkovacie karty REZIDENT.

(8) Parkovacia karta REZIDENT umožňuje v čase vymedzenom pre reguláciu bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta evidovaná.

(9) Platnosť parkovacej karty REZIDENT zaniká zmenou bytu, aj v rámci tej istej budovy. V prípade zániku platnosti parkovacej karty z tohto dôvodu, platiteľ za parkovaciu kartu má nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu. Pri zániku parkovacej karty pre stratu vzťahu k predtým priradenému motorovému vozidlu, má platiteľ za parkovaciu kartu nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu, ak nepožiadal prevádzkovateľa o zaevidovanie iného vozidla na zvyšok platnosti parkovacej karty. Nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu prevádzkovateľ uspokojí do 10 pracovných dní odo dňa, kedy sa dozvedel o nároku na vrátenie.

(10) Parkovaciu kartu NÁVŠTEVA prevádzkovateľ zaeviduje na základe skutočností, že žiadateľ je fyzickou osobou bývajúcou v byte v budove, ku ktorému je zriadená zóna.

(11) Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje v čase vymedzenom pre reguláciu bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta evidovaná v rozsahu

a) 100 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je evidovaná aspoň jedna parkovacia karta REZIDENT,

b) 150 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je evidovaná parkovacia karta REZIDENT.

Karta NÁVŠTEVA je aktívna pre evidenčné číslo parkujúceho vozidla naposledy zadané do informačného systému prevádzkovateľa.

(12) Platnosť parkovacej karty NÁVŠTEVA zaniká zmenou bývania do budovy mimo zónu, pre ktorú je evidovaná, alebo ubytovaním v budove, ktorá je ubytovacím zariadením.

(13) Parkovaciu kartu BONUS prevádzkovateľ zaeviduje žiadateľovi, ktorý

a) je fyzickou osobou,

b) býva v byte v budove na území hlavného mesta,

c) má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému žiada priradiť kartu.

Parkovaciu kartu BONUS prevádzkovateľ nezaeviduje, ak na byt udávaný žiadateľom už zaevidoval tri parkovacie karty BONUS. Prevádzkovateľ nezaeviduje parkovaciu kartu BONUS pre žiadateľa, ktorý býva byte v budove, pre ktorú je zriadená zóna s tarifným pásmom A.

(14) Parkovacia karta BONUS umožňuje v čase spoplatneného dočasného parkovania bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C a D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.

(15) Platnosť parkovacej karty BONUS zaniká odst'ahovaním sa z hlavného mesta. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z tohto dôvodu, platiteľ za parkovaciu kartu má nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu. Pri zániku parkovacej karty pre stratu vzťahu k predtým priradenému motorovému vozidlu, má platiteľ za parkovaciu kartu nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu, ak nepožiadal prevádzkovateľa o zaevidovanie iného vozidla na zvyšok platnosti parkovacej karty. Nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu prevádzkovateľ uspokojí do 10 pracovných dní odo dňa, kedy sa dozvedel o nároku na vrátenie.

(16) Parkovaciu kartu ABONENT prevádzkovateľ zaeviduje žiadateľovi, ktorý:

- a) podniká na základe živnostenského oprávnenia, má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne, pre ktorú je karta evidovaná,
- b) má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému žiada priradiť kartu.

(17) Parkovacia karta ABONENT umožňuje v čase vymedzenom pre reguláciu bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta evidovaná.

(18) Platnosť parkovacej karty ABONENT zaniká zmenou miesta podnikania, sídla alebo prevádzkarne s výnimkou zmeny v rámci zóny, pre ktorú je evidovaná, zánikom vlastníctva nehnuteľnosti v zóne, pre ktorú je karta evidovaná, alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade zániku platnosti parkovacej karty z dôvodu zmeny miesta podnikania, sídla alebo prevádzkarne, má platiteľ za parkovaciu kartu nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu.

Pri zániku parkovacej karty pre stratu vzťahu k predtým priradenému motorovému vozidlu, má platiteľ za parkovaciu kartu nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu, ak nepožiadal prevádzkovateľa o zaevidovanie iného vozidla na zvyšok platnosti parkovacej karty. Nárok na vrátenie pomernej časti zaplatenej úhrady za zaniknutú parkovaciu kartu prevádzkovateľ uspokojí do 10 pracovných dní odo dňa, kedy sa dozvedel o nároku na vrátenie.“.

§ 5 až 8 sa označujú ako § 6 až 8.

Návrh na zaradenie nového § 5 vychádza zo zásady, že práva a povinnosti majú byť upravené v tele všeobecne záväzného predpisu a v prílohe sa uvádzajú údaje, ktoré ho dopĺňujú, spresňujú alebo inak podporujú. Jednotlivé odseky sú „prepisom“ prílohy č. 2 návrhu. Zachovávajú pôvodnú štruktúru a obsahujú úpravu / zmenu niektorých „parametrov“.

Predovšetkým sa nenavrhuje využívať kritérium trvalý pobyt v byte v bytovom dome, lebo byty môžu byť aj v nebytovom dome. Faktom je, že parkovacie miesta sa nebudovali vo vzťahu k trvalým pobytom, ale výlučne k bytom a prevádzkam, podľa ich veľkosti, kedysi vyjadrenej počtom izieb a v súčasnosti plochou, lebo od nej sa odvodzuje tzv. obložnosť, teda počet členov domácnosti, s ktorým sa počíta aj na účely zásobovania elektrinou, vodou či plynom.

Kritérium trvalého pobytu vo väzbe na možné tri karty REZIDENT a kartu NÁVŠTEVA zakladá konflikt, pozitívnu diskrimináciu užívateľov motorových vozidiel s trvalým pobytom a ich možných návštev, oproti ľuďom, ktorí užívajú rovnaký, ale aj väčší byt v tej istej budove či okolitých budovách, a to len preto, že možnosť mať evidovaný trvalý pobyt je závislá od vôle vlastníka bytu, ktorý títo ľudia majú v nájme. Ak sa tvrdí, že zavedením takej reštrikcie sa vytvorí tlak trhu realít, na prenajímateľov, aby súhlasili s trvalým pobytom nájomcov, lebo

inak budú nútení znížiť nájomné, tak treba povedať, že taká reštrikcia by určite mala vplyv na trh, ale opačného charakteru. Majitelia, ktorí budú súhlasiť s trvalým pobytom, budú môcť žiadať vyššie nájomné z titulu pridanej hodnoty (rozšírenej kvality) užívania predmetu nájmu. Ako dôkaz môžu slúžiť mnohé oznamy uverejnené opakovane, v ktorých sa ponúka trvalý pobyt na území hlavného mesta za mesačný poplatok, a to bez bývania. Na základe toho sa dá dôvodne predpokladať podobné správanie prenajímateľov bytov.

Kritérium trvalý pobyt v dome prináša ešte riziko možného vplyvu zmien v počtoch. Môže sa stať, že nastane nárast v dôsledku prihlásenia tých, čo ho nemajú, ale bude s oneskorením oproti času zriadenia zóny. V novom stave, pri zvýšenom počte trvalých pobytov, už nebude počet parkovacích miest v zóne vyhovovať kritériu „dostatok parkovacej kapacity pre rezidentov“, ktoré sa má zohľadniť pred zriadením zóny. Ak by už nebolo možné rozšíriť zónu o ďalšie parkovacie miesta, nový okruh rezidentov by bol jednoznačne znevýhodnený oproti okruhu rezidentov, pre ktorých by bolo zriadená zóna s dostatkom parkovacích miest.

Dôvodnú pochybnosť o správnosti a oprávnenosti kritéria trvalého pobytu v byte vyvoláva hlavne fakt, že trvalý pobyt plní len evidenčnú funkciu. Podľa § 3 ods. 3 zákona o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a o registri obyvateľov Slovenskej republiky, prihlásenie občana na trvalý pobyt nezakladá nijaké právo k budove uvedenej v odseku 2 ani k jej vlastníkovi a má evidenčný charakter.

Ak podľa zákona, je vylúčené, aby prihlásenie k trvalému pobytu zakladalo nejaké právo k budove, v ktorom je evidovaný, potom nie je prípustné zakladať na ňom právo užívať parkovacie miesto, ktoré bolo alebo bude vybudované na zabezpečenie práva k budove, a to práva riadneho užívania skolaudovanej budovy.

Úprava sa navrhuje aj pre poradie rezidentov. Princíp kto skôr príde, ten skôr melie, ako to obsahuje pôvodný návrh, nie je možné uplatňovať pri aplikácii rovnakého práva viazaného na užívanie toho istého bytu, lebo by to bolo porušením zásady rovnosti pred zákonom, pričom v drvivej väčšine prípadov by to bolo v rámci rodiny. Navyše hrozí právna neistota, ak bude zaevidovanie pre všetkých rezidentov vybavovať jedna osoba.

Pochybnosť o správnosti taký postup vyvoláva pri viacerých nájomcoch v tom istom byte, ktorí sa skôr alebo neskôr zmenia, čo môže vyvolať potrebu zbytočnej administratívy vo veci poradia, aj keď iba v podobe elektronického záznamu. Problematika poradia rezidentov vyvoláva viacero vážnych otázok. Cenové odlíšenie počtu áut v domácnostiach možno akceptovať len za podmienky, že počet druhých a tretích áut nevyvolá výrazne vyššie požiadavky na parkovacie kapacity, napr. 15 % a viac. V opačnom prípade zvýhodnenie iba jedného auta sa javí ako vhodnejšie opatrenie, ak jedným s cieľov regulácie je obmedzenie jász po meste a ďalším aj celkového počtu áut odstavovaných na miestnych komunikáciách a nie nastavenie parametrov politiky parkovania, ktorými sa zabezpečuje zvyšovanie príjmov do rozpočtov hlavného mesta a mestských častí a ktorými sa naplňa princíp segregácie podľa majetkového cenzu.

Úprava sa navrhuje aj pri vzťahu k motorovému vozidlu, ku ktorému sa žiada priradiť parkovacia karta.

Vyjadruje sa ňou fakt, že štatutárny orgán alebo člen štatutárneho orgánu nemusí používať výlučne auto vo vlastníctve právnickej osoby, ktorú reprezentuje, ale môžu, rovnako ako iní, mať autá na leasing alebo prenajaté a na účely zaevidovania postačí preukázať týmto osobám svoje postavenie v štatutárnom orgáne.

Tiež sa ňou vyjadruje, že požíčovanie a prenajímanie majetku umožňuje právny poriadok aj osobám, ktoré to nerobia v rámci svojho podnikania. Každý občan, ktorý nebol pozbavený spôsobilosti na právne úkony, má zákonom zaručené prenajať svoje auto / požičať si, vziať do nájmu auto iného vlastníka / držiteľa, a to aj bez písomnej zmluvy, lebo zákon ju nepredpisuje pri takom predmete nájomného vzťahu. Všeobecne záväzným nariadením nemožno založiť diskrimináciu pre právne prípustný spôsob konania.

Okrem toho, bolo by to kontraproduktívne k oprávneniu 4 razy do roky na prechodný čas priradiť ku karte evidenčné číslo akéhokoľvek motorového vozidla, a to na základe jednostranného aktu žiadateľa, či dokonca možnosti zmeniť priradenie dlhodobu, ak žiadateľ uvedie dôvody.

Stačí si spomenúť na celkom bežnú situáciu, ktorá môže nastať po úmrtí vlastníka / držiteľa auta. Čas, za ktorý sa usporiada dedičstvo, nebýva krátky, v Bratislave bežne 8 – 9 mesiacov. Bolo by mimoriadne reštrikčné a bezdôvodne prísne, aby nikto nesmel s takým autom dočasne parkovať na vymedzených miestach za rovnakých podmienok ako tí, čo si prenajali písomnou zmluvou cudzie auto. Aj preto sa nenavrhuje zánik parkovacej karty v dôsledku smrti evidovaného držiteľa motorového vozidla.

Parkovacia karta BONUS sa navrhuje výlučne pre zóny s tarifnými pásmami B, C a D, čo vylučuje využiť jej výhody v zóne s tarifným pásmom A. Recipročne sa navrhuje vylúčenia zaevidovania karty BONUS pre osoby, ktorým bola zaevidovaná kartami REZIDENT pre zónu s tarifným pásmom A.

Je to na vzájomné korigovanie, vyvažovanie výhod a nevýhod v zónach s rôznymi tarifnými pásmami. Bolo by pozitívnou diskrimináciou, ak by osoby s kartami REZIDENT pre zónu s tarifným pásmom A mali viacnásobné výhody – absolútne uprednostnenie vo „svojej“ zóne a zároveň po 2 hodiny kumulatívne denne bez ďalšej úhrady aj vo všetkých zónach s tarifnými pásmami B, C a D.

Aj keď sa možno sporiť o dôvode vylúčenia zvýhodnenia v zóne s tarifným pásmom A, ale ak už je navrhnuté a počíta sa s ním ako s východom Slnka, malo by byť vyvážené. Ak môžu do rozpočtu mestskej časti, v ktorej sa zriadi zóna s tarifným pásmom A, viac prispievať ľudia z iných mestských častí bez ohľadu na kartu BONUS, ak ju potrebujú využiť, môžu aj ľudia z mestskej časti, v ktorej sa zriadi zóna s tarifným pásmom A, prispievať do rozpočtu mestskej časti, v ktorej sa zriadi zóna s tarifným pásmom B, C a D, ak ju potrebujú využiť.

Prípadný argument podielom jedných a druhých k celku nemá žiadnu relevanciu, lebo rozhodujúci bude počet vyznačených parkovacích miest v tej-ktorej zóne a vymedzený čas regulovaného parkovania.

Na základe viacerých faktov sa dá očakávať, že potreba regulácie v zóne s tarifným pásmom A sa bude prejavovať po dlhšiu dobu dňa ako v zónach s tarifným pásmom B, C a D, pričom v nich sa bude výrazne koncentrovať na obdobie po bežnej pracovnej dobe. Už tým budú osoby z mestskej časti so zónou s tarifným pásmom A zvýhodnené, aj keď nie v dôsledku pozitívnej diskriminácie.

Návrh predstavuje aj precizovanie a úpravu povinnosti vrátiť preplatok zaplatenej úhrady po zániku parkovacej karty.

8. V novo označenom § 6 zjednotiť spôsob písania meny na eur a tiež miesto uvádzania. Slová „rezidentská parkovacia karta“ nahradiť slovami „Parkovacia karta REZIDENT“ a slová „abonentská parkovacia karta“ nahradiť slovami „Parkovacia karta ABONENT“.

Návrh zabezpečuje jednotnosť jazyka predpisu a zosúladenie formy.

9. Prepracovať prílohu č. 1, aby zodpovedala zákonu.

Podľa § 6a ods. 1 prvá veta zák. o pozemných komunikáciách, na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem.

Uvedenie názvu ulice, námestia nie je ustanovený úsek miestnej komunikácie ako to predpokladá a vyžaduje zákon.

Vladimír D [REDACTED]
[REDACTED]

10. Vypustiť prílohu č. 2

Návrh vychádza z faktu, že jej obsah s istými úpravami je zahrnutý do nového § 5 a príloha v dôsledku toho sa stáva zbytočnou. Presun do tela všeobecne záväzného predpisu je odôvodnený pod návrhom znenia nového § 5.

11. Zvážiť doplnenie návrhu nariadenia o úpravy vo vzťahu k stanovištiam vozidiel taxislužby.

Ako vyplýva z citovaného znenia § 6a ods. 1 prvej vety, zákon predpokladá a vyžaduje, aby sa všeobecne záväzným nariadením ustanovili aj úseky miestnych komunikácií na stanovištia vozidiel taxislužby.

S pozdravom

Vladimír D [REDACTED]

LEPSIA ■ DOPRAVA

Občianske združenie Lepšia doprava, Školská 26, 900 84 Báhoň

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy

Oddelenie mestskej mobility

Primaciálne nám. č. 1

814 99 Bratislava

V Báhoňi 31.5.2019

Vec: Pripomienky k návrhu VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Občianske združenie Lepšia doprava víta návrh parkovacej politiky. Považujeme za nevyhnutné začať prostredníctvom poplatkov znižovať nielen dopyt po parkovaní, ale aj po dynamickej individuálnej automobilovej doprave. Tým prispeje k prinavráteniu pôvodných funkcií chodníkom a iným verejným priestranstvám, ktoré sú v súčasnosti zaberané parkujúcimi vozidlami, k zlepšeniu životného prostredia znížením emisií a k lepším podmienkam pohybu chodcov a cyklistov.

Nový návrh parkovacej politiky považujeme za kvalitatívne výrazne lepší, než súčasne platné VZN. Oceňujeme predovšetkým, že návrh rieši spoplatňovanie nielen „cezpoľných“, čím sa dosiahne omnoho väčší účinok, a takisto fakt, že systém s jedným prevádzkovateľom je pre držiteľov vozidiel jednoduchý a prehľadný. Návrh takisto rieši viacero problémov, ktoré boli vyčítané súčasnemu VZN, ako je napr. možnosť parkovania návštev alebo možnosť krátkodobu parkovať pri návšteve príbuzných v inej časti mesta.

K návrhu VZN a parkovacej politike ako takej máme nasledujúce pripomienky:

1. Ceny považujeme za prijateľné a žiadame, aby neboli znižované. Poplatok za prvú rezidentskú parkovaciu kartu je menší než cena jednej plnej nádrže pohonných hmôt a podľa nášho názoru nepredstavuje sumu, ktorú si držiteľ auta nemôže dovoliť.
2. Zľavu 50 % pre elektrické vozidlá (§ 4 ods. 3) považujeme za príliš vysokú. Chápeme zámer mesta zvýhodniť majiteľov vozidiel, ktoré neprodukujú emisie škodlivých látok lokálne, ale aj elektrický automobil je stále len individuálnym dopravným prostriedkom a zaberá rovnaký verejný priestor, ako vozidlo so spaľovacím motorom. Navrhujeme, aby elektrické vozidlá mali zľavu na parkovnom 20 %.
3. Žiadame, aby mesto neakceptovalo hromadnú pripomienku iniciovanú poslancom Mrvom. Jeho pripomienka požaduje odstrániť všetky faktory motivujúce obyvateľov, aby autá používali menej alebo vôbec. Takto vyprázdnená parkovacia politika by nemala praktický význam.
4. Navrhujeme, aby mesto revidovalo zámer odsunúť vytváranie parkovacích zón až na rok 2021 a začalo s vytváraním zón skôr. V druhej polovici volebného obdobia bude omnoho ťažšie nájsť politickú odvahu na takýto krok, v dôsledku čoho existuje veľké nebezpečenstvo, že VZN zostane, rovnako ako to súčasné, len na papieri a v praxi sa uplatňovať nebude.

S pozdravom

 Martin F. 

Simona H

V súlade s ustanovením § 6 ods. 4 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení uplatňujem pripomienky **k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel** v nasledovnom rozsahu:

Pripomienka č. 1:

K § 2

Navrhujem nové znenie:

- 1) *Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zriaďujú, rušia a menia výlučne na návrh mestskej časti, na ktorej území sa nachádzajú, vrátane definovania pravidiel, ktoré budú platné v danom úseku.*
- 2) *Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sú uvedené v Prílohe č. 1 tohto nariadenia.*

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje výlučná kompetencia mestskej časti určovať miesto a parametre regulácie parkovania. Úpravu v navrhovanej zmluve o spolupráci (vzhľadom k jednoduchej možnosti jej ukončenia výpoveďou) považujeme za nedostatočnú. Súčasne požiadavku zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí považujeme za obmedzujúcu.

Pripomienka č. 2:

K § 4

V ods. 8 navrhujem doplniť druhú vetu:

Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje spôsob preukazovania zaplatenia úhrady za parkovanie hoci podľa splnomocňovacieho ustanovenia §6a ods. 1 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obec o.i. ustanoví vo VZN spôsob preukázania zaplatenia úhrady za dočasné parkovanie. Vodič alebo držiteľ vozidla musí mať možnosť (v prípade sporu) preukázať, že parkovanie zaplatil a spôsob ako to môže urobiť musí byť vopred daný.

Pripomienka č. 3:

K Prílohe č. 2

V časti 1.3 Platnosť parkovacej karty (rezidentská) navrhujem vypustiť slovné spojenie „*zmenou bytu v rámci bytovej budovy*“

Odôvodnenie :

Podmienkou získania parkovacej karty je trvalý pobyt a vzťah k vozidlu. Pokiaľ trvalý pobyt (napr. v byte č. 1) a vzťah k vozidlu trvajú, niet dôvodu na zánik parkovacej karty len z dôvodu presťahovania držiteľa do bytu č. 2 v rámci budovy. Držiteľ karty (s trvalým pobytom a vzťahom k vozidlu) aj po presťahovaní bude spĺňať podmienky na vydanie karty.

Pripomienka č. 4:

K Prílohe č. 2

V časti 2.1 Podmienky vydania parkovacej karty (návšteva) navrhujem poslednú vetu nahradiť vetou:

Na jeden byt sa spravidla vydáva len jedna parkovacia karta Návšteva. Na požiadanie je možné vydať viac kariet, rozsah parkovacích hodín pre byt podľa časti 2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty sa počtom vydaných kariet nemení.

Odôvodnenie:

V jednom byte môže žiť viac osôb alebo domácností a zatiaľ nie je známe, ako v praxi bude použitie karty návšteva fungovať. Javí sa preto vhodné, aby z „banky“ návštevných hodín mohli členovia rodiny/domácností čerpať nezávisle, pričom obmedzenie počet 100/150 hodín na byt ostane zachované.

Pripomienka č. 5:

K Prílohe č. 2

V časti 2.3 Platnosť parkovacej karty (návšteva) navrhujem v poslednej vete vypustiť slovné spojenie „alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy“

Odôvodnenie:

Podmienkou vydania karty je trvalý pobyt v byte v zóne. Pokiaľ trvalý pobyt v byte ostane zachovaný, aj keď sa držiteľ karty presťahuje do iného bytu v rámci bytovej budovy, nie je dôvod na zánik platnosti karty. Držiteľ (s trvalým pobytom) stále spĺňa podmienky na jej vydanie.

Pripomienka č. 6:

K Prílohe č. 2

V časti 4.1 Podmienky vydania parkovacej karty (abonentská) navrhujem nasledovné nové znenie bodu 1 po prvú zarážku:

1. *je fyzickou alebo právnickou osobou, ktorá má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že*

Odôvodnenie:

Pokiaľ má návrh VZN v tejto časti umožňovať získanie abonentskej karte len osobám (či už fyzickým alebo právnickým) podnikajúcim len na základe živnostenského oprávnenia, je diskriminačný voči

osobám podnikajícím například na základě osobitných predpisov ako aj voči právnickým osobám, ktorých predmetom činnosti nie je podnikanie, ale majú sídlo v zóne.

Bratislava dňa 28.05.2019

[Redacted signature block]



Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy
Primaciálne námestie č. 1
814 99 Bratislava

Váš list číslo / zo dňa	Náš list číslo	Vybavuje	Bratislava
	2019/ALS/42	R. H. [REDACTED]	31.5.2019

VEC: Pripomienka k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Vážené dámy a páni,

dovoľujeme si predložiť pripomienku k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel.

Asociácia leasingových spoločností Slovenskej republiky je záujmovým združením právnických osôb, podnikajúcich v oblasti trvalého a pravidelného poskytovania lízingu a inej obdobnej alternatívnej forme financovania. Aktuálne asociácia združuje 37 spoločností. Podľa posledných údajov každé druhé predané nové motorové vozidlo na Slovensku financuje člen asociácie.

Podľa návrhu Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel, prílohy č. 2, je jednou z možných podmienok vydania rezidentskej a abonentnej parkovacej karty okrem iných i podmienka, že žiadateľ **užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely**.

Z textu však nie je zrejmé aká kvalita právneho vzťahu zamestnávateľa k vozidlu sa bude vyžadovať. Nedá sa preto vylúčiť výklad, že za motorové vozidlo zamestnávateľa sa považuje vozidlo, ktoré je výlučne vo vlastníctve zamestnávateľa.

Zamestnávateľ však môže motorové vozidlo užívať i na základe úverovej zmluvy, zmluvy o finančnom leasingu alebo zmluvy o operatívnom leasingu. V prípade úverovej zmluvy a zmluvy o finančnom leasingu je zamestnávateľ zapísaný v evidencii ako držiteľ. V prípade zmluvy o operatívnom leasingu nie je zapísaný zamestnávateľ ako držiteľ, právny titul preukazuje samotnou zmluvou.

Vzhľadom na veľmi rozšírené využívanie produktov financovania a užívania vozidla, odporúčame upraviť znenie návrhu VZN tak, aby sa za motorové vozidlo zamestnávateľa považovalo i vozidlo používané zamestnávateľom na základe úverovej zmluvy, alebo zmluvy o finančnom leasingu alebo zmluvy o operatívnom leasingu.

Podobnú úpravu obsahuje metodický pokyn pre vydávanie parkovacích kariet v Prahe.

Taktiež odporúčame, podobne ako je tomu v Prahe, bližšie upraviť vo VZN, čo všetko žiadateľ predkladá a konkrétne čím preukazuje splnenie konkrétnych podmienok.

Domnievame sa, že konkretizácia predkladania dokladov a splnenia podmienok pomôže jasnému výkladu VZN a pomôže nielen žiadateľom ale hlavne magistrátu pri vybavovaní žiadostí.

Vopred ďakujeme za zohľadnenie našich pripomienok.

S úctou,

Richard H
[Redacted signature]



MAG0P00QNJ3M

Pripomienky k VZN „Návrh o dočasnom parkovaní motorových vozidiel“.

044

- 4. 06. 2019

Vzhľadom na možnosť pripomienkovania VZN o dočasnom parkovaní m. v. by som chcel podať pár pripomienok.

MAGISTRÁT HL. M. SR BRATISLAVY	
- 3 -06- 2019	
Prílohy/ listy:	Vydáva:

- 1) Prijal by som zmenu vrámci ľudí s trvalým pobytom v Bratislave a to nasledovne:
 - zaviesť nie 2 hodiny zadarmo v iných mestských častiach ale, pre ľudí s trvalým pobytom založiť možnosť dokúpenia ku klasickej rezidentskej karte „ZÓNU“. Išlo by teda o spôsob ako napríklad existuje v DPB električenka, že si ľudia vzhľadom na okres dokupujú zóny na cestovanie. Teda napríklad ja ako Ružinovčan s trvalým pobytom by som si napríklad ku klasickej 39€ rezidentskej karte dokúpil druhú mestskú časť Dúbravku, nakoľko tam pracujem a tento bonus by bol napríklad vo výške 150€ ročne ku klasickej rezidentskej karte. Považujem to za logické pre Bratislavčanov, nie cezpoľných. Samozrejme základ ostáva 39€ rezidentská karta a tá druhá mestská časť by kludne mohla byť za sumu 100€ - 300€ podľa toho ako by si mesto zvolilo. Týmto pádom by nikto nemohol povedať, že mu nebolo umožnené parkovanie aj v inej mestskej časti keď tam pracuje a zároveň by si skrz tú cenu dosť ľudí vybralo radšej mhd na prepravu ako ročne vyhodiť pri stanovenej sume napríklad 200€ navyše k 39€.
- 2) Požadoval by som zrýchlene konania v rámci dobudovania parkovacích miest a vybudovania nových BUSPRUHOV. V praxi teda skrátenie pripomienkovania a procesov na schvaľovanie územných rozhodnutí, stavebných povolení a iné procesné úkony aby sa čo najrýchlejšie a teda najlepšie do spustenia PP dobudovali aspoň nejaké záchytné parkoviská a vybodovalo čo najviac BUSPRUHOV zo spomínaných 22km.
- 3) Rovnako by som uvítal zavedenie služby platených záchytných parkovísk napríklad sumou 3€ alebo 3,50€ ako stojí celodenný lístok a teda by ľudia mohli využívať mhd celý deň s jedným lístkom a zároveň mať aj odparkované auto na záchytnom parkovisku. Určite by stálo za zváženie namontovanie aspoň jedného automatu na lístky na záchytných parkoviskách na 50 alebo 100 parkovacích miest. Takže pri 400 parkovacích miestach na parkovisku by to činilo cca 8 alebo 4 automaty.

Daľibor J. [redacted]

Návrh

Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. .../2019

z2019

o parkovaní motorových vozidiel

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy podľa § 11 ods. 5 písm. c) zákona Slovenskej národnej rady č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení zákona č. 535/2008 Z. z. a podľa § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa uznieslo:

PREAMBULA

Účelom parkovacej politiky je

- zníženie počtu parkujúcich, nepoužívaných osobných motorových vozidiel v Bratislave
- presun cestujúcich z áut do MHD
- tlak na návštevníkov mesta využívať prednostne verejnú dopravu
- tlak na obyvateľov budovať si vlastné parkovacie kapacity
- vytvorenie základného rámca schopného jednoduchej modifikácie

POJMY

Mešťan – obyvateľ Bratislavy s trvalým pobytom v Bratislave

Parkovacia karta – fiktívny doklad o zaplatení parkovacieho poplatku na území Bratislavy

Lokalita – vymedzená časť mesta, mestskej časti podľa prílohy č. 1

Parkovacie miesto – vymedzenie plocha určená podľa príslušnej legislatívy na parkovanie

Zóna – oblasť mesta, mestských častí

Tarifné pásma – časti územia s rovnakou cenou parkovania

Férové – konané bez diskriminácie

§ 1

Úvodné ustanovenie

Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za parkovanie a spôsob jej platenia.

§ 2

Spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest

Prevádzku parkovacích miest zabezpečuje Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava (ďalej len „prevádzkovateľ“).

§ 3

Spôsob platenia úhrady

(1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.

(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím za parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu.¹⁾

(3) Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.

(4) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.

(5) Úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.

(6) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“). Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovaciu kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.

(7) Zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme, ktorý združuje informácie o všetkých spôsoboch úhrady.

(8) Ak nie je ustanovené inak, časovo nespotrebovaná časť úhrady sa platiteľovi úhrady nevracia.

§ 4

Výška úhrady

(1) Výška úhrady sa určuje nasledovne:

Tarifné pásmo	Základná cena parkovania za 1 hodinu
A	2,00 eur
B	1,50 eur
C	1,00 eur
D	0,50 eur

Parkovacia karta			
Druh parkovacej karty	Ročná cena za parkováciu kartu v EUR		
	1. auto	2. auto	3. auto
Mešťan A	120,-	600,-	900,-
Mešťan B	60,-	300,-	450,-
Návštevník	2000,-	2000,-	2000,-
Podnikateľ	120,-	120,-	120,-

- (2) Prostriedky fondu budú výhradne použité na rekonštrukciu a opravu ciest v správe mesta a mestských častí.
- (3) Rozdelenie prostriedkov fondu medzi mesto a mestské časti bude realizované v pomere plôch ciest spravovaných mestom k mestským častiam.

§ 5

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 12/2016 o parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, výške úhrady za parkovanie motorových vozidiel, spôsobe jej platenia a preukázania jej zaplatenia v znení všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 2/2018.

§ 6

Účinnosť

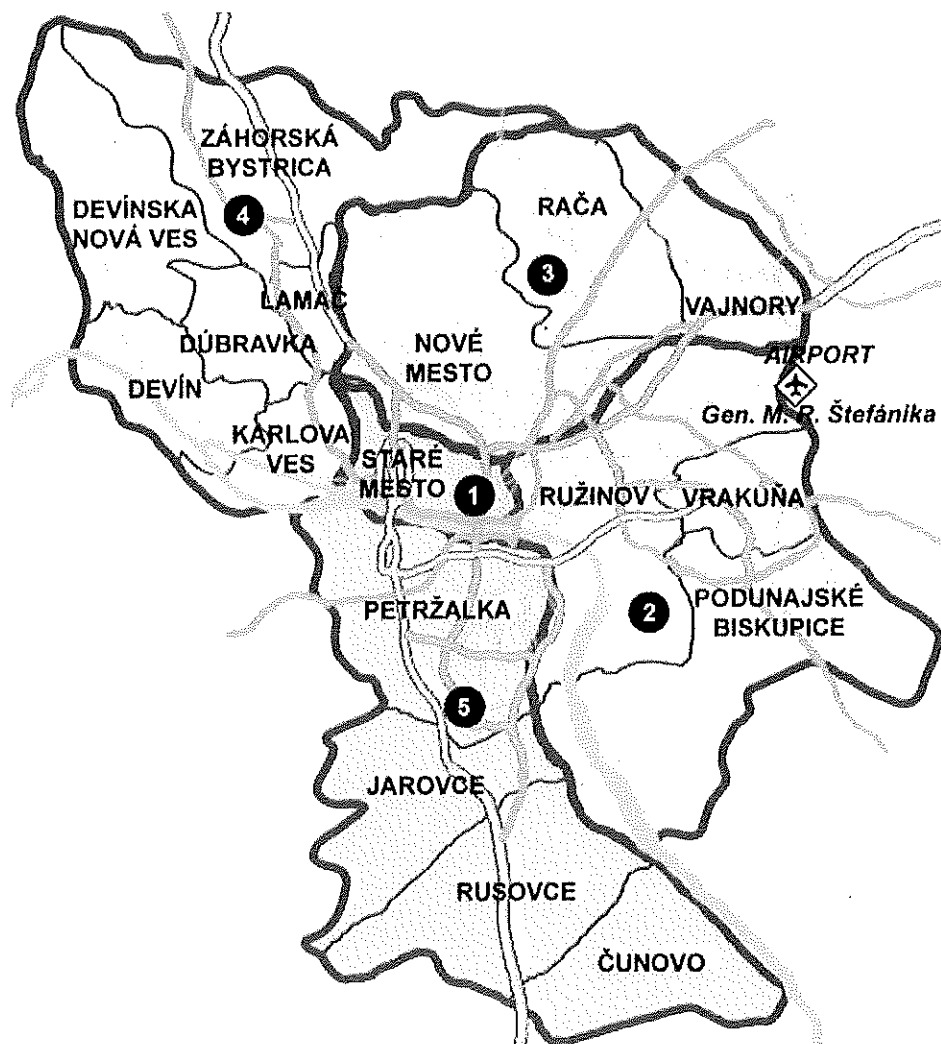
Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. augusta 2019.

Ing. arch. Matúš Vallo
primátor

1) § 44 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov.

2) § 2 písm. b) bod 29 zákona č. 251/2012 Z. z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

3) § 3 písm. j) nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá v znení neskorších predpisov.



DOPRACOVAŤ !!!

ZÓNY
LOKALITY
PÁSMA

Parkovacie karty

Parkovacia karta umožňuje parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v meste resp. v lokalite v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení.

Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v lokalite.

Za účelom vydania parkovacej karty je žiadateľ povinný prevádzkovateľovi poskytnúť informácie a preukázať skutočnosti, ktoré sú rozhodujúce pre vydanie parkovacej karty; podrobnosti upraví prevádzkový poriadok, ktorý vydá prevádzkovateľ.

Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.

Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m.

Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 21 dní. Pri zmene na dlhšie obdobie je nutné preukázať dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok.

Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ vydáva nasledujúce typy parkovacích kariet:

1. parkovacia karta Mešťan A,
2. parkovacia karta Mešťan B,
3. parkovacia karta NÁVŠTEVÍK
4. parkovacia karta PODNIKATEĽ

1. Parkovacia karta MEŠŤAN A

1.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciú kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. má trvalý pobyt v byte v Bratislave
3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že
 - je držiteľom motorového vozidla;⁴⁾
 - má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

1.2 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy.

Platnosť parkovacej karty zaniká ukončením trvalého pobytu v meste Bratislava, alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvotnej časti ceny parkovacej karty.

2. Parkovacia karta MEŠŤAN B

2.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciú kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. má trvalý pobyt v byte v lokalite, pre ktorú je karta vydaná
3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že
 - je držiteľom motorového vozidla;⁴⁾ v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla
 - má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v lokalite, pre ktorú je karta vydaná.

2.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania s parkovaním v kúpenej lokalite.

Platnosť parkovacej karty zaniká ukončením trvalého pobytu v meste Bratislava, alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvotnej časti ceny parkovacej karty.

3. Parkovacia karta NÁVŠTEVNÍK

3.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciú kartu NÁVŠTEVNÍK prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. nemá trvalý pobyt v Bratislave

3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta NÁVŠTEVNÍK umožňuje bez ďalšej úhrady parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v Bratislave.

Úhrada sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.

3.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy.

4. Parkovacia karta PODNIKATEĽ

4.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciu kartu PODNIKATEĽ prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou alebo právnickou osobou,
2. má sídlo podnikania na území hlavného mesta,
3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že
 - je držiteľom motorového vozidla,⁵⁾
 - má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť,
 - užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo
 - má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Jednému žiadateľovi možno vydať neobmedzené množstvo parkovacích kariet PODNIKATEĽ

4.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta PODNIKATEĽ umožňuje bez ďalšej úhrady parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v Bratislave.

Úhrada sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.

4.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy.

4) § 2 ods. 2 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

5) § 2 ods. 2 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Návrh

Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

č. .../2019

z2019

o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy podľa § 11 ods. 5 písm. c) zákona Slovenskej národnej rady č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení zákona č. 535/2008 Z. z. a podľa § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa uznieslo:

§ 1

Úvodné ustanovenie

Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie a spôsob jej platenia.

§ 2

Zóny dočasného parkovania

Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia.

§ 3

Spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest

Prevádzku parkovacích miest zabezpečuje Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava (ďalej len „prevádzkovateľ“).

§ 4

Spôsob platenia úhrady

(1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.

(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím za dočasné parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na

individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu.¹⁾

(3) Pre elektrické vozidlá²⁾ s výnimkou hybridných elektrických vozidiel³⁾ sa poskytuje zľava 50 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy je potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.

(4) Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.

(5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.

(6) Úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.

(7) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“). Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovaciu kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.

(8) Zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme, ktorý združuje informácie o všetkých spôsoboch úhrady.

(9) Ak nie je ustanovené inak, časovo nespotrebovaná časť úhrady sa platiteľovi úhrady nevracia.

§ 5 Výška úhrady

(1) Výška úhrady sa určuje nasledovne:

Tarifné pásmo	Základná cena parkovania za 1 hodinu
A	2,00 eur
B	1,50 eur
C	1,00 eur
D	0,50 eur

Rezidentská parkovacia karta	
Druh parkovacej karty	Ročná cena za rezidentskú kartu v EUR
REZIDENT 1	39

1) § 44 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov.

2) § 2 písm. b) bod 29 zákona č. 251/2012 Z. z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

3) § 3 písm. j) nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá v znení neskorších predpisov.

REZIDENT 2	150
REZIDENT 3	500

Parkovacia karta NÁVŠTEVA	
Druh parkovacej karty	Ročná cena za parkováciu kartu v EUR
NÁVŠTEVA	0

Parkovacia karta BONUS	
Druh parkovacej karty	Ročná cena za parkováciu kartu v EUR
BONUS	10

Abonentská parkovacia karta	
Tarifné pásmo	Ročná cena za abonentskú kartu v EUR
A	2 000
B	1 500
C	1 000
D	500

(2) Tarifné pásma sú priradené ku konkrétnym zónam podľa prílohy č. 1 tohto nariadenia.

§ 6

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 12/2016 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, výške úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel, spôsobe jej platenia a preukázania jej zaplatenia v znení všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 2/2018.

§ 7

Účinnosť

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. augusta 2019.

Ing. arch. Matúš Vallo
primátor

Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel a ich zaradenie do zón dočasného parkovania

Kód zóny	Názov zóny	Úsek miestnej komunikácie	Tarifné pásmo
Mestská časť Bratislava-Petržalka			
PE1	Dvory 1	Andrusovova ulica	C
		Bratská ulica	C
		Fedinova ulica	C
		Jiráskova ulica	C
		Kolmá ulica	C
		Panónska cesta	C
		Prokofievova ulica	C
		Ševčenkova ulica	C
		Švabinského ulica	C
		Ulica Ondreja Štefanka	C
PE2	Dvory 2	Il'jušinova ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Jiráskova ulica	C
		Markova ulica	C
		Námestie Jána Pavla II.	C
		Námestie republiky	C
		Pajštúnova ulica	C
		Romanova ulica	C
		Tupolevova ulica	C
PE3	Dvory 3	Belinského ulica	C
		Hálova ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Panónska cesta	C
		Romanova ulica	C
		Rusovská cesta	C
		Ševčenkova ulica	C
		Černyševského ulica	C
PE4	Dvory 4	Farského ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Jungmannova ulica	C
		Macharova ulica	C
		Mánesovo námestie	C
		Muchovo námestie	C
		Panónska cesta	C
		Pifflova ulica	C
		Rusovská cesta	C
		Šrobárovo námestie	C
		Vavilovova ulica	C
		Vlastenecké námestie	C

PE5	Dvory 5-6	Wolkrova ulica	C
		Bohrova ulica	C
		Dalíborovo námestie	C
		Einsteinova ulica	C
		Gercenova ulica	C
		Lenardova ulica	C
		Nobelovo námestie	C
		Panónska cesta	C
		Röntgenova ulica	C
		Rusovská cesta	C
		Zadunajská cesta	C
		Záporožská ulica	C
		Bohrova ulica	C
		Einsteinova ulica	C
		Kapicova ulica	C
		Lenardova ulica	C
		Pečnianska ulica	C
		Planckova ulica	C
		Rusovská cesta	C
		Viedenská cesta	C
PE6	Stará Petržalka	Dubnická ulica	C
		Handlovská ulica	C
		Harmanecká ulica	C
		Jaroslavova ulica	C
		Kežmarské námestie	C
		Kopčianska ulica	C
		Kremnická ulica	C
		Krupinská ulica	C
		Levočská ulica	C
		Lubietovská ulica	C
		Novobanská ulica	C
		Očovská ulica	C
		Prokopova ulica	C
		Röntgenova ulica	C
		Rusovská cesta	C
		Údernícka ulica	C
		Viedenská cesta	C
		Vilová ulica	C
		Vranovská ulica	C
PE7	Háje 1	Ambroseho ulica	C
		Bradáčova ulica	C
		Dudova ulica	C
		Gessayova ulica	C
		Hrobákova ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Kutlíkova ulica	C
		Námestie hraničiarov	C
		Osuského ulica	C

PE8	Háje 2	Romanova ulica	C
		Rovniankova ulica	C
		Starohájska ulica	C
		Blagoevova ulica	C
		Bosákova ulica	C
		Bulíková ulica	C
		Dolnozemska cesta	C
		Furdekova ulica	C
		Gettingova ulica	C
		Haanova ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Lachova ulica	C
		Lužná ulica	C
		Mamateyova ulica	C
		Mlynarovičova ulica	C
		Námestie hraničiarov	C
		Pankúchova ulica	C
		Polereckého ulica	C
		Sosnová ulica	C
PE9	Háje 3	Šustekova ulica	C
		Dolnozemska cesta	C
		Gettingova ulica	C
		Haanova ulica	C
		Jankolova ulica	C
		Kutlíkova ulica	C
		Mamateyova ulica	C
		Medveďovej ulica	C
		Ovsištské námestie	C
		Polereckého ulica	C
		Starohájska ulica	C
		Ulica Alžbety Gwerkovej	C
		Ulica Marie Curie Sklodowskej	C
		Brančská ulica	C
PE10	Lúky 1-2-3-6	Bratská ulica	C
		Budatínska ulica	C
		Holíčska ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Pajštúnська ulica	C
		Smolenická ulica	C
		Šintavská ulica	C
		Budatínska ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Strečnianska ulica	C
		Šintavská ulica	C
		Znievská ulica	C
		Budatínska ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Lietavská ulica	C

		Znievska ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Kutlíkova ulica	C
		Starhradská ulica	C
		Tematínska ulica	C
		Topoľčianska ulica	C
PE11	Lúky 4-5	Beňadická ulica	C
		Budatínska ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Lietavská ulica	C
		Šášovská ulica	C
		Vígľašská ulica	C
		Vyšehradská ulica	C
		Jantárová cesta	C
		Panónska cesta	C
		Šášovská ulica	C
		Vígľašská ulica	C
		Vyšehradská ulica	C
PE12	Draždiak-Antolská, Lúky 7-8	Antolská ulica	C
		Dolnozemská cesta	C
		Betliarska ulica	C
		Humenské námestie	C
		Jantárová cesta	C
		Jasovská ulica	C
		Krásnohorská ulica	C
		Ľubovnianska ulica	C
		Panónska cesta	C
		Turnianska ulica	C
		Betliarska ulica	C
		Bzovicka ulica	C
		Dolnozemská cesta	C
		Humenské námestie	C
		Jasovská ulica	C
		Ľubovnianska ulica	C
		Panónska cesta	C
		Žehrianska ulica	C
Mestská časť Bratislava-Rača			
RA1	Krasňany	Černockého	D
		Cyprichova	D
		Hubeného	D
		Kadnárova	D
		Pekná cesta	D
		Vrbenského	D
		Augustína Murína	D
		Hagarova	D
		Hlinická	D

RA2	Západná Rača	Horná	D
		Malokrasňanská	D
		Nový záhon	D
		Čachtická	D
		Červená	D
		Hečkova	D
		Kubačova	D
		Vtáčikova cesta	D
		Alstrova	D
		Barónka	D
		Jurkovičova	D
		Kafendova	D
		Knížkova dolina	D
		Mudrochova	D
		Novohorská	D
		Plickova	D
		Pri kolíske	D
		Sadmelijská	D
		Stupavská	D
		Úžiny	D
		Zlatá	D
RA3	Centrálna Rača	Žulová	D
		Hruškova	D
		Hybešova	D
		Koľajná	D
		Ondrejská	D
		Remeselnícka	D
		Stolárska	D
		Strelkova	D
		Trávna	D
		Albánska	D
		Bukovinská	D
		Demänovská	D
		Ihriskova	D
		Jakubská	D
		Mrázova	D
		Oblačná	D
		Oráčska	D
		Rostovská	D
		Rumunská	D
		Stolárska	D
		Stratená	D
RA4	Východná Rača	Víťazná	D
		Výhonská	D
		Pri vinohradoch	D
		Rustaveliho	D
		Tbiliská	D
		Chladná	D

		Cígeľská	D
		Drozdova	D
		Gelnická	D
		Kamilkova	D
		Karpatské nám.	D
		Lisovňa	D
		Olšova	D
		Na medzi	D
		Pieskova	D
		Podbrezovská	D
		Podkarpatská	D
		Rudnická	D
		Závadská	D
		Zvončekova	D
		Žarnovická	D
RA5	Východné	Východná	D
		Dopravná	D
		Pri šajbách	D
		Sklabinská	D
		Na pasekách	D
		Pastierska	D
		Šúrska	D
RA6	Na Pántoch	Na Pántoch	D
RA7	Žabí majer	Staviteľská	D
		Bojnická	D
		Pribylinská	D

Parkovacie karty

Parkovacia karta umožňuje dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v zóne v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení.

Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v zóne.

Za účelom vydania parkovacej karty je žiadateľ povinný prevádzkovateľovi poskytnúť informácie a preukázať skutočnosti, ktoré sú rozhodujúce pre vydanie parkovacej karty; podrobnosti upraví prevádzkový poriadok, ktorý vydá prevádzkovateľ.

Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.

Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m.

Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 21 dní. Pri zmene na dlhšie obdobie je nutné preukázať dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok.

Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ vydáva nasledujúce typy parkovacích kariet:

1. rezidentská parkovacia karta,
2. parkovacia karta NÁVŠTEVA,
3. parkovacia karta BONUS
4. abonentská parkovacia karta.

1. Rezidentská parkovacia karta

1.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Rezidentskú parkovaciu kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie,
3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

- je držiteľom motorového vozidla;⁴⁾ v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov, považuje sa za držiteľa vozidla na účely vydávania rezidentskej parkovacej karty, počas trvania manželstva, aj druhý z manželov bez ohľadu na skutočnosť, či vozidlo patrí do bezpodielového spoluvlastníctva manželov,
- má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť,
- užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely,
- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo
- má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Na jeden byt je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej parkovacej karty v jednom byte spĺňa viac osôb, kritériom na určenie poradia rezidentskej parkovacej karty je poradie doručenia žiadosti o vydanie parkovacej karty.

1.2 Oprávnenia vyplývajúce z rezidentskej parkovacej karty

Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná.

1.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.

Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty.

2. Parkovacia karta NÁVŠTEVA

2.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciu kartu NÁVŠTEVA prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie.

4) § 2 ods. 2 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Na jeden byt možno vydať len jednu parkovaciu kartu NÁVŠTEVA.

2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu

- 100 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta,
- 150 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta;

úhrada sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.

2.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.

Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy.

3. Parkovacia karta BONUS

3.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciu kartu BONUS prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je fyzickou osobou,
2. má trvalý pobyt na území hlavného mesta,
3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že
 - je držiteľom motorového vozidla,⁵⁾
 - má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť,
 - užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely,
 - užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo
 - má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Jednému žiadateľovi možno vydať maximálne tri parkovacie karty BONUS.

3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

5) § 2 ods. 2 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.

3.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.

Platnosť parkovacej karty zaniká zánikom trvalého pobytu na území hlavného mesta alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty.

4. Abonentská parkovacia karta

4.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Abonentskú parkovaciu kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

1. je osobou, ktorá podniká na základe živnostenského oprávnenia, má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

- je držiteľom motorového vozidla²⁾ alebo
- má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel,

alebo

2. je fyzickou osobou, ktorá je vlastníkom nehnuteľnosti v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

- je držiteľom motorového vozidla,²⁾
- má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť,
- užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely,
- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo
- má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Jednému žiadateľovi je možné vydať len jednu abonentskú parkovaciu kartu pre jednu zónu.

4.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Abonentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná.

4.3 Platnosť parkovacej karty

Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.

Platnosť abonentskej parkovacej karty zaniká zmenou miesta podnikania, sídla alebo prevádzkarne s výnimkou zmeny v rámci zóny, zánikom vlastníctva nehnuteľnosti v zóne pre ktorú je karta vydaná alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty.



ADVOKÁTSKA KANCELÁRIA
JUDr. MARTIN KOVÁCS, ADVOKÁT
SO SÍDLOM RUŽOVÁ DOLINA 17, 821 08 BRATISLAVA
E-MAIL: JUDR.MARTIN.KOVACS@GMAIL.COM, TEL.: +421 918 655 596
REG. U SAK, Č. LICENCIE 7409

Bratislava dňa 31. mája 2019

Magistrát Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
Primaciálne nám. č. 1
814 99 Bratislava

Vec: Pripomienky k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Magistrát Hlavného mesta SR Bratislavy,

oboznámil som sa s textom označeným ako „Návrh Všeobecne záväzného nariadenia Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel“ zverejneným na Úradnej tabuli od 22.05.2019 do 31.05.2019 (ďalej len „Návrh VZN“).

Po oboznámení sa s vlastným textom Návrhu VZN uvádzam, že ho považujem za protiústavný, protizákonný, diskriminačný, neurčitý a preto aj nevykonateľný. Vo veci oznamujem, že v prípade, ak bude predmetný Návrh VZN prijatý v súčasnej podobe, dôjde k porušeniu princípu právnej istoty vymedzenej Čl. 1 ods. 1 Ústavy SR s ohľadom na legitímne očakávania občanov, princípu legality vymedzeného Čl. 2 ods. 2 Ústavy SR, budú priamo porušené moje základné práva podľa Čl. 12 ods. 1 a ods. 2 a Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3 Ústavy SR, a to najmä s ohľadom na základné právo vlastníť majetok garantované Čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR, právo na slobodu pohybu a pobytu garantované Čl. 23 ods. 1 a ods. 3 Ústavy SR a taktiež právo na slobodnú voľbu povolania a prípravu naň spolu s právom na prácu garantovanými Čl. 35 ods. 1 a ods. 3 prvá veta Ústavy SR.

V zmysle Čl. 1 ods. 1 Ústavy SR:

„Slovenská republika je zvrchovaný, demokratický a právny štát. Neviaže sa na nijakú ideológiu ani náboženstvo.“

V zmysle Čl. 2 ods. 2 Ústavy SR:

„Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon.“

Platí všeobecný zákaz prijímať také všeobecne záväzné nariadenia, ktoré by boli v rozpore s právnym predpisom vyššej právnej sily. Uvedený zákaz platí bez ohľadu na to, či obec vydáva všeobecné záväzné nariadenia vo veciach územnej samosprávy, alebo vo

veciach, v ktorých obec plní úlohy štátnej správy. Všeobecné záväzné nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou SR, ústavnými zákonmi, zákonmi ani medzinárodnými zmluvami. **Predložený Návrh VZN je však v priamom rozpore s trinástimi odsekmi Ústavy SR a šiestimi zákonmi vyhlásenými v Zbierke zákonov.**

V zmysle ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov:

„Obec môže vo veciach územnej samosprávy vydávať nariadenia; nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, zákonmi a medzinárodnými zmluvami, s ktorými vyslovila súhlas Národná rada Slovenskej republiky a ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom.“

V zmysle ust. § 6 ods. 2 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov:

„Vo veciach, v ktorých obec plní úlohy štátnej správy, môže vydávať nariadenie len na základe splnomocnenia zákonom a v jeho medziach. Také nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, medzinárodnými zmluvami, ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom, so zákonmi, s nariadeniami vlády, so všeobecne záväznými predpismi ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy.“

Uvedené namietam, s prijatím Návrhu VZN v predloženom znení nesúhlasím, predmetný Návrh VZN považujem za protiústavný, protizákonný, diskriminačný, neurčitý a preto aj nevykonateľný, a preto voči nemu vznášam pripomienky z nasledovných dôvodov:

1) k protiústavnosti systému rezidentského parkovania

Na prvom mieste namietam nezákonnosť a protiústavnosť celej koncepcie systému rezidentského státia a teda aj celý Návrh VZN ako taký. Orgány územnej samosprávy majú normotvornú právomoc vymedzenú Čl. 68 Ústavy SR, v zmysle ktorého:

„Vo veciach územnej samosprávy a na zabezpečenie úloh vyplývajúcich pre samosprávu zo zákona môže obec a vyšší územný celok vydávať všeobecne záväzné nariadenia.“

V nadväznosti na cit. článok Ústavy SR, zakotvuje zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov v ust. § 6 ods. 1 zásadu, podľa ktorej:

„Obec môže vo veciach územnej samosprávy vydávať nariadenia; nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, zákonmi a medzinárodnými zmluvami, s ktorými vyslovila súhlas Národná rada Slovenskej republiky a ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom.“

V zmysle Čl. 100 Štatútu Hlavného mesta SR Bratislavy:

„Bratislava vydáva pre územie Bratislavy nariadenia na plnenie úloh samosprávy Bratislavy. Vo veciach, v ktorých Bratislava plní úlohy štátnej správy, môže vydávať nariadenie len na základe splnomocnenia zákonom a v jeho medziach.“

V zmysle Čl. 71 ods. 2 Ústavy SR:

„Pri výkone štátnej správy môže obec a vyšší územný celok vydávať v rámci svojej územnej pôsobnosti na základe splnomocnenia v zákone a v jeho medziach všeobecne záväzné nariadenia. Výkon štátnej správy prenesený na obec alebo na vyšší územný celok zákonom riadi a kontroluje vláda. Podrobnosti ustanoví zákon.“

V zmysle ust. § 6 ods. 2 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov:

„Vo veciach, v ktorých obec plní úlohy štátnej správy, môže vydávať nariadenie len na základe splnomocnenia zákonom a v jeho medziach. Také nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, medzinárodnými zmluvami, ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom, so zákonmi, s nariadeniami vlády, so všeobecne záväznými predpismi ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy.“

V zmysle § 4 ods. 1 Návrhu VZN:

„Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stát' len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.“

V zmysle § 4 ods. 7 druhá alinea Návrhu VZN:

„Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“).“

V zmysle § 4 ods. 6 prvá alinea Návrhu VZN:

„Úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty.“

V zmysle § 4 ods. 7 druhá alinea Návrhu VZN:

„Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovaciu kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.“

V zmysle § 4 ods. 6 druhá alinea Návrhu VZN:

„Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.“

V zmysle Prílohy č. 2 k Návrhu VZN:

„Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v zóne.“

Návrh VZN je však natoľko neurčitý, že porušuje princíp právnej istoty podľa Čl. 1 ods. 1 Ústavy SR, keď sa zavádza právna neistota v postavení občanov – obyvateľov Bratislavy ako adresátov právnych noriem. Z ustanovení § 4 ods. 1, ods. 6 prvá alinea a ods. 7 druhá alinea Návrhu VZN vyplýva, že „zakúpenie parkovacej karty“ predstavuje alternatívny prostriedok, ktorým môže byť uhradený poplatok za dočasné parkovanie, pričom povinnosť zaplatiť takýto poplatok vzniká v okamihu zastavenia a státia vozidla, t.j. ako následok za zastavenie a státie vozidla na konkrétnom vyznačenom parkovacom mieste. Avšak v okamihu

vzniku platobnej povinnosti nie je zrejme možné realizovať úhradu „zakúpením parkovacej karty“, nakoľko z jednotlivých ustanovení § 4 ods. 7 druhá alinea Návrhu VZN a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN vyplýva, že vydaniu predchádza podanie žiadosti s povinnosťou doloženia viacerých listín s následným správnym konaním, v ktorom by obec v postavení správneho orgánu mala mať právomoc rozhodovať o vydaní alebo nevydaní parkovacej karty. Návrh VZN však obsahuje len strohé a neurčité ustanovenia, pričom prevažná časť a povinnosti sú adresátovi právnej normy ukladané nie prostredníctvom jednotlivých ustanovení Návrhu VZN, ale prostredníctvom príloh. Návrh VZN ani jeho prílohy však neupravujú postup v uvedenom správnom konaní, lehoty pre vydanie parkovacej karty, ani vzťah k všeobecným predpisom o správnom konaní, prípadne vydávanie rozhodnutí a možnosť ich prieskumu pred druhostupňovým orgánom. Uvedený postup by mal byť upravený len niečím, čo je označené ako „prevádzkový poriadok“, pričom nie je možné zistiť ani povahu ani záväznosť takejto listiny, v dôsledku čoho Návrh VZN zavádza svojvôľu obce ako správneho orgánu pri vydávaní rozhodnutí o vydaní alebo nevydaní parkovacej karty na základe nejasného postupu obsiahnutého v Návrhu VZN, prípadne listine označenej ako „prevádzkový poriadok“.

Návrh VZN navyše neobsahuje ani základné náležitosti obvyklé pre všeobecne záväzné nariadenie, ktoré by jednoznačným a nespochybniteľným spôsobom zadefinovalo v ňom používané pojmy. Pojem „rezident“ je totiž spojený s pojmom „žiadateľ“ tak ako to vyplýva z Prílohy č. 2 k Návrhu VZN, pričom vo vlastnom texte Návrhu VZN sa táto definícia nenachádza. Inak povedané, podľa uvedeného **každý žiadateľ sa považuje za rezidenta**, avšak len ten rezident, ktorý splní svoje dôkazné povinnosti uvedené v Prílohe č. 2 k Návrhu VZN má právo na vydanie príslušnej parkovacej karty. Tomuto právu na vydanie príslušnej parkovacej karty však už nezodpovedá žiadna povinnosť správneho orgánu konať ani v lehotách v ktorých má dôjsť k vydaniu rozhodnutia, prípadne parkovacej karty.

Uvedené následne spôsobuje nejasnosť tak v prípade vydávania rezidentských kariet, abonentských kariet aj parkovacích kariet BONUS.

Z ust. § 4 ods. 6 prvá alinea Návrhu VZN vyplýva, že akákoľvek platobná povinnosť vzniknutá ako následok dočasného zastavenia a státia vozidla môže byť splnená zakúpením parkovacej karty, t.j. akejkolvek parkovacej karty, ktoré sú uvedené v Prílohe č. 2. Bodom 3.2 Prílohy č. 2 k Návrhu VZN sa však zároveň vylučuje uplatňovanie ust. § 4 ods. 6 prvá alinea Návrhu VZN, keď ustanovuje, že:

„Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.“

Teda napriek tomu, že vznikne povinnosť zaplatiť úhradu v zmysle vymedzenia ust. § 4 ods. 1 v spojení s ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN a je ju možné realizovať zakúpením parkovacej karty, túto nie je možné zakúpiť až ako následok vzniku platobnej povinnosti na účel splnenia takej povinnosti. Aj keby totiž k jej zakúpeniu došlo, parkovacou kartou BONUS **nie je**

možné zaplatiť úhradu v zmysle vymedzenia ust. § 4 ods. 1 v spojení s ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN, **je možné zaplatiť len jej časť**.

Uvedené však nie je nemožné zrealizovať. **Úhrada** v zmysle ust. § 4 ods. 1 v spojení s ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN predstavuje **poplatok za zastavenie a státie vozidla** na konkrétnom vymedzenom úseku miestnej komunikácie, avšak **poplatok za parkovaciú kartu** predstavuje len poplatok **za možnosť** zaparkovať, ktorý musí byť uhradený **pred vznikom úhrady**.

Návrh VZN je teda postavený na koncepcii, podľa ktorej držiteľ motorového vozidla po zaplatení poplatku za vydanie parkovacej karty (BONUS) je len oprávnený zastaviť a stáť na vymedzených úsekoch miestnych komunikácií, pričom za takéto zastavenie a státie je povinný zaplatiť ďalší poplatok. Teda vlastník motorového vozidla je podľa predkladaného Návrhu VZN povinný platiť dvojnásobný poplatok k jednému účelu – zastaveniu a státiu vozidla. Návrh VZN poskytuje rezidentovi len zvýhodnenie oproti nerezidentovi, pričom však takéto zvýhodnenie nie je dané samotnou skutočnosťou, že v zmysle predkladaného Návrhu VZN sa považuje za rezidenta, ale je viazané na splnenie poplatkovej povinnosti. Zvýhodnenie teda nie je viazané na špecifické postavenie rezidenta, ale na zaplatenie poplatkovej povinnosti, čo zodpovedá zakúpeniu určitej služby.

Predkladaný Návrh VZN tak porušuje svojou koncepciou hneď niekoľko základných práv a právom chránených záujmov občanov, keď nerieši otázku státia mimo vymedzené úseky miestnych komunikácií, nerieši otázku zákonom nezakázaného zastavenia a státia dovoleného zákonom, nevymedzuje konanie ktoré sa rozumie porušením predkladaného Návrhu VZN a súčasne stanovuje poplatok za zastavenie a státie vozidla (dočasné parkovanie) bez vymedzenia spôsobu pridelenia parkovacieho státia ako protislužbu za uvedený poplatok.

Pokiaľ sa teda normotvornou činnosťou obce ukladajú fyzickým osobám a právnickým osobám povinnosti aktom, ktorým je norma formálne vyjadrená, a to nezávisle od toho, či sa jedná o výkon samosprávy alebo o výkon štátnej správy prenesený na obec, do popredia vystupuje základná zásada zakotvená v Čl. 2 ods. 3 Ústavy SR, v zmysle ktorého:

„Každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, a nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá.“

Ďalšou problematikou je skutočnosť, že poplatku za dočasné státie **nezodpovedá protihodnota**, ktorá v danom prípade predstavuje **parkovacie miesto**. Mimo územie mestskej časti, v ktorej má občan Bratislavy hlásený trvalý pobyt, je držiteľ motorového vozidla povinný platiť poplatok za zastavenie a státie vozidla bez ohľadu na to, či má alebo nemá vydanú rezidentskú kartu. Vydanie rezidentskej karty ho len oprávňuje k zastaveniu a státiu vozidla výhradne v tej mestskej časti, v ktorej má hlásený trvalý pobyt, avšak ani takéto zastavenie a státie nie je bezplatné. Poplatok za zastavenie a státie je premietnutý do ceny rezidentskej karty za jej vydanie, pričom takýto poplatok je povinný platiť ročne. Nejde teda o žiadnu formu správneho poplatku alebo náhradu nákladov spojených s vydaním

rezidentskej karty. Ide o opakujúcu sa platbu zavádzanú Návrhom VZN, za ktorú **neexistuje žiadna protihodnota**. Po zaplatení ročného poplatku za zastavenie a státie vozidla v Mestskej časti, v ktorej má obyvateľ hlásený trvalý pobyt, tomuto poplatku nezodpovedá žiadne konkrétne parkovacie miesto a obyvateľ je len oprávnený svoje vozidlo odstaviť, ak parkovacie miesto nájde. **Ide o postup, ktorý už v minulosti bol posúdený Ústavným súdom SR ako protiústavný**, pričom nález Ústavného súdu SR bol následne vyhlásený v Zbierke zákonov.

Vo veci vzhľadom na uvedené si dovoľujem poukázať na závery prijaté nálezom Ústavného súdu SR zo dňa 25.05.2000, sp. zn.: III. ÚS 1/2000 uverejneným v Zbierke zákonov SR pod č. 174/2000, v zmysle ktorého:

„Zverenie určitej časti štátnej správy zákonom obci ešte samo osebe nezakladá právomoc obce vydávať v tejto oblasti štátnej správy všeobecne záväzné nariadenia. Na zverenie právomoci vydávať všeobecne záväzné nariadenia v danej oblasti štátnej správy je potrebné výslovne zákonné splnomocnenie.

Obec môže zaviesť iba tie miestne poplatky, ktoré sú výslovne uvedené v zákone o miestnych poplatkoch. Pri ich zavádzaní musí vo všeobecne záväznom nariadení uviesť zákonom o miestnych poplatkoch určený názov miestneho poplatku, dôsledne rešpektovať zákonné rámce vrátane ustanovenia výšky poplatku.

To, že obec je vlastníkom a správcom miestnych komunikácií, ešte neznamená, že môže za zákonom nezakázané zastavenie a státie na týchto komunikáciách vyberať bez výslovného zákonného zmocnenia akokoľvek nazvané platby bez poskytnutia protihodnoty.

Ak chce obec s miestnymi komunikáciami, ktoré sú jej majetkom, podnikar', tak musí vo vzťahoch súvisiacich s podnikaním vystupovať ako subjekt súkromného práva a nemôže určovať zmluvné podmienky vlastného podnikania ako subjekt verejnej moci v podobe normatívneho právneho aktu, ktorým všeobecne záväzné nariadenie nesporne je. Aj pri podnikaní musí rešpektovať všetky právne normy regulujúce používanie miestnych komunikácií, a teda nemôže za ich zákonom dovolené používanie vyberať platby bez toho, aby poskytovala služby, ktoré nie sú súčasťou správy a údržby miestnych komunikácií.“

V zmysle uvedeného tak obec nemôže sankcionovať zákonom nezakázané zastavenie a státie, nemôže vykonávať cenovú reguláciu bez výslovného zákonného splnomocnenia a najmä nesmie vyberať poplatky ev. akokoľvek inak nazvané platby bez poskytnutia protihodnoty. Najzávažnejším dôsledkom uvedeného nálezu je skutočnosť, že **obec nesmie v žiadnom prípade vydávať všeobecne záväzné nariadenia, ktorým ako subjekt verejnej moci normatívne stanoví podmienky pre zastavenie a státie vozidiel.**

Obec teda môže vyberať poplatky bez protihodnoty len v medziach zákona o miestnych daniach. V ostatných prípadoch je obec povinná vystupovať ako subjekt súkromného práva a pri podnikaní s majetkom obce – miestnymi komunikáciami, je za poplatok povinná poskytnúť protihodnotu – parkovacie miesto. Poplatku za vydanie rezidentskej karty však nezodpovedá žiadna primeraná protihodnota ev. parkovacie miesto.

Navyše zo samotnej skutočnosti, že poplatok ako aj podmienky zastavenia a státia na území obce sú zavedené v podobe normatívneho právneho aktu, predstavuje rozpor s nálezom Ústavného súdu SR zo dňa 25.05.2000, sp. zn.: III. ÚS 1/2000 uverejneným v Zbierke zákonov SR pod č. 174/2000.

Obci nepatrí právo rozhodovať o tom, či sa závermi Ústavného súdu SR bude spravovať alebo nie. Vzhľadom na skutočnosť, že došlo k jeho vyhláseniu v Zbierke zákonov SR, stal sa záväzným pre všetkých, pričom podľa § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov všeobecne záväzné nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou SR a zákonmi.

S poukazom na vyššie uvedené som preto názoru, že akékoľvek vytváranie systému rezidentského státia a zavádzanie poplatkov označených ako „poplatok za vydanie rezidenčnej karty“ ev. „parkovacej karty“, „úhrada za dočasné parkovanie“ a pod. je pre neexistenciu protiplnenia protiústavné, nakoľko je v rozpore s Čl. 2 ods. 3, Čl. 13 ods. 1, Čl. 59 ods. 2, Čl. 71 ods. 2 Ústavy Slovenskej republiky, s ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov a zavádza neistotu v právnom postavení občanov teda je aj v rozpore s Čl. 1 ods. 1 Ústavy SR.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor s Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** ust. § 4 ods. 6, § 7 druhá alinea, § 5 ods. 1 (v časti tabuliek upravujúcich rezidentskú parkovaciu kartu, parkovaciu kartu BONUS, parkovaciu kartu NÁVŠTEVA, abonentskú parkovaciu kartu) Návrhu VZN, a Prílohu č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

2) k rozporu § 4 ods. 4, § 4 ods. 6, § 5 ods. 1 a § 5 ods. 2 Návrhu VZN, Prílohy č. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN s Čl. 1 ods. 1 Ústavy SR

Návrh VZN v ust. § 4 ods. 4, § 5 ods. 1 a § 5 ods. 2 zavádza pojmy, ktoré nikde vo vlastnom texte Návrhu VZN nie sú definované, v dôsledku čoho sa zavádza neistota v právnom postavení obyvateľov obce. Uvedené tak predstavuje priamy rozpor s Čl. 1 ods. 1, Čl. 68 Ústavy SR a ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.

V zmysle ust. § 4 ods. 4 Návrhu VZN:

„Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.“

Návrh VZN nikde nedefinuje pojem „mestský systém zdieľaných vozidiel“, jeho obsah, oprávnenosť registrácie ani iné podrobnosti.

V zmysle ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN sa zavádzajú pojmy „Rezident 1“, „Rezident 2“ a „Rezident 3“, ktoré nikde v Návrhu VZN nie sú definované.

Zroveň sa zavádzajú pojmy „parkovacia karta“ v ust. § 4 ods. 6 Návrhu VZN ktorej definícia opäť nie je vo vlastnom texte Návrhu VZN.

Vlastný text Návrhu VZN ustanovuje v ust. § 5 ods. 1 platobné povinnosti za parkovacie karty, ktoré v Návrhu VZN nie sú definované. Obsah pojmov vyplýva len z Prílohy č. 2 k Návrhu VZN, ktorá však používa pojem „rezident“ a stotožňuje ho s pojmom „žiadateľ“, pričom žiadna iná definícia pojmu „rezident“ v predloženom Návrhu VZN nie je uvedená.

V zmysle ust. § 5 ods. 2 Návrhu VZN:

„Tarifné pásma sú priradené ku konkrétnym zónam podľa prílohy č. 1 tohto nariadenia.“

Napriek tomu, že ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN ustanovuje platobné povinnosti pre niečo označené ako „Tarifné pásmo A“ a „Tarifné pásmo B“, pričom tieto „tarifné pásma“ by podľa ust. § 5 ods. 2 Návrhu VZN mali byť priradené ku konkrétnym zónam podľa Prílohy č. 1 predmetného Návrhu VZN, tieto sa v návrhu nenachádzajú ani náznakom. Verejnosti tak bol na pripomienkovanie predložený neúplný Návrh VZN, keď napriek platobným povinnostiam vymedzeným v ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN tento ani na jednom mieste neobsahuje informáciu o tom, čo sa rozumie označeniami „Tarifné pásmo A“ a „Tarifné pásmo B“. Rovnaká argumentácia platí aj v prípade vymedzenia základnej ceny parkovania za 1 hodinu ako aj rozdielnych cien abonentských kariet.

Navyše zo skutočnosti, že Návrh VZN nevymedzuje „Tarifné pásmo A“ a „Tarifné pásmo B“ vyplýva, že osoby podnikajúce v zónach mimo tarifných pásiem C a D nebudú mať možnosť získať príslušnú abonentskú kartu, a teda budú povinní platiť úhradu bez akejkoľvek možnosti domáhania sa alternatívneho spôsobu platenia v zmysle ust. § 4 ods. 6 Návrhu VZN. Uvedeným tak dochádza k diskriminačnému konaniu zo strany obce, ktorá predložením Návrhu VZN vedome zavádza nerovnosť v postavení a základných právach podnikateľov podnikajúcich v území nezaradenom do tarifných pásiem C a D.

Navyše pokiaľ ide o spôsob a podmienky pre vydanie abonentských kariet tak ako je vymedzený v Prílohe č. 2 k Návrhu VZN, tak je neznáme, prečo takýto postup má zvýhodňovať len jednu konkrétnu skupinu podnikateľov, t.j. osoby podnikajúce na základe živnostenského oprávnenia.

Vzhľadom na neurčitosť Návrhu VZN ako aj jeho príloh v časti § 4 ods. 4, § 4 ods. 6, § 5 ods. 1 a § 5 ods. 2 Návrhu VZN, Prílohy č. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN ide o konanie obce v priamom rozpore s Čl. 1 ods. 1, Čl. 68 Ústavy SR a ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov z dôvodu zavádzania neistoty v právnom postavení obyvateľov obce a neurčitosti resp. neúplnosti predloženého Návrhu VZN.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor s Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** § 4 ods. 4, § 4 ods. 6, § 5 ods. 1 a § 5 ods. 2 Návrhu VZN, Prílohy č. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

- 3) k rozporu § 5 ods. 1 Návrhu VZN v znení Prílohy č. 1 k Návrhu VZN s Čl. 1 ods. 1, Čl. 12 ods. 1 a ods. 2, Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3, Čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR, t.j. protiústavnému zásahu do práva vlastníť majetok a legitímnych očakávaní obyvateľov Hlavného mesta SR Bratislavy

Najzásadnejšou pripomienkou k Návrhu VZN je koncepcia ust. § 5 ods. 1 v znení Prílohy č. 2 k Návrhu VZN, ktorú považujem za najzávažnejšie porušenie celého okruhu ústavných práv obyvateľov Bratislavy pre zrejmé, vedomé a nepochybné porušovanie základných práv garantovaných Čl. 1 ods. 1, Čl. 12 ods. 1 a ods. 2, Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3, Čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR za súčasného podozrenia zo zneužívania právomoci verejného činiteľa.

Predmetný Návrh VZN totiž zavádza pojmy „Rezident 1“, „Rezident 2“ a „Rezident 3“, pričom zo samotného ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN je zrejmé, že dochádza k priamej diskriminácii a rozdeľovaniu osôb, ktoré by mali disponovať rovnakými právami do skupín podľa poradia podania žiadosti bez možnosti domáhania sa rovnakého postavenia a rovnakého zaobchádzania.

Tieto podrobnosti následne sú obsiahnuté v Prílohe č. 2 k Návrhu VZN, ktorá na jednej strane vymedzuje okruh subjektov, ktoré označuje ako „rezident“ avšak zároveň zavádza obmedzenie vlastníckeho práva v podobe zavedenia sankcie nazvanej ako cena za rezidentskú kartu. Uvedené však nie je cenou ale ekonomickou sankciou, ktorá je zavedená ako opakujúci sa ročný poplatok za vlastníctvo vecí. V prvom rade zo žiadneho ustanovenia Návrhu VZN nevyplýva, akým spôsobom sa stanovuje poplatok za vydanie rezidentskej karty pre viacero vozidiel, pokiaľ je žiadateľom tá istá osoba. Z vymedzenia pojmov „Rezident 1“, „Rezident 2“ a „Rezident 3“ totiž vyplýva len to, že by malo ísť o rozdielne osoby, pričom tento pojem nemá žiaden ani len naznačený vzťah k poradiu a počtu vozidiel registrovaných tým istým rezidentom. Obmedzenie vlastníctva je následne vymedzené v Prílohe č. 2 k Návrhu VZN tým, že na jeden byt je možné vydať maximálne 3 rezidentské parkovacie karty. Z uvedeného by teda ten istý rezident požadujúci vydanie rezidentskej karty mal byť povinný zaplatiť rovnaký poplatok za prvé aj tretie vozidlo. Nejasnosť uvedeného Návrhu VZN však spočíva v tom, že zavádza priestor pre svojvôľu v rozhodovaní obce o výške poplatku, keď ďalšie vozidlá napriek tomu, že rezidentská karta pre ne je žiadaná tým istým rezidentom, budú posudzované ako v prípade druhého alebo tretieho žiadateľa. Ide o rozpor s existujúcou právnou úpravou ako aj judikatúrou, nakoľko nejasnosť nemôže byť prikladaná na ťarchu adresáta právnej normy – žiadateľa, ale vždy len na ťarchu jej tvorcu.

V druhom rade dochádza k nezákonnému zásahu do práva vlastníť majetok, keď obmedzenie pre počet parkovacích kariet, t.j. de facto pre počet vozidiel znamená, že žiadateľ nemôže požiadať o vydanie parkovacej karty pre viac ako 3 vozidlá. Následkom takéhoto postupu bude povinný platiť 24 hodín denne úhradu za parkovanie každého ďalšieho vozidla, čo pri cene do 2,00 EUR za hodinu môže predstavovať sumu 48,00 EUR denne, t.j. 17.520,00 EUR ročne! Ide o ekonomickú sankciu obmedzujúceho charakteru, zavedením ktorej bude

rezident povinný zbaviť sa predmetu svojho vlastníctva, v dôsledku ekonomického donútenia. Ide o sankciu v absolútne neprimeranej výške, ktorá predstavuje nútené obmedzenie vlastníctva. V danom prípade dochádza k nútenému obmedzeniu vlastníctva v rozpore s Čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR, nakoľko toto obmedzenie nie je realizované na základe zákona, ale na základe predpisu nižšej právnej sily – všeobecne záväzného nariadenia, ďalej nie je realizované v nevyhnutnej miere, ani vo verejnom záujme a v žiadnom prípade za primeranú náhradu. Ide o podmienku, ktorá musí byť splnená kumulatívne, pričom všeobecne záväzné nariadenie nikdy nebude hierarchicky na rovnakej úrovni ako zákon, čo vylučuje možnosť núteného obmedzenia vlastníctva zavedením ročného poplatku v absurdnej a nezákonnej výške.

V prípade viacerých osôb v jednom byte dochádza k ďalšej diskriminácii, pričom je spôsobovaná nerovnosť len z dôvodu okamihu podania žiadosti. Osoby disponujúce rovnakými právami tak majú tieto práva čo do obsahu zmenené v okamihu, keď jedna osoba na úkor druhej využije zvýhodnenie vyplývajúce z poradia podania žiadosti o vydanie rezidentskej karty. Prvý žiadateľ v byte tak má právo získať rezidentskú kartu za cenu 39,00 EUR ročne, pričom tretia osoba je povinná zaplatiť 500,00 EUR ročne, t.j. takmer 13-násobok sumy platenej prvým žiadateľom, aj to len v prípade, ak prvý a druhý žiadateľ požiadajú len o vydanie jednej rezidentskej karty. V prípade ak dôjde k požiadaniu viacerých rezidentských kariet, tieto osoby ani žiadne ďalšie nie sú oprávnené domáhať sa rovnakého postavenia a rovnakého zaobchádzania.

Uvedeným postupom dochádza k priamej a bezdôvodnej diskriminácii z hľadiska majetku.

Poukazujem na absurdnosť samotného namietaného ustanovenia, nakoľko osoba, ktorá je vlastníkom vozidla v úhrnnej hodnote napr. 150 EUR, ktoré využíva na podnikanie a zabezpečovanie potrieb ostatných príslušníkov domácnosti a druhého vozidla v hodnote napr. 200 EUR, ktoré umožňuje v rámci BSM užívať manželke na rozvoz detí a pod., bude nútený zbaviť sa predmetu svojho vlastníctva ev. bude nútený k splneniu ďalšej poplatkovej povinnosti, ktorá by mu inak nebola vznikla.

Som názoru, že uvedené je zásahom do v minulosti legálne nadobudnutých práv, zásahom a núteným obmedzením vlastníctva, pričom obmedzenie je potrebné chápať v najširšom význame, a teda aj z hľadiska ekonomického donútenia vyplývajúceho z Návrhu VZN. Tieto zásahy predstavujú nezákonný zásah do základných ľudských práv a slobôd garantovaných tak Ústavou SR ako aj Dohovorom o ochrane ľudských práv a základných slobôd.

Vlastník bude preto povinný alebo splniť nedôvodnú poplatkovú povinnosť v neprimeranej výške a v značnej neistote, nakoľko samotný Návrh VZN dáva možnosť zvoliť akýkoľvek poplatok od 39,00 EUR do 500,00 EUR za každé ďalšie vozidlo (ktoré môže byť posúdené podľa kategórie Rezident 2 alebo Rezident 3), alebo nútene sa zbaviť predmetu svojho vlastníctva. Zavádzanie neistoty ohľadom zaväzovania k poplatkovej

povinnosti, v ktorej obec núti obyvateľov prostredníctvom ekonomického nátlaku zbavovať sa predmetu svojho vlastníctva, je jednoznačne v demokratickom právnom štáte neprípustné, a teda protiústavné.

Tretia osoba tak bude povinná platiť za vlastníctvo vozidla ročný poplatok 500,00 EUR, pričom ak má miesto výkonu práce v inej mestskej časti resp. inej zóne, bude povinný počas doby zotrvania v práci platiť plnú sumu úhrady. Pri tarifnej triede B mu tak vznikne dodatočná platobná povinnosť v rozsahu 1,50 EUR denne, t.j. pri bežnej pracovnej dobe 8 hodín suma 12,00 EUR denne. Pri počte 250 pracovných dní v roku 2019 by uvedený poplatok predstavoval sumu 3.000,00 EUR. Uvedené tak predstavuje zvýšenie ekonomickej záťaže o 3.500,00 EUR, pričom zamestnanec pracujúci za minimálnu mzdu ročne zarobí 6.240,00 EUR v hrubom, v dôsledku čoho bude musieť vyžiť celý rok zo sumy 2.740,00 EUR, t.j. 228,33 EUR – sumy sotva presahujúcej sumu životného minima, aj to za predpokladu, že by neplnil žiadne odvodové povinnosti, nejedol, nepil a ani nijako inak neuspokojoval svoje životné potreby. Pritom hodnota vozidla by mohla predstavovať menej ako 200,00 EUR. Je teda evidentné, že by nemohol splniť poplatkovú povinnosť za „každé ďalšie vozidlo“ a ani poplatkovú povinnosť za zastavenie a státie vozidla na vyznačených úsekoch miestnych komunikácií. Z uvedeného dôvodu by pre zvýšenie ekonomickej záťaže bol povinný zbaviť sa predmetu svojho vlastníctva.

S prihliadnutím na znenie Návrhu VZN a absenciu akejkoľvek dôvodovej správy k predkladanému Návrhu VZN nie je zjavné, na základe akých makroekonomických ukazovateľov by malo dôjsť k stanoveniu poplatku ev. úhrady za každé ďalšie vozidlo, ani dôvody, pre ktoré obec rozdielnym spôsobom posudzuje rovnaký predmet vlastníctva, prípadne rozdielnym spôsobom posudzuje fyzické osoby bývajúce v tom istom byte.

Tretím dôvodom diskriminácie z hľadiska majetku je možnosť nadobudnutia parkovacej karty len osobám, ktoré bývajú v byte, čo a contrario vylučuje osoby bývajúce v rodinnom dome.

Som názoru, že žiaden verejný záujem neodôvodňuje stanovenie poplatku spôsobom a v tak neprimeranej výške ako je to v predkladanom Návrhu VZN. Navyše už len samotná skutočnosť, že stanovenie výšky je ponechané na svojvoľu obce naznačuje nemožnosť kontroly, či jednotlivé subjekty sú v zhodných prípadoch posudzované zhodne, čoho dôsledkom je nedôvera občanov v právo a nemožnosť kontroly verejnosti, odhliadnuc od skutočnosti, že vo veci **absentuje akékoľvek zákonné splnomocnenie obce na porušovanie základných ľudských práv.**

Ide o poplatkovú povinnosť bezdôvodnú a diskriminačnú a neprípustnú. Uvedený stav je preto potrebné kategoricky odmietnuť. Opodstatnenie by malo len také stanovovanie poplatku, kedy každý predmet vlastníctva by bol posudzovaný rovnako, čo však nie je prejednávaný prípad. **Predmet vlastníctva je posudzovaný odlišne z hľadiska kvantity.**

Ust. § 5 ods. 1 v znení Prílohy č. 2 k Návrhu VZN obec prostredníctvom normatívneho aktu obmedzuje vlastníctvo obyvateľa obce zavádzaním kvantitatívnych obmedzení, keď

stanovuje maximálny počet rezidentských kariet vydaných pre jedného rezidenta. Výkladom uvedených ustanovení tak ust. § 5 ods. 1 v znení Prílohy č. 2 k Návrhu VZN obmedzuje vlastníka motorových vozidiel z hľadiska majetku, de facto stanovením počtu vozidiel u ktorých môže požiadať o vydanie rezidentskej karty.

Vo veci teda nielenže je spôsobovaná právna neistota výškou poplatku a jeho rozsahom, odlišným posudzovaním predmetu vlastníctva z hľadiska kvantity, zároveň sa zavádzajú kvantitatívne obmedzenia, ktoré sú vyjadrené ekonomickým zaťažením – platením poplatku. Rezident tak pre zavedenie kvantitatívnych obmedzení nemá možnosť požiadať o vydanie rezidentskej karty u každého vozidla, ale len u tých vozidiel, ktorých počet na základe svojvoľe stanoví obec – v danom prípade 3 vozidlá na byt.

V súlade s existujúcou právnou úpravou je na úrovni ústavných práv každého jednotlivca garantované právo rovnosti a zákazu diskriminácie z hľadiska majetku. Ide o základné právo garantované Čl. 12 ods. 1 a ods. 2 Ústavy SR. Osoba, ktorá je vlastníkom viac ako jedného vozidla je neprímeraným, absurdným a protiústavným spôsobom diskriminovaná len z dôvodu, že je vlastníkom viac ako jedného motorového vozidla, ev. motorky.

V zmysle Čl. 12 ods. 1 Ústavy SR:

„Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti i v právach. Základné práva a slobody sú neodňateľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné.“

V zmysle Čl. 12 ods. 2 Ústavy SR:

„Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmysľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo etnickej skupine, majetok, rod alebo iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvýhodňovať alebo znevýhodňovať.“

V zmysle Čl. 2 ods. 3 Ústavy SR:

„Každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, a nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá.“

V zmysle Čl. 13 ods. 1 písm. a/ Ústavy SR:

„Povinnosti možno ukladať zákonom alebo na základe zákona, v jeho medziach a pri zachovaní základných práv a slobôd.“

V zmysle Čl. 13 ods. 2 Ústavy SR:

„Medze základných práv a slobôd možno upraviť za podmienok ustanovených touto ústavou len zákonom.“

V zmysle Čl. 13 ods. 3 Ústavy SR:

„Zákonné obmedzenia základných práv a slobôd musia platiť rovnako pre všetky prípady, ktoré spĺňajú ustanovené podmienky.“

V zmysle Čl. 20 ods. 1 Ústavy SR:

„Každý má právo vlastníť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu. Majetok nadobudnutý v rozpore s právnym poriadkom ochranu nepožíva. Dedenie sa zaručuje.“

V zmysle Čl. 20 ods. 4 Ústavy SR:

„Vylvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu.“

Ústavný súd SR už v minulosti mal za potrebné prihliadnuť aj na ochranu v minulosti legálne nadobudnutých práv ako to vyplýva z nálezu Ústavného súdu SR zo dňa 24.05.1995, sp. zn.: PL. ÚS 16/95, v zmysle ktorého:

„S inštitútom právnej istoty v právnom štáte úzko súvisí požiadavka zachovania legálne nadobudnutých práv. Vo všeobecnom vyjadrení to znamená, že nikomu nemožno odňať jeho riadnym spôsobom nadobudnuté práva na základe neskoršie vydaného právneho predpisu. Zo širšieho hľadiska túto požiadavku treba chápať tak, že je neprípustné odňať nadobudnuté práva, resp. ich obmedziť ex tunc, t.j. do minulosti, pred účinnosťou nového zákona. Táto požiadavka ako imanentná súčasť právnej istoty sa vzťahuje predovšetkým na základné práva a slobody, ktoré sú v zmysle Čl. 12 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky neodňateľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné.“

Takéto vnímanie a svojvôľa obce je však podľa môjho názoru v demokratickej spoločnosti a právnom štáte absolútne neprípustná, priamo zasahuje do vlastníckeho práva každého obyvateľa spadajúceho pod označenie „rezident“ garantovaného Ústavou SR a ďalšími právnymi predpismi a je v zjavnom rozpore s princípom právnej istoty.

Uvedený názor vyplýva rovnako z rozsudku Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 14.02.2012, č. k.: 8 Sžo 7/2011, v zmysle ktorého:

„V právnom štáte, v ktorom sú ako neoddeliteľné súčasti okrem iných stelesnené princípy, ako sú právna istota a spravodlivosť (princíp materiálneho právneho štátu), čo možno spoľahlivo vyvodit' z Čl. 1 ústavy, sa osobitný dôkaz kladie na ochranu tých práv, ktoré sú predmetom jej úpravy. Povinnosťou všetkých štátnych orgánov je zabezpečiť reálnu možnosť ich uplatnenia tými subjektmi, ktorým boli priznané. (I. ÚS 17/1999, Nález z 22.09.1999. Zbierka nálezov a uznesení Ústavného súdu Slovenskej republiky 1999, s. 365; zhodne I. ÚS 44/1999, Nález z 13.10.1999. Zbierka nálezov a uznesení Ústavného súdu Slovenskej republiky 1999, s. 382).

Z hľadiska princípu právnej istoty, podlieha ochrane aj legitímne očakávanie, ktoré je užšou kategóriou ako právna istota (Nález Ústavného súdu Slovenskej republiky, sp. zn. PL. ÚS 16/06 zo dňa 30.4.2008, Nález Ústavného súdu sp. zn. PL. ÚS 12/05 zo dňa 28.11.2007). Účelom legitímneho očakávania je garancia čitateľnosti správania sa orgánov verejnej moci a ochrana súkromných osôb pred nepredvídateľným mocenským zásahom do ich právnej situácie, na vyústenie ktorej sa do určitého výsledku spoliehali (m. m. Nález Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 16/06 zo dňa 24.06.2009, Nález

Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 10/04 zo dňa 06.02.2008). S legitímnym očakávaním úzko súvisí zákaz prekvapivých rozhodnutí, keď správne orgány sa nemôžu, bez náležitého odôvodnenia a poskytnutia možnosti účastníkovi konania oboznámiť sa s podkladmi rozhodnutia, odchýliť od doterajšej rozhodovacej praxe.“

Vlastník motorového vozidla ako nadobúdateľ v čase jeho nadobudnutia nemohol predpokladať, že v budúcnosti bude okrem existujúcich poplatkov držba motorového vozidla spojená s platením ďalších, nedôvodných, v tej dobe neexistujúcich poplatkov, a že si zaplatenie takéhoto poplatku nebude pre jeho výšku môcť dovoliť a bude nútený zbaviť sa predmetu svojho vlastníctva. Legitímne očakávanie v neexistencii takéhoto poplatku a možnosti bezplatne zastaviť a stáť s vozidlom v súlade s právom vymedzeným a dovoleným spôsobom je porušené Návrhom VZN. Uvedený poplatok, bez ohľadu na jeho označenie/pomenovanie, je sankciou za vlastníctvo motorového vozidla, na ktorého stanovenie obec nemá zákonné splnomocnenie, t.j. nemá oprávnenie.

Poukazujem preto na skutočnosť, že ust. § 5 ods. 1 v znení Prílohy č. 2 k Návrhu VZN bez existencie zákonného splnomocnenia a verejného záujmu obmedzuje vlastnícke právo osôb označovaných selektívne ako „rezidenti“, pričom ukladaním neprimeranej platobnej povinnosti nemajúcej oporu v zákone núti jednotlivé osoby, aby sa zbavili predmetu svojho vlastníctva a teda sa v konečnom dôsledku nútene zbavili svojich v minulosti legálne nadobudnutých práv. Ide o postup, ktorý je v rozpore s princípom právnej istoty a právom vlastniť majetok garantovaných Čl. 1 ods. 1, Čl. 2 ods. 3, Čl. 12 ods. 1 a ods. 2, Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3, Čl. 20 ods. 1 a ods. 4 Ústavy SR.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor s Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** § 5 ods. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

4) k protiústavnosti abonentských parkovacích kariet a cien abonentských parkovacích kariet v zmysle ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN v spojení s Prílohou č. 2 k Návrhu VZN a ich rozporu s Čl. 1 ods. 1, Čl. 2 ods. 3, Čl. 12 ods. 1 a ods. 2, Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3 Ústavy SR

Návrh VZN v ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN v spojení s Prílohou č. 2 k Návrhu VZN zavádza neprimerané poplatky za vydanie niečoho označeného ako „abonentská parkovacia karta“. Podľa obsahu cit. ustanovení by malo ísť o zvýhodnenie poskytované výhradne jednej skupine podnikateľov na úkor ostatných podnikateľov. Predpokladom vydania abonentskej karty v zmysle cit. ustanovení je zápis v živnostenskom registri. Táto úprava priamo diskriminuje možnosť získania abonentskej karty podnikateľom podnikajúcim na základe iného než živnostenského oprávnenia ev. podnikajúcich na základe osobitného predpisu.

Ide o postup, ktorý je v rozpore s princípom právnej istoty a základným ľudským právom zamedzujúcim diskrimináciu **pre iné postavenie** garantovaných Čl. 1 ods. 1, Čl. 2 ods. 3, Čl. 12 ods. 1 a ods. 2, Čl. 13 ods. 1 písm. a/ v spojení s Čl. 13 ods. 2 a ods. 3 Ústavy SR.

V zmysle Čl. 12 ods. 2 Ústavy SR:

„Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmýšľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo etnickej skupine, majetok, rod alebo iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvýhodňovať alebo znevýhodňovať.“

Ust. § 5 ods. 1 Návrhu VZN v spojení s Prílohou č. 2 k Návrhu VZN zavádza diskrimináciu pre iné postavenie, keď zvýhodňuje podnikateľov podnikajúcich na základe živnostenského oprávnenia voči ostatným podnikateľom, ktorí nemajú právo nadobudnúť abonentskú kartu.

Navyše zavedenie samotnej abonentskej parkovacej karty a stanovenie poplatku v tak neprímeranej cene predstavuje porušenie niekoľkých zákonov. Miesto podnikania u podnikateľov podnikajúcich na základe živnostenského oprávnenia je spravidla miesto ich trvalého bydliska pokiaľ ide o fyzickú osobu. Pokiaľ jedna fyzická osoba bývajúc v byte má nárok na získanie rezidentskej karty, je nemysliteľné, aby druhá fyzická osoba taktiež bývajúc v byte bola vylúčená z možnosti zakúpenia rezidentskej karty len z dôvodu, že vozidlo používa na podnikateľské účely, miesto podnikania má v mieste trvalého bydliska, a teda je povinný platiť poplatok zodpovedajúci sume 500,00 EUR až 2.000,00 EUR za každé vozidlo. Jediným kritériom pre značné znevýhodnenie oproti nepodnikateľovi je v danom prípade iné postavenie osoby, t.j. podnikateľom na základe živnostenského oprávnenia.

V zmysle ust. § 1 ods. 1 zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Tento zákon upravuje pravidlá dohodovania, uplatňovania, regulácie a kontroly cien výrobkov, výkonov, prác, služieb, nájmu a nehnuteľností (ďalej len „tovar“), opatrenia na zamedzenie nežiaduceho cenového vývoja a pôsobnosť orgánov štátnej správy, vyšších územných celkov a obcí v oblasti cien tovaru pre trh na území Slovenskej republiky (ďalej len „tuzemský trh“) vrátane cien tovaru z dovozu a cien tovaru určeného na vývoz.“

V zmysle ust. § 1 ods. 2 zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Zákon vymedzuje práva a povinnosti právnických osôb a fyzických osôb a orgánov štátnej správy pri uplatňovaní tohto zákona.“

V zmysle ust. § 1 ods. 3 písm. a/ zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Na účely tohto zákona sa ekonomicky oprávnenými nákladmi rozumejú náklady na obstaranie zodpovedajúceho množstva priameho materiálu, mzdové a ostatné osobné náklady a v prípade platného systému regulácie miezd len tie, ktoré tomuto systému zodpovedajú, technologicky nevyhnutné ostatné priame a nepriame náklady a náklady obehu; pri posudzovaní ekonomicky oprávnených nákladov sa vychádza z vývoja obvyklej úrovne týchto nákladov v porovnateľných ekonomických podmienkach s prihliadnutím na osobitosti daného tovaru.“

V zmysle ust. § 1 ods. 3 písm. b/ zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Na účely tohto zákona sa primeraným ziskom rozumie zisk vychádzajúci z vývoja obvyklého podielu zisku tuzemského tovaru na ekonomicky oprávnených nákladoch s prihliadnutím na kvalitu tovaru, obvyklé riziko výroby alebo obehu a vývoj dopytu na tuzemskom trhu.“

V zmysle ust. § 12 ods. 1 písm. b/ zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Neprimeranú cenu nesmie dohodnúť predávajúci v dominantnom postavení podnikateľa pri predaji tovaru.“

V zmysle ust. § 12 ods. 2 zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Za neprimeranú cenu u predávajúceho podľa odseku 1 sa považuje dohodnutá cena, ktorou sa výrazne presahujú ekonomicky oprávnené náklady alebo primeraný zisk.“

V zmysle ust. § 20 ods. 1 písm. f/ zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov:

„Pôsobnosť v oblasti cien vykonávajú tieto cenové orgány: obec,“

Z cit. ustanovení v spojení so závermi nálezu Ústavného súdu SR zo dňa 25.05.2000, sp. zn.: III. ÚS 1/2000 uverejneným v Zbierke zákonov SR pod č. 174/2000 vyplýva, že to, že obec je vlastníkom a správcom miestnych komunikácií znamená, že je tak cenovým orgánom ako aj podnikateľom, pričom sa mu stanovuje povinnosť vystupovať v súkromnoprávných vzťahoch ako subjekt súkromného práva a nemôže určovať zmluvné podmienky vlastného podnikania ako subjekt verejnej moci v podobe normatívneho právneho aktu, ktorým Návrh VZN bezpochyby je. Teda odhliadnuc od faktickej nemožnosti vykonávať v danom prípade cenovú reguláciu, je obec zo svojho dvojediného postavenia povinná dodržiavať uvedené predpisy a cenu stanovovať s prihliadnutím na ust. § 12 ods. 1 písm. b/ a ods. 2 zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov.

Je zrejmé a nesporné, že porovnanie cien abonentskej parkovacej karty a rezidentskej parkovacej karty ako alternatívy úhrady za zastavenie a státie vozidla na vyznačenom úseku miestnej komunikácie, je v značnom nepomere s prihliadnutím na skutočnosť, že ide o „tovar“ toho istého druhu – zastavenie a státie vozidiel ako druhovo rovnakých vecí, ktoré sú vo vlastníctve fyzických osôb.

Keďže obec je vlastníkom a správcom miestnych komunikácií a podniká s nimi, zo zákona je jediným podnikateľom s daným druhom tovaru (dočasné parkovanie vozidiel na vyznačených úsekoch miestnych komunikácií), a teda je v dominantnom postavení podnikateľa pri predaji tovaru, a teda nesmie „dohodnúť“ resp. v danom prípade určiť neprimeranú cenu. Opakom takého postupu je zneužitie dominantného postavenia, čo sa zakazuje. S prihliadnutím na tovar poskytovaný ako abonentská parkovacia karta a rezidentská parkovacia karta je zrejmé, že v prípade abonentskej parkovacej karty dochádza k výraznému presiahnutiu ekonomicky oprávnených nákladov alebo primeraného zisku, čo sa rovnako považuje za neprimeranú cenu, pričom takého konanie sa zakazuje.

Obec tak pri určovaní rozdielnej ceny určila neprimeranú cenu, ktorej určenie je v rozpore s ust. § 12 ods. 1 písm. b/ a ods. 2 zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov, a teda aj v rozpore s Čl. 1 ods. 1, Čl. 2 ods. 2, Čl. 12 ods. 1, ods. 2, Čl. 13 ods. 1, Čl. 59 ods. 2, Čl. 68 Ústavy SR, ako aj ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor s Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** § 5 ods. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

5) ku klamlivému označeniu tovaru a služieb a rozporu ust. § 4 ods. 5 druhá alinea, ods. 6 Návrhu VZN s ust. § 46 ods. 1 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov

V zmysle ust. § 4 ods. 5 Návrhu VZN:

*„Úhrada sa realizuje zakúpením **parkovacieho lístka** prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. **Parkovací lístok nemá tlačенú podobu**, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.“*

V zmysle ust. § 4 ods. 6 Návrhu VZN:

*„Úhradu je možné realizovať aj zakúpením **parkovacej karty**. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.“*

Návrh VZN v ust. § 4 ods. 5 a ust. § 4 ods. 6 zavádza pojmy „parkovací lístok“ a „parkovacia karta“. Pre držiteľa vozidla, ktorý sa pri dočasnom parkovaní motorových vozidiel na vyznačených úsek miestnych komunikácií dostáva do pozície konzumenta, t.j. spotrebiteľa daného tovaru alebo služby, z označenia „lístok“ vyplýva legitímne očakávanie, že po zaplatení príslušnej úhrady mu bude odovzdané potvrdenie o zaplatení za určitú službu, ev. iná obdobná forma fyzického dokladu, majúceho náležitosti riadneho daňového dokladu, ktorý je možné uschovať, odložiť, prípadne riadne zaúčtovať podľa príslušných daňových a účtovných predpisov. Ust. § 4 ods. 5 Návrhu VZN však vyslovene uvádza, že **parkovací lístok nemá tlačенú podobu**, ale iba formu elektronického záznamu, aj to len v informačnom systéme prevádzkovateľa. Spotrebiteľ je teda zavádzaný v otázke vlastností, ktoré by mal mať zakúpený produkt, čo v danom prípade predstavuje fyzickú podobu lístka.

Rovnako je tomu aj v prípade označenia „parkovacia karta“. Spotrebiteľ teda pri zakúpení parkovacej karty nielenže očakáva, že pôjde o fyzický doklad ev. úradnú listinu, ale zároveň očakáva, že takáto karta je dokladom o zaplatení úhrady za dočasné parkovanie vozidla na konkrétnom parkovacom mieste, t.j. doklad, ktorý oprávňuje spotrebiteľa zaparkovať. Z Prílohy č. 2 k Návrhu VZN však vyplýva, že parkovacia karta nie je dokladom o parkovaní vozidla, ale len produktom umožňujúcim parkovanie, pokiaľ spotrebiteľ parkovacie miesto nájde. Parkovacia karta však nepredstavuje garanciu pre spotrebiteľa

v podobe zabezpečenia služby, ktorá je jej predmetom, t.j. v podobe zabezpečenia parkovacieho miesta. Naopak Príloha č. 2 k Návrhu VZN výslovne ustanovuje:

„Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v zóne.“

Teda napriek tomu, že spotrebiteľ po splnení poplatkovej povinnosti je oprávnený zaparkovať, je mu spôsobený stav objektívnej právnej neistoty v tom, že žiadne parkovacie miesto nemusí byť voľné, a teda parkovaciu kartu nebude možné použiť na účel na ktorý je primárne určená – na zaparkovanie vozidla. Ide o obdobný prípad, ako keby na štadióne pre 12 tisíc ľudí došlo k predaju 50 tisíc lístkov na koncert. Každý z 50 tisíc ľudí má síce možnosť dostať sa na koncert, ale nikto nemá garantované miesto na sedenie, teda len 12 tisíc ľudí koncert skutočne uvidí. Na obdobnom princípe je postavená aj predložená parkovacia politika realizovaná prostredníctvom poplatkov za parkovacie karty, ktoré však nemajú ani hmotnú podobu, ani ich nie je možné použiť na účel na ktorý sú primárne určené – na zaparkovanie vozidla na parkovacom státi.

V danom prípade je označenie tovarov alebo služieb uvedené v cit. ust. § 4 ods. 5 a ust. § 4 ods. 6 Návrhu VZN nepochybne klamlivým označením tovaru a služieb, a teda v priamom rozpore s ust. § 46 ods. 1 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov, v zmysle ktorého:

„Klamlivým označením tovaru a služieb je každé označenie, ktoré je spôsobilé vyvolať v hospodárskom styku mylnú domnienku, že ním označený tovar alebo služby pochádzajú z určitého štátu, určitej oblasti alebo miesta alebo od určitého výrobcu alebo že vykazujú osobitné charakteristické znaky alebo osobitnú akosť. Nerozhodné je, či označenie bolo uvedené bezprostredne na tovare, obaloch, obchodných písomnostiach a pod. Takisto je nerozhodné, či ku klamlivému označeniu došlo priamo alebo nepriamo a akým prostriedkom sa tak stalo. Ustanovenia osobitného zákona platia obdobne.“

V zmysle ust. § 44 ods. 1 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov:

„Nekalou súťažou je konanie v hospodárskej súťaži, ktoré je v rozpore s dobrými mravmi súťaže a je spôsobilé privodiť ujmu iným súťažiteľom alebo spotrebiteľom. Nekalá súťaž sa zakazuje.“

Uvedené klamlivé označenie tovarov a služieb je bezpochyby spôsobilé vyvolať mylnú domnienku o tom, že spotrebiteľ bude môcť po zaplatení poplatku za parkovaciu kartu alebo parkovací lístok zastaviť a stáť na voľnom parkovacom mieste, avšak ani v jednom prípade poplatku za uvedenú službu nezodpovedá garantovaná protihodnota v podobe parkovacieho státia, čo je evidentne v rozpore s dobrými mravmi a je bez akýchkoľvek domniek spôsobilé spôsobiť ujmu spotrebiteľom. Na daný účel je bezvýznamné, že ku klamlivému označeniu došlo na základe normatívneho právneho aktu vydaného obcou, pokiaľ konanie obce je v rozpore so zákonom.

Obec tak pri určovaní označovaní tovarov a služieb konala v rozpore s dobrými mravmi a zavádza označenia, ktoré sú spôsobilé uviesť spotrebiteľa do omylu v obsahu kupovanej služby a vonkajšej charakteristike tovaru, v dôsledku čoho je spôsobilé spôsobiť spotrebiteľovi ujmu. Ide o konanie v rozpore s ust. § 44 ods. 1 a ust. § 46 ods. 1 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov, a teda aj v rozpore s Čl. 1 ods. 1, Čl. 2 ods. 2, Čl. 13 ods. 1, Čl. 59 ods. 2, Čl. 68 Ústavy SR, ako aj ust. § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor s Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** § 4 ods. 5, ods. 6 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

6) Návrh VZN nemá celomestský význam

Návrh VZN nemá celomestský význam. Vo veci chýbajú akékoľvek štúdie preukazujúce odôvodnenosť zavedenia systému rezidentského státia na každej ulici označenej v prílohe k Návrhu VZN, ktorou sa v zónach vymedzujú úseky dočasného státia. Podľa rozpisu ulíc ide celkom zrejme o jednorazové spoplatnenie zastavenia a státia na každej miestnej komunikácii, a to bez ohľadu na dopravné zaťaženie týchto ulíc. Pokiaľ by mal byť riešený celomestský význam, bolo by potrebné stanoviť jednotlivé zóny dopravného zaťaženia počas pracovných dní v bežnej pracovnej dobe, kedy je zaťaženie najvyššie, mimo bežnú pracovnú dobu, kedy dopravné zaťaženie klesá, a mimo pracovných dní, t.j. cez sviatky a dni pracovného pokoja, kedy je dopravné zaťaženie najnižšie, čomu zodpovedá aj nepomerne vyššia dostupnosť nezabratých parkovacích miest. Zároveň cenová regulácia (okrem toho, že je protizákonná) neprihliada na kritickú zaťaženosť niektorých úsekov miestnych komunikácií, čomu by malo zodpovedať rozdielne stanovovanie cien v čase, keď dopravná zaťaženosť výrazne klesá.

Nevidím jediný dôvod, pre ktorý by malo byť zastavenie a státie spoplatňované v prevažnej časti mesta aj cez sviatky a dni pracovného pokoja, keď nie je potrebné situáciu s parkovacími státiami riešiť ich spoplatňovaním.

Zároveň nie je zrejmé, akým spôsobom obec prispela od VZN 12/2016 v znení VZN 2/2018 k vybudovaniu nových odstavných státí, nových odstavných plôch, zlepšeniu mestskej infraštruktúry, budovaním záchytných parkovísk a pod. Ako príklad uvediem prebudovanie ulice Štúrova, kedy aj s ohľadom na dobu počas ktorej boli uskutočňované stavebné práce, nedošlo k vybudovaniu jediného odstavného státia, a to napriek tomu, že šírka ulice, chodníka to umožňovala. Na úkor vybudovania odstavných státí bol na ulici Štúrova vybudovaný široký chodník s vytvorením pruhu okrasných drevín na každej jeho strane, ktorých umiestnenie je absolútne bezúčelné. Postup obce je ďalej rozširovaný, keď podľa posledných vyjadrení primátora Hlavného mesta SR Bratislavy dôjde k ďalšiemu rušeniu parkovacích miest a úmyselnému zhusťovaniu dopravy na úkor plytvania verejnými financiami, keď má byť zrušené parkovisko na Kamennom námestí v Bratislave namiesto toho, aby došlo k vybudovaniu rozsiahleho podzemného parkoviska a jeho napojeniu na systém Park & Ride.

S prihliadnutím na uvedené je celomestský význam predkladaného Návrhu VZN nulový, nerieši dopravnú situáciu, žiadnym spôsobom neodľahčuje dopravu, jeho jediným účelom je jednostranné spoplatnenie zastavenia a státia vozidlom, de facto spoplatnenie vlastníctva vozidla a zaťaženie obyvateľov platením nových a nedôvodných poplatkov, ktoré prekračujú hranicu únosnosti.

7) k rozporu Návrhu VZN s verejným záujmom

Okrem zásahu do práva vlastníť majetok je rozpor s verejným záujmom daný aj vyvolaním nadmerného ekonomického zaťaženia obyvateľov Bratislavy. Územie Hlavného mesta SR Bratislavy je nepomerne väčšie ako je tomu v prípade ostatných obcí a miest v SR. Obyvateľ Bratislavy tak vlastní motorové vozidlo za účelom zabezpečenia prepravy v rámci mesta – obce ako celku, najčastejšie medzi bydliskom a miestom výkonu práce. Vzhľadom na rozlohu Bratislavy je možné predpokladať, že prevažná väčšina obyvateľov mesta sa za účelom premiestnenia do miesta výkonu práce dostaví do inej mestskej časti, v ktorej je povinná za zastavenie a státie motorového vozidla počas pracovnej doby, platiť neprimeraný poplatok.

Platenie takéhoto poplatku vyvoláva nadmerné ekonomické zaťaženie, ktoré s prihliadnutím na bežný čas potrebný na zotrvanie v mieste výkonu práce (9 hodín) a priemerným počtom pracovných dní v roku predstavuje na stanovenom poplatku zaťaženie od 1.039,00 EUR do 4.500,00 EUR. Uvedená suma sa bude musieť odzrkadliť alebo vo výške mzdy, čím sa zaťažuje podnikateľské prostredie, čo bude viesť k nevyhnutnej potrebe znižovania nákladov vo forme prepúšťania z pracovného pomeru, alebo v zhoršení životnej úrovne obyvateľov, ktorí okrem povinných platieb budú povinní platiť nedôvodné poplatky za zastavenie a státie vozidla, čím dôjde k zníženiu čistej mzdy. Uvedené tak bude viesť k zvyšovaniu nezamestnanosti v regióne alebo zhoršovaniu životnej úrovne.

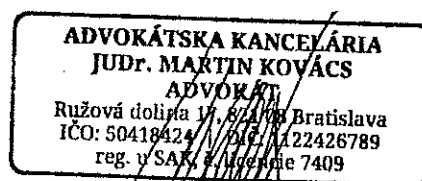
Obyvateľ Hlavného mesta SR Bratislavy je navyše **obyvateľom Bratislavy** bez ohľadu na to, v ktorej mestskej časti sa nachádza jeho trvalý pobyt, žije v Bratislave, vykonáva prácu v Bratislave a v Bratislave ako celku uskutočňuje prevažnú väčšinu svojich sociálnych a ekonomických potrieb. Diferenciácia práv a povinností ohľadom vydávania rezidentských kariet, ich obmedzeniami platnosti na určité územie spravidla mestskej časti, je nedôvodná. **Práva ktoré obyvateľovi mesta vyplývajú z jeho trvalého pobytu v Bratislave by mu mali byť garantované a uplatňované na celom území mesta, nielen obmedzené na jednu mestskú časť**, t.j. podmienky odvodzované od vlastníctva vozidla a miesta pobytu by mali byť rovnaké na celom území mesta.

Podľa ust. § 6 ods. 4 druhá alinea zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov pre rozpor verejnými záujmami občanov Hlavného mesta SR Bratislavy, Ústavou SR a nezákonnosť preto navrhujem úpravu textu **vypustením** § 1 až § 5 Návrhu VZN a Prílohy č. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu.

Z opísaných dôvodov mám za to, že predkladaný Návrh VZN ako celok a tak aj jednotlivé je v rozpore s verejným záujmom obyvateľov Hlavného mesta SR Bratislavy. Ide navyše o porušenie práv a povinností, ktorých rozpor so zákonom bol už v minulosti konštatovaný Krajskou prokuratúrou v Bratislave. **Krajská prokuratúra v Bratislave pod č. Kd 4/17/1100-3 zo dňa 11.05.2017 podala protest prokurátora voči VZN 12/2016, pričom do dnešného dňa nedošlo k vykonaniu nápravy a odstráneniu nezákonnosti.** Tá trvá ďalej aj po prijatí VZN 2/2018. Vzhľadom na rozsah porušovania základných práv a slobôd preto oznamujem, že vo veci navrhujem pokračovať v konaní o proteste prokurátora. Predložený Návrh VZN navyše vychádza z rovnakých zásad ako VZN 12/2016, preto pre prípad, že nedôjde k zrušeniu VZN 12/2016 a VZN 2/2018 dávam vec na vedomie Krajskej prokuratúre v Bratislave.

S prihliadnutím na uvedené pre protiústavnosť, protizákonnosť a rozpor s verejným záujmom navrhujem úpravu textu Návrhu VZN **vypustením** § 1 až § 5 Návrhu VZN a Prílohy č. 1 a Prílohy č. 2 k Návrhu VZN v celom rozsahu ev. jeho nepredloženie a neschválenie.

S úctou,



JUDr. Martin Kovács

advokát

Na vedomie: Krajská prokuratúra v Bratislave, Vajnorská 47, 812 56 Bratislava

Pripomienka spoločnosti Slovenský plynárenský priemysel, a.s. k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel („Návrh“), zverejneného 22. mája 2019 s lehotou na predkladanie pripomienok do 31. mája 2019:

V § 4 ods. 3 Návrhu sa slová „Pre elektrické vozidlá²⁾ s výnimkou hybridných elektrických vozidiel³⁾“ nahrádzajú slovami „pre vozidlá s alternatívnym pohonom, t.j. elektrické vozidlá, vozidlá s pohonom na zemný plyn vrátane biometánu v plynnej forme (CNG) a s pohonom na vodík“.

Odôvodnenie:

Podpora využívania alternatívnych palív v doprave, spolu s ekologizáciou verejnej osobnej dopravy a služieb, môže byť významným nástrojom na zlepšenie kvality ovzdušia v Bratislave.

Navrhujeme úpravu predmetného ustanovenia Návrhu tak, aby bol zachovaný princíp **technologickej neutrality**, pokiaľ ide o jednotlivé alternatívne palivá, v zmysle Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktoré majú potenciál výrazného zníženia emisií skleníkových plynov a emisií znečisťujúcich látok. V zmysle vyššie uvedenej smernice sú za vozidlá s alternatívnym pohonom považované, okrem elektrických vozidiel, taktiež vozidlá s pohonom na stlačený zemný plyn („CNG“), skvapalnený zemný plyn („LNG“), biometán či vodík. Ciele predmetnej smernice sú reflektované, okrem iného, v Národnej politike zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky a Národnom politickom rámci pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami, pričom tieto dokumenty taktiež pristupujú k využitiu alternatívnych palív na technologicky neutrálnom princípe. Uplatnenie zľavneného parkovania len pre elektrické vozidlá narúša tento princíp.

CNG, taktiež spolu s pokročilými biopalivami, patrí medzi palivá na pohon motorových vozidiel, ktoré majú nespochybniteľné **environmentálne pozitíva spočívajúce v minimálnych emisiách znečisťujúcich látok¹⁾**, vrátane veľmi nízkych emisií oxidov dusíka a prakticky nulových emisií jemných prachových častíc a v prípade biopalív (vrátane biometánu) nulových, dokonca až záporných emisií oxidov uhlíka. **Podpora využívania CNG, resp. neskôr aj pokročilých plyných biopalív, vrátane verejnej osobnej dopravy a prípadných nízkoemisných zón, pritom môže prispieť k plneniu cieľov znižovania emisií CO₂ a ostatných emisií znečisťujúcich látok²⁾** a v dôsledku toho aj k znižovaniu výdavkov v dôsledku zhoršeného zdravia obyvateľov. Zlý stav kvality ovzdušia spôsobuje cca 5 000 predčasných úmrtí ročne a dodatočné externé náklady spojené so zhoršeným zdravotným stavom obyvateľstva možno vyčíslieť na cca 3 miliardy eur ročne.³⁾ Zhoršená kvalita ovzdušia bola tiež jednou z oblastí v oblasti ochrany životného prostredia na Slovensku uvedených v Záverečnej správe revízie výdavkov na životné prostredie vypracovanej Inštitútom finančnej politiky a Inštitútom environmentálnej politiky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky. Podpora využívania CNG (resp. pokročilých plyných biopalív) je tiež v súlade s ďalšími strategickými dokumentmi na úrovni Európskej únie a Slovenskej republiky⁴⁾.

¹⁾ State of the Art on Alternative Fuels Transport Systems in the European Union (strana 42 a 43).

²⁾ V zmysle smernice (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, by Slovenská republika mala znížiť emisie oxidov dusíka a jemných prachových častíc o 36% do roku 2020 a 49% do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005.

³⁾ Dialóg o čistom ovzduší (<http://www.minzp.sk/files/oblasti/ovzdušie/conclusions-clean-air-dialogue-between-sk-ec-final.pdf>).

⁴⁾ Stratégia Európa v pohybe (COM(2017)283), Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (SWD(2016)244), Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami, Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie, Zákon č. 309/2009 Z.z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysoko účinnej kombinovanej výroby, návrh novely Smernice o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov, návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá; ciele zníženia znečistenia ovzdušia stanovené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie.

Dobrý deň,

Som obyvateľ Starého Mesta a podporujem parkovaciu politiku (PP). Akákoľvek je lepšia ako žiadna.

Moja hlavná obava je, že navrhovaná politika nebude účinná:

Z dát je evidentné, že počet parkovacích miest po vyznačení ledva pokryje (skôr nie) domácnosti s 1 autom. Preto by mestská časť mala mať kompetenciu:

- 1) Určiť zóny. Dávať to teraz do VZN ako prílohu (č. 1) je chyba. Kompetencia by mala byť explicitne vo VZN.
- 2) Rozhodnúť o maximálnom počte rezidentských kariet na byt/domácnosť pre zónu. Pre exponovanú zónu by mohla MČ stanoviť napr. maximálne 1 rezidentskú kartu na byt.
- 3) Nastaviť cenu 2. a 3. rezidentskej karty na byt v danej zóne podľa vlastného uváženia.
- 4) Rozhodovať o vydávaní abonentských kariet na konkrétnu zónu. Znamená – koľko abon. kariet bude na predaj ročne. Napr. MČ stanoví, že mesto môže predáť najviac 100 kariet ročne v zóne XY.

Odôvodnenie:

Čísla napr. Starého Mesta*:

Parkovacie miesta	D	11 700		11 700
Počet domácnosti s 1 vozidlom	M	9 543		9 543
Počet domácnosti s 2 vozidlami	N	3 046	- >	6 092

Po vyznačení zóny sa zredukujú parkovacie miesta. Na parkovaciu politiku by nemali doplatiť domácnosti s 1 autom (47%). Ak bude kompetencia v MČ, tá môže v problematickej zóne bez zmeny mestského VZN prijať vlastné opatrenie. Aj napr. zrušením vydávať 2., 3. rezidentskú kartu alebo vôbec nevydávať abonentské karty. Resp. zvýšiť cenu.

Ako mesto sa zbavíte časti zodpovednosti ;) Kompetenciu MČ možno využije, možno nie. Ale tú možnosť má. Inform. systém bude mierne komplikovanejší, ale politika bude flexibilnejšia.

V zásade je politika nastavená dobre. Vráťane 3 BONUS kariet.

Prosím zvážte zmenu VZN v zmysle bodov 1 - 4.

Ďakujem a držím palce.

S podravom,

Jakub K. [REDACTED]

***Technická poznámka**

Táto politika nebola postavená na číslach. Tie sú, prepáčte - zúfalé. Ale to vy viete.

1. Evidenciu vozidiel som našiel iba na úrovni okresu. Reálne by ju min. vnútra mohlo dodať na úrovni ulíc (z adresy držiteľa auta). Ak by sa posnažili a spárovali s evid. fyzických osôb aj na úrovni bytu (samozrejme anonymizovane)
2. Dáta sa dajú ešte spresniť evidenciou vozidiel právnických osôb v užívaní fyzickou osobou (zamestnanec) vo forme nepeňažného príjmu (evidencia finančnej správy). Anonymizovane by to pre Vás mohli spracovať. Toto je ale zdĺhavé a v podstate to pokryje iba malé percento.
3. Ekonomický model vôbec nemá odhad návštevnosti nerezidentov, alebo áno? Napr. z Marketlocator-a. Ospravedlňujem sa, ak som si nevšimol. Podľa signálu sa dá zistiť aj pravidelný presun IAD na úrovni pomyselných zón. Vráťane smerovania.

Tieto dáta by ste mali použiť a odporučiť MČ zonáciu. Ak už ich nemáte ;) Pretože MČ to samé nezvládnu. Tie netušia, kde je sever. Čím lepšie dáta budete mať, tým môžete uvariť lepšie nastavenie. Ale aj to vy určite viete.

Pripomienky k návrhu parkovacej politiky

Rád by som v mene členov Slovenskej asociácie pre elektromobilitu vyjadril radosť, že sa v hlavnom meste konečne komplexne rieši parkovacia politika. Práve chýbajúce pravidlá a chaotické parkovanie takmer kdekoľvek považujem za jednu z príčin, prečo sa v Bratislave len obmedzene rozvíjajú udržateľnejšie spôsoby dopravy. Vzhľadom na nízkoemisný charakter považujem pritom **elektromobily za jedno z riešení**, ako pomôcť **znižiť škodliviny v ovzduší ako aj emisie hluku**. Verím, že sa zhodneme, že oba typy emisií sú pre Bratislavu aktuálnym problémom. Elektromobily sú podľa rôznych štúdií výrazne ekologickejšie dokonca aj v krajinách, kde sa elektrina vyrába zo „špinavých“ fosílnych zdrojov.¹

Rozumiem, že absolútnou preferenciou v mestskej doprave sú chodci, cyklisti, MHD a až na poslednom mieste IAD. Som však presvedčený, že je veľký rozdiel medzi druhmi automobilov a tie menej škodlivé by mali byť preferované resp. ľudia by mali byť motivovaní k preferovaniu ich nákupu. Osobne by som si želal, aby sa obyvatelia prepravovali iba tou najefektívnejšou dopravou, a to nielen z pohľadu exhalátov ale aj z pohľadu záberu verejného priestoru. Zároveň si však myslím, že práve **elektrické autá sú vhodným prechodom od úplne škodlivých spaľovacích motorov ku šetrnejšej nízkoemisnej doprave**.

Rád by som poukázal na **dobré príklady z množstva miest v západnej Európe**, ktoré kvôli týmto výhodám postupne dávajú rôznu preferenciu pre využívanie práve elektrických vozidiel. **Dobрым príkladom je však aj mesto Trnava**, kde je poplatok za rezidenčné parkovanie napr. v centrálnej zóne A vo výške 400 EUR, no pre elektrické auto iba 10 EUR. Už čoskoro by sa mala pritom na Slovensku zaviesť aj vizuálne odlišná ŠPZ, ktorá bude slúžiť na rýchlu identifikáciu nízkoemisných automobilov.

Oceňujem, že bola zavedená **50% úľava na poplatku za krátkodobé parkovanie pre elektrické vozidlá**. Dovoľte mi však vyjadríť presvedčenie, že vzhľadom na výhody elektromobilov pre mestské prostredie, je **takýto finančný benefit nedostatočný**. Práve mestské politiky môžu pomôcť motivovať občanov, aby si miesto automobilov so štandardným spaľovacím motorom kupovali nízkoemisné vozidlá.

Zvýhodnenia pre obyvateľov v rámci parkovacej politiky môžu byť pritom časovo ohraničené napr. do istej výšky penetrácie elektromobilmi. Ide nám najmä

¹ Viď napr. štúdia Transport&Environment, v ktorej bolo preukázané, že prestupom zo spaľovacích motorov na elektromobily by sa v celoeurópskom priemere ušetrilo 55% emisií CO₂, vo Francúzsku s vysokým podielom nízkoemisnej výroby elektriny podobne ako u nás až 80%.

Zdroj: <https://www.transportenvironment.org/press/electric-cars-emit-less-co2-over-their-lifetime-diesels-even-when-powered-dirtiest-electricity>

o úvodnú motiváciu pre obyvateľov, aby postupne prestupovali k nízkoemisným vozidlám.

Taktiež chcem poukázať na potrebu riešiť **preferenciu systému e-car sharingu**, pretože tento dokáže nielen podporiť nízkoemisnú dopravu ale tiež **výrazne znížiť potrebu počtu automobilov v meste ako aj potrebu parkovania** (jedno auto je využité min. päťnásobne viac a jeho parkovací čas je tak výrazne kratší ako bežne využívaného automobilu, niektoré štúdie dokonca uvádzajú, že car sharing dokáže nahradiť až 10 vozidiel). **Efektívnejším car sharing modelom je pritom tzv. floating systém s voľným parkovaním** na celom území mesta a nielen na špeciálnych parkovacích miestach (huboch). Navrhovaná parkovacia politika pritom car sharing vôbec nerieši.

Dovoľte mi zhrnúť naše pripomienky k navrhovanej parkovacej politike:

1. Žiadame **výraznejšie zvýhodniť elektromobily** napr. úplným zrušením poplatkov za krátkodobé parkovanie, výrazným znížením základného poplatku či iným peňažným zvýhodnením.
2. Žiadame, aby akékoľvek elektromobily, ktoré sú 100% aktívne a preukázateľne zapojené do **e-car sharingu**, mali **výrazne zvýhodnené podmienky pre parkovanie**. Ideálnym je voľné parkovanie zdarma bez obmedzení na celom území, aby sa zabezpečilo čo najširšie používanie.

V prípade akýchkoľvek otázok som k dispozícii telefonicky [redacted] alebo e-mailom [redacted].

S úctou,

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
Patrik K...
[redacted]
riaditeľ [redacted]
[redacted]
[redacted]

Od: Marek M. [redacted]
Odoslané: piatok 31. mája 2019 9:41
Komu: parkovanie
Predmet: Pripomienka k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č..../2019

Marek M. [redacted]

Bratislava dňa 31.5.2019

Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
Oddelenie mestskej mobility
Primaciálne nám. č. 1
814 99 Bratislava 1

Pripomienka k návrhu všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č..../2019

K návrhu §-u 2

V § 6a ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení je zákonné splnomocnenie na vydanie všeobecne záväzného nariadenia, ktorým sa ustanovia

1. úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel („parkovacie miesta“)
2. spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest
3. výška úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách
4. spôsob platenia tejto úhrady
5. spôsob preukázania jej zaplatenie.

Nič iné, ako je v zákonomnom splnomocnení vymedzené, nemôže všeobecne záväzného nariadenia ako vykonávací predpis § 6a ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) obsahovať. Zaradenie úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) do ucelených oblastí („zón“) splnomocňovacie ustanovenie zákona nepozná a ide tak o prekročenie rozsahu splnomocňovacieho ustanovenia a prejav svojvoľe orgánu obce.

Navrhujeme vypustiť zmienku o zónach dočasného parkovania a nahradiť navrhované znenie § 2 návrhu vzn týmto znením:

„§ 2 Úseky miestnych komunikácií
Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia.“

Rovnako navrhujeme vypustiť slovo „zóna“ vo všetkých tvaroch a nahradiť ho slovom „parkovacie miesto“.

K návrhu §-u 4 a 5

V odsekoch 3 a 4 sú uvedené zľavy pre elektrické vozidlá vo výške 50% z hodinového parkovania a pre vozidlá registrované v mestskej systéme zdieľaných vozidiel vo výške 100% z hodinového parkovania. Pre takéto zľavy chýba v splnomocňovacom ustanovení § 6a ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) výslovná opora. Zavedenie takýchto zliav je síce legitímne, avšak nejde o podrobnejšiu úpravu zákonného pojmu „úhrada“ hľadiskom odborného a technického, ako sa to vyžaduje pri vykonávacej právnej úprave. Podľa nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky sp.zn. PL. ÚS 17/2014 z 22.6.2016:

„20.2 Ústavný súd uviedol o. i. aj v náleze sp. zn. PL. ÚS 10/2013 z 10. decembra 2014, že v právnom štáte zohľadňujúcim princípy del'by moci na moc zákonodarnú, výkonnú a súdnu sú orgány výkonnej moci oprávnené na vydávanie všeobecne záväzných predpisov iba na základe a v medziach zákonného splnomocnenia. Podstatným znakom špeciálnej delegácie je, že zákonodarca problematiku dostatočne upravenú vo svojich základných rysoch prenecháva na konkretizáciu rezortnému orgánu výkonnej moci. Vyhláška potom ako vykonávací právny predpis svojím charakterom upravuje **technické či expertné otázky**, ktoré môžu podliehať častým zmenám. Keďže ide v zásade o **otázky vysoko odborného charakteru** a vzhľadom na často enormný rozsah upravovanej problematiky, nie je vhodné tieto otázky upravovať v samotnom zákone. Takáto úprava by viedla k neúmernému nárastu rozsahu textu zákona, čo by často mohlo viesť k jeho neprehľadnosti. Z tohto dôvodu musí zákon predstavovať **dostatočne určito upravený základný rámec priznaným oprávneniam a povinnosťami** a technické či expertné otázky, ktoré zásadným spôsobom neovplyvňujú **samotné zákonné oprávnenie alebo povinnosť** (lebo tieto už boli priznané zákonom), prenechávať na konkretizáciu vykonávacím predpisom.“

Ak teda zákon hovorí o jednej úhrade za dočasné parkovanie bez toho, aby umožňoval zľavy alebo rôzne sadzby, je možné stanoviť vo vykonávacom predpise iba jednu úhradu bez toho, aby sa rozlišovalo, či niekto bude pri tom zvýhodnený. Ak by aj bolo zvýhodnenie pre tých, ktorí si zakúpia parkovaciu kartu, musí ísť o nerozlišujúce zvýhodnenie t.j. prístup k takej karte musí mať každý.

Navrhujeme preto vypustiť odseky 3 a 4 §-u 4 návrhu.

V odseku 6 sa uvádza možnosť platby parkovacou kartou, avšak v prílohe 2 sú uvedené podmienky použitia jednotlivých typov kariet, pričom je zrejmé, že určité karty si môže zakúpiť iba vopred preddefinovaná osoba, ktorá musí splniť podmienky, ktoré nie je objektívne schopný splniť každý. Rezidentská parkovacia karta a parkovacia karta Návšteva je viazaná na trvalý pobyt v zóne, pre ktorú sú vydané (samotné vymedzenie zóny je prekročením splnomocňovacieho ustanovenia zákona), parkovacia karta na trvalý pobyt v hlavnom meste, abonentská parkovacia karta je viazaná na miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkárňu v zóne, pre ktorú sú vydané. V § 5 návrhu vzň sú uvedené rôzne úhrady za tarifu A, B, C, D a tieto parkovacie karty. Toto rozlišovanie rôznych druhov parkovacích kariet a rôznych taríf, ktorú sú viazané na konkrétne zóny, teda tarify závisia od parkovacieho miesta, je legitímne, avšak nie je zákonom predvídané a nenachádza sa k zákonom splnomocnení na úpravu výšky úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa zákona o cenách. Vo vykonávacom právnom predpise musí byť dodržaný zákonom dostatočne určito vymedzený základný rámec priznaným oprávneniam a povinnostiam a môžu byť v ňom konkretizované len technické a expertné otázky, ktoré zásadným spôsobom neovplyvňujú samotné zákonné oprávnenie alebo povinnosť priznané zákonom. Diapazón taríf, parkovacích kariet a úľav nie je len technickou alebo expertnou otázkou. Ide o otázky, ktoré zásadným spôsobom ovplyvňujú zákonom stanovené oprávnenie obcí účtovať výšku úhrady za dočasné parkovania bez súčasného zákonného splnomocnenia na rôzne druhy sadzieb, úľav a oslobodení.

Podľa nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky sp.zn. III. ÚS 1/00 z 11.5.2000:

„Správa obecných komunikácií zverená obci podľa § 4 ods. 3 písm. e) zákona o obecnom zriadení nezahŕňa právo vyberať poplatky alebo iné nazvané platby za používanie obecných komunikácií bez výslovného zákonného zmocnenia. Podmienky zastavenia a státia motorových vozidiel na pozemných komunikáciách vrátane miestnych komunikácií upravujú § 22 ods. 1, § 24 ods. 1 a 2 dopravného zákona a nie je možné k nim podzákoným normatívnym právnym aktom bez splnomocnenia v zákone pridávať ďalšie podmienky, čiže ďalšie obmedzenia a povinnosti. VZN o podmienkach státia ukladá bez zákonného základu povinnosť platiť za zastavenie a státie v určenej časti mesta Trnava a tým je v rozpore s článkom 2 ods. 3 a článkom 13 ods. 1 ústavy. Na tento prípad sa vzťahuje právny názor, ktorý vyslovil ústavný súd v náleze II. ÚS 60/97: „Právnu povinnosť možno uložiť iba zákonom alebo na základe zákona a v jeho medziach. Toto platí predovšetkým pri výkonnej moci, ale aj pre obce, pokiaľ rozhodujú vo veciach samosprávy všeobecne záväzným nariadením.“

Ústavný súd Slovenskej republiky následne opäť vyňal platby za zákonom nezakázané zastavenie a státie zo správy miestnych komunikácií patriacej do oblasti výkonu samosprávy. Z uvedeného je zrejmé, že ide o činnosť organizácie premávky, ktorá je činnosťou štátnej správy a v prípade obce ide tak o vydávanie všeobecne záväzných nariadení pri prenesenom výkone štátnej správy:

„To, že obec je vlastníkom a správcom miestnych komunikácií, ešte neznamená, že môže za zákonom nezakázané zastavenie a státie na týchto komunikáciách vyberať bez výslovného zákonného zmocnenia akokoľvek nazvané platby bez poskytnutia protihodnoty.“

Uloženie povinnosti v medziach zákona znamená rešpektovanie kritérií, ktoré stanovil zákon a nerešpektovanie kritérií, ktoré zákon nestanovil, pri vydávaní vykonávacieho právneho predpisu.

Slovenská republika je zmluvnou stranou Medzinárodného paktu o občianskych a politických právach z roku 1966, ktorý má prednosť pred zákonom, ak zabezpečuje väčší rozsah základných práv a slobôd ako zákon (článok 154c ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky). Jeho článok 26 znie:

„Všetky osoby sú rovné pred zákonom a sú oprávnené na rovnakú ochranu zákona bez diskriminácie. V tomto vzťahu, zákon zakáže akúkoľvek diskrimináciu a zaručí všetkým osobám rovnakú a účinnú ochranu pred diskrimináciou na akomkoľvek základe ako rasa, farba pleti, pohlavie, jazyk, náboženstvo, politický a iný názor, národný alebo sociálny pôvod, majetok, narodenia alebo iné postavenie.“

Všeobecný komentár č. 18 k Medzinárodnému paktu o občianskych a politických právach: nediskriminácia prijatý na 37. zasadnutí Výboru pre ľudské práva 10.11.1989:

„1. Nediskriminácia spolu s rovnosťou pred zákonom a rovnakou ochranou zákona bez akejkoľvek diskriminácie tvoria základný a všeobecný princíp vzťahujúci sa na ochranu ľudských práv. A tak, článok 2 ods. 1 Medzinárodného paktu o občianskych a politických právach zaväzuje každý zmluvný štát rešpektovať a zabezpečiť pre všetky osoby v rámci jeho územia a podliehajúcich jeho právomoci práva uznané Paktom bez rozlišovania akéhokoľvek druhu, ako rasa, farba pleti, pohlavie, jazyk, náboženstvo, politický alebo iný názor, národný alebo sociálny pôvod, majetok, narodenie alebo iné postavenie. Článok 26 nielen oprávňuje všetky osoby na rovnosť pred zákonom ako aj rovnakú ochranu zákona ale tiež zakazuje akúkoľvek diskrimináciu podľa zákona a zaručuje všetkým osobám rovnakú a účinnú ochranu pred diskrimináciou na akomkoľvek základe ako rasa, farba pleti, pohlavie, jazyk, náboženstvo, politický alebo iný názor, národný alebo sociálny pôvod, majetok, narodenie alebo iné postavenie.

4. Je na zmluvných štátoch, aby rozhodli o primeraných opatreniach na implementovanie relevantných ustanovení. Avšak Výbor má byť informovaný o povahe takých opatrení a ich zlučiteľnosti so zásadami nediskriminácie a rovnosti pred zákonom a rovnakej ochrany zákona.

7. ... Výbor je presvedčený, že pojem „diskriminácia“ ako je používaný paktom by mal byť chápaný, že znamená akékoľvek rozlíšenie, vylúčenie, obmedzenie alebo uprednostnenie, ktoré je založené na akomkoľvek dôvode ako rasa, farba pleti, jazyk, náboženstvo, politický alebo iný názor, národný alebo sociálny pôvod, majetok, narodenie alebo iné postavenie a ktorý má účel alebo účinok anulovania alebo narušenia uznania, požívania alebo výkonu všetkých práv a slobôd všetkými osobami na rovnakom základe.

12. Kým článok 2 obmedzuje rozsah práv, ktoré majú byť chránené pred diskrimináciou na tie, ktoré sú poskytnuté Paktom, článok 26 nekonkretizuje také obmedzenia. To znamená, článok 26 stanovuje, že všetky osoby sú rovné pred zákonom a sú oprávnené na rovnakú ochranu zákona bez diskriminácie a že zákon má zaručiť všetkým osobám rovnakú a účinnú ochranu pred diskrimináciou na akomkoľvek z vymenovaných dôvodov. Podľa názoru Výboru, článok 26 púho neduplikuje záruku už poskytnutú v článku 2, ale stanovuje sám o sebe autonómne právo. Zakazuje diskrimináciu v zákone alebo v skutočnosti v akejkoľvek oblasti regulovanej a chránenej verejnými orgánmi. Článok 26 sa preto týka záväzkov uložených zmluvným štátom s ohľadom na ich legislatívu a jej aplikáciu. A tak, keď legislatíva je prijatá zmluvným štátom, musí vyhovovať požiadavke článku 26, že jej obsah by nemal byť diskriminačný. Inými slovami, aplikácia zásady nediskriminácie obsiahnutej v článku 26 nie je obmedzená na tie práva, ktoré sú stanovené v Pakte“

Ako má teda vyzeráť splnomocňovacie ustanovenie typické pre finančnoprávne splnomocnenia na podzákonnú úpravu? Takto:

DAŇ ZA UŽÍVANIE VEREJNÉHO PRIESTRANSTVA

§ 36 Splnomocňovacie ustanovenie

Obec ustanoví všeobecne záväzným nariadením¹¹⁾ najmä miesta, ktoré sú verejnými priestranstvami, osobitné spôsoby ich užívania, sadzbu dane, prípadne rôzne sadzby dane podľa určených kritérií alebo počas podujatí konaných na území obce, náležitosti oznamovacej povinnosti, prípadné oslobodenia od tejto dane alebo zníženia dane.

To, že Ústavný súd Slovenskej republiky uznáva len také rozlišovanie, ktoré má zákonný základ, možno zistiť z textu jeho rozhodnutia.

PL ÚS 10/02 z 11.12.2003, nález:

„5. Ústavný súd pri svojom hodnotení zoberal nakoniec do úvahy aj skutočnosť, že v našom právnom poriadku sú aj ďalšie právne úpravy, v ktorých sa vyvažujú individuálne potreby a požiadavky jednotlivých skupín fyzických osôb vyznačujúcich sa špecifickými (často znevýhodňujúcimi) rysmi oproti ostatným fyzickým osobám. Ústavný súd vychádzal pri svojom rozhodovaní z toho, že zákonná úprava, ktorá „zvyhodňuje“ určitú skupinu osôb, nemôže byť len z tohto dôvodu označená za takú, ktorá porušuje princíp rovnosti. Zákonodarcu však musí zväziť, či je dôvod na takéto „zvyhodnenie“, čo je jeho cieľom, a medzi takýmto cieľom a v zákone zakotveným zvyhodnením musí byť vzťah primeranosti. Ústavný súd je toho názoru, že v oblasti hospodárskych, sociálnych, kultúrnych a menšinových práv sú zásahy zvyhodnenia vo vyššie uvedených hraniciach primeranosti nielen akceptovateľné, ale niekedy aj nevyhnutné, aby sa odstránili prirodzené nerovnosti medzi rôznymi skupinami ľudí. Potvrdzuje to aj samotná ústava, ktorá pri niektorých základných právach priamo predpokladá zvyhodnenie niektorých skupín fyzických osôb (žien, mladistvých, zdravotne postihnutých) a tomuto zvyhodneniu týmto dáva ústavný základ. Vychádzajúc z vyššie uvedeného ústavný súd dospel k záveru, že zvyhodnenie určitej skupiny fyzických osôb formou osobitnej právnej úpravy oproti ostatným fyzickým osobám z dôvodu ich špecifických, často znevýhodňujúcich vlastností nie je diskrimináciou ostatných fyzických osôb, ale naopak zabezpečením ústavného princípu obsiahnutého v čl. 12 ods. 2 ústavy a v čl. 3 ods. 1 Listiny.“

Navrhujem nahradiť Prílohu č. 2 návrhu takým návrhom, ktorý umožňuje používať parkovacie karty na nepreferenčnom princípe t.j. zvýhodnené úhrady budú dostupné pre každého t.j. pôjde len o jeden typ kariet na rok. Na to, aby bolo možné zaobchádzať s obyvateľmi na preferenčnom princípe, je potrebné zákonné splnomocnenie na vydanie takého všeobecne záväzného právneho predpisu, pretože organizácia premávky zriadením parkovacích miest dočasného parkovania za úhradu je prenesený výkon štátnej správy obcou za úhradu a nie je výkonom správy miestnych komunikácií, ktorá sa nesmie vykonávať za úhradu a ktorá je výkonom samosprávy. Rozsah splnomocnenej úpravy je „výška úhrady“ bez požiadavky na rozlíšenie rôznych sadzieb, úľav a oslobodení.

Komparácia právnej úpravy členských štátov Európskej únie s mestami s parkovacou politikou:

Česká právna úprava spoplatnenia dočasného parkovania v splnomocňovacom ustanovení zákona pre vydanie nařízení (právny predpis obce pre prenesený výkon štátnej správy) jasne v § 23 ods. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích splnomocňuje na vydanie takého nařízení, ktoré osobe s blízkym vzťahom k „vymedzenej časti obce“ ako je sídlo alebo prevádzkareň podnikateľa a miesto trvalého pobytu alebo vlastníctvo nehnuteľnosti vo „vymedzenej časti obce“ určí inú cenu ako osobe, ktorá taký blízký vzťah nemá a súčasne ide o státie na dobu neobmedzenú na rozdiel od osôb, ktoré nemajú blízký vzťah k vymedzenej časti obce, kde ide o státie na dobu obmedzenú.

zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

§ 23

(1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy¹²⁾

a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin,

b) k odstavení nákladního vozidla nebo jízdní soupravy v obci na dobu potřebnou k provedení celního řízení,

c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu,^{12a)} která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce,

nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.

(2) Místní komunikace nebo jejich určené úseky podle odstavce 1 musí být označeny příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu.²⁾

(3) V nařízení obce může vymezit oblasti obce, ve kterých nelze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k účelům uvedeným v odstavci 1 písm. a) až c).

(4) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymezit oblasti obce s časovým a druhovým omezením zásobování. V nařízení obce stanoví obec druhy a kategorie silničních vozidel, časové vymezení a činnosti, které jsou předmětem omezení.

²⁾ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

¹²⁾ Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

^{12a)} Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Právna veta podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30.01.2012, čj. 9 Ao 8/2011 – 68:

„Je-li vymezena oblast obce, ve které mohou místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání motorového silničního vozidla zejména osoby uvedené v § 23 odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, které si pro tuto oblast mohou zakoupit dlouhodobou parkovací kartu (tj. fyzické osoby, které zde mají místo trvalého pobytu nebo tu vlastní nemovitost, příp. právnické osoby, které zde mají sídlo nebo provozovnu), nejde o diskriminační opatření vůči jiným fyzickým osobám, které si nemohou pořídit tuto kartu pro uvedenou oblast z důvodu neexistence trvalého pobytu v ní.“

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30.01.2012, čj. 9 Ao 8/2011 – 68:

„Ust. § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích umožňuje obci v nařízení vymezení oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce, nebude-li tímto užitím ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a jiný veřejný zájem. Zdejší soud konstatuje, že právě citované zákonné ustanovení počítá s osobami, které mají k vymezeným oblastem obce určitý blízký vztah (mají zde sídlo či provozovnu, trvalý pobyt či zde vlastní nemovitost) a u nichž se právě pro tento blízký vztah předpokládá zvýšená potřeba pravidelného parkování v této oblasti. Takové osoby pak požívají jistého zvýhodnění oproti jiným, kteří takto blízký vztah k vymezené oblasti nemají a u nichž také zmíněná zvýšená potřeba pravidelného parkování není natolik intenzivní. Uvedené zvýhodnění v nynější věci spočívá v možnosti zajistit si zpoplatněnou parkovací kartu, na základě které je možné v takto vymezené oblasti parkovat i nad dobu časově omezenou, nejvýše 24 hodin, jsou-li k dispozici volná místa. V dané věci jde o legitimní rozlišovací kritérium, které není projevem libovůle.

Navrhovatel zde zmiňuje osobu trvalým pobytem ve vymezené oblasti v Praze 7. Nejvyšší správní soud se neztotožňuje s navrhovatelem, který má trvalý pobyt v Praze 3, v tom, že by byl ohledně možnosti parkování ve srovnatelné situaci s osobou, která má trvalý pobyt v Praze 7 a která si zde na rozdíl od navrhovatele může pořídit dlouhodobou parkovací kartu pro vymezenou oblast placeného stání v této městské části. Zásadní rozdíl mezi nimi totiž tkví právě v trvalém pobytu jakožto předvídaném blízkém vztahu k oblasti odůvodňujícím určité zvýhodnění při parkování. Osoba s trvalým pobytem ve vymezené oblasti Prahy 7 si může pořídit dlouhodobou parkovací kartu pro tuto oblast právě proto, aby měla možnost stát se svým vozidlem v blízkosti svého trvalého bydliště. Uvedená karta osobu s trvalým pobytem v Praze 7 opravňuje k stání se svým vozidlem i ve vymezených oblastech placeného stání, které nejsou pouze v nejbližším okolí místa jejího trvalého pobytu. Uvedené tedy znamená, že tato osoba v případě, že nenalezne volné parkovací místo ve vymezené oblasti placeného stání v nejbližším okolí místa svého pobytu, může využít i případná volná místa jinde ve vymezených oblastech Prahy 7. I v takovém případě jde stále o stání v návaznosti na místo trvalého pobytu a toto zvýhodnění je poskytováno z důvodu jistého blízkého vztahu k vymezené oblasti (zde trvalého pobytu). Navrhovatel bydlící v Praze 3 ovšem takto blízký vztah k vymezené oblasti Prahy 7 nemá, nemá proto možnost pořídit si dlouhodobou parkovací kartu pro tuto oblast. Na základě dlouhodobé parkovací karty pro Prahu 3, kterou si dle svého tvrzení může zakoupit, má obdobná oprávnění ve vymezené oblasti Prahy 3.

Podle rozsudku Krajského soudu v Brně sp.zn. 64 A 8/2018 z 11.12.2018:““

„24. Zavedení oblastí placeného stání dle § 23 zákona o pozemních komunikacích představuje zákonem předpokládaný nástroj daný obcí, jak regulovat dopravu na svém území. Omezení některých skupin v možnosti užívat vybrané úseky místních komunikací a stanovení cen za parkování proto představuje (i přes zjevný nesouhlas navrhovatele) zákonem upravený nástroj, jak působit na chování účastníků silničního provozu. Předně má tato regulace působit a vést k menší dopravní zátěži v dotčených oblastech obce tím, že individuální automobilová doprava v těchto oblastech bude omezena, resp. bude podléhat dodatečné finanční zátěži. Navrhovatel se tedy mylí, domnívá-li se, že zavedení ceny za parkování nemůže mít dopad na chování účastníků provozu na pozemních komunikacích, nadto v situaci, kdy je regulace zaváděna v oblasti centra města, která je dopravně přetížena, a kde tedy nepochybně bude mít dopad na užívání pozemních komunikací. Cenová regulace parkování pro návštěvníky, tj. osoby dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, které nesplňují požadavek dle písm. c) téhož ustanovení zákona, je účinným prostředkem k docílení tzv. obrátkovosti parkování, jelikož cena motivuje řidiče zaparkovat pouze na nezbytně dlouhou dobu a poté místo uvolnit dalším. Takto zavedená regulace prostřednictvím ceny za parkování proto umožňuje krátkodobě zaparkovat většímu počtu vozidel, než bylo-li by parkovací místo obsazeno jedním vozidlem na delší dobu (uživatel má totiž menší motivaci místo opustit v případě, že stání vozidla není zpoplatněno cenou, oproti stavu, kdy tato regulace existuje). Zpoplatnění parkování tedy motivuje jednotlivce hledat alternativní způsoby dopravy (zejména městskou hromadnou dopravu) a zároveň lze očekávat, že zavedením stání vozidel osob dle § 23 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, tj. tzv. návštěvníků, na dobu časově omezenou – dle zákona nejdéle na 24h, dojde též k tomu, že osoby dle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, tj. tzv. rezidenti a abonenti, kteří mají důvodnou potřebu v příslušné oblasti obce užívat pozemní komunikace, budou moci v daném místě snáze zaparkovat.

25. V centru města Brna pak předmětná organizace dopravy sleduje také vyšší cíl zasluhující regulaci dopravy, kterým je kulturní, urbanistický a sociální význam této lokality. Potřeba reagovat na vývoj dopravy v této lokalitě vyplývá z mnoha příčin, z nichž lze jmenovat především nárůst počtu dopravních prostředků nepřiměřeně zatěžujících centrum města, s čímž nepochybně souvisí i potřeba reagovat na tyto změny a na chování účastníků provozu na pozemních komunikacích. Krajský soud proto ve shodě s odpůrcem pokládá typovou regulaci, kterou se zavádějí tzv. oblasti placeného stání, za regulaci odůvodněnou legitimními cíli, neboť představuje zákonem předpokládaný a způsobilý nástroj regulace, kterým obec může přispívat k bezpečnosti a plynulosti dopravy na svém území, jakož i k podpoře jiných cílů.

26. K obecné námitce navrhovatele, že napadeným opatřením obecné povahy došlo k četnému rušení stávajících parkovacích míst (doloženého zpracovanou tabulkou s počtem parkovacích míst, včetně vycílení jejich úbytku, jakož i fotografiemi jednotlivých ulic v centru města při ústním jednání mezi stejnými účastníky ve věci sp. zn. 64 A 7/2018), což dle navrhovatele odporuje zájmům právě rezidentů a abonentů, soud uvádí následující. V této souvislosti nelze odhlížet od skutečnosti (a poukázal na to i odpůrce ve svém vyjádření), že tyto změny souvisí s celkovou revizí danou bez ohledu na zavedení oblastí placeného stání, a to zejména z důvodu dodržení náležitých rozhledových poměrů v oblasti

křížovatek tak, aby jimi byl zajištěn bezpečný průjezd, jakož i v místech výskytu přechodů pro chodce (viz k tomu k důkazu provedené schématické znázornění tzv. rozhledových trojúhelníků, včetně těch fotografií navrhovatele dokládajících rušení parkovacích míst na hranicích křížovatek). Zpochybňoval-li tedy navrhovatel v podaném návrhu právě argumentaci odpůrce stran rušení parkovacích míst, což je dle navrhovatele v příkrém rozporu se zájmy rezidentů a abonentů, krajský soud k tomu uvádí, že odpůrci nelze vytýkat, pokud při vymezování parkovacích stání a stanovení dopravních značek vycházel v místech blízkosti křížovatek a přechodů pro chodce z tzv. rozhledových trojúhelníků, které vyjadřují, v jaké ploše je nutno zachovat rozhled s ohledem na rychlost blížících se vozidel (resp. maximální dovolenou rychlost v daném místě). Zájem na zachování rozhledových poměrů (i na úkor počtu parkovacích míst a jejich úbytku v neprospěch rezidentů a abonentů) představuje z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ospravedlnitelný důvod a zároveň se v něm promítá imperativ pro stanovení dopravních značek vyjádřený v ustanovení § 78 zákona o silničním provozu. Jako takový tedy nepochybně převažuje nad individuálními zájmy rezidentů a abonentů, mezi které se nadto navrhovatel ani neřadí.

27. K navrhovatelem namítané skutečnosti, že osoby dle § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích, tzv. rezidenti a abonenti, nebudou mít ani přes zaplacení ceny jistotu, že v oblasti právě z důvodu nedostatečného počtu parkovacích míst zaparkují, krajský soud vedle opětovné výhrady, že i tento návrhový bod na napadené opatření obecné povahy nedopadá, připomíná, že cílem zavedení oblastí placeného stání není zajistit každému rezidentovi a abonentovi parkovací místo. Zákon o pozemních komunikacích pouze obci umožňuje zvýhodnit některé skupiny obyvatel, které mají určitý blízký vztah k příslušné lokalitě, v možnosti zde parkovat (srovnej k tomu shodně rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 1. 2012, č. j. 9 Ao 8/2011 - 68, dostupný na www.nssoud.cz). Při zvážování důvodů, pro které zákon o pozemních komunikacích v ustanovení § 23 odst. 1 umožňuje obci zavést oblasti tzv. placeného stání, je tak sice třeba přiznat, že dílčím cílem regulace je omezit ve vybraných lokalitách parkování jiných osob ve prospěch rezidentů a abonentů, to však zároveň nelze zaměňovat s garancí toho, že rezidenti a abonenti v takové oblasti vždy zaparkují. Zavedení oblastí placeného stání představuje jeden z možných nástrojů obce, jak organizovat dopravu na svém území a řešit nevyhovující situaci spočívající ve velké intenzitě dopravy v centru města, jakož i nedostatku parkovacích míst právě pro osoby, které mají k řešené lokalitě blízký vztah. Statutární město Brno ostatně činí také jiné kroky k řešení neuspokojivé situace (např. prostřednictvím dříve vybudovaných parkovacích domů, jakož i připravovanou výstavou parkovacích domů na rohu ulic Veverí a Sumavská či P+R v Líšni u Zetoru, jak plyne z tiskových zpráv města Brna ze dne 30. 1. 2018 a 24. 4. 2018, provedených k důkazu při ústním jednání soudu ve věci sp. zn. 64 A 7/2018).

28. Krajský soud v této souvislosti zároveň doplňuje, že zavedená regulace nikdy nebude vyhovovat všem. Vždy budou existovat ti, kterým regulace a důsledky jejího zavedení prospěly, ale také zde budou existovat odpůrci a kritici, kteří budou argumentovat, že zavedený systém regulace mohl být lépe připraven, propracován a provázán s dalšími jejími prvky. I přes navrhovatelem obecně vznášenou kritiku směřující spíše proti samotné možnosti odpůrce tímto způsobem postupovat, však odpůrci nelze upřít snahu o řešení neuspokojivé situace; celkově totiž nelze zcela dosáhnout plného pokrytí potřeb parkovacích míst při současném zohlednění a zajištění potřeb obyvatelstva, a to též z hlediska požadavků na jiné funkční využití území, které je pro život města odehrávající se právě převážně v jeho centru nezbytné a potřebné.

29. Krajský soud tak uzavírá, že v daném případě vyšší stupeň intenzity shora uvedených veřejných zájmů oduvodňuje případný zásah do individuálních práv a zájmů jednotlivců a že se v případě takto zavedené regulace jedná o přijatelný způsob, jakým shora naznačených cílů dosáhnout. Z hlediska přiměřenosti či vhodnosti platí, že újma na konkrétním právu nesmí být nepřiměřená ve vztahu k zamýšlenému cíli, a tedy opatření mající vliv na tato práva a svobody nesmějí (jde-li o kolizi s veřejným zájmem) přesahovat pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních. Krajský soud má přitom za to, že takto zavedená regulace vychází z legitimních cílů a veřejného zájmu (bezpečnost a plynulost dopravy v kontextu významu a specifík dotčené oblasti, kterou je širší historické centrum města) a že k jejich dosažení bylo užito přiměřených nástrojů s přihlednutím k možnostem regulace, které odpůrci dává k dispozici zákon. Krajský soud tak v posuzované věci neshledal navrhovatelem namítanou neproporcionálnost napadeného opatření obecné povahy či vychýlení nastolené rovnováhy, ani v činnosti odpůrce nedovodil tvrzenou svévoli či absolutisticky pojmávaný výkon přenesené působnosti, uplatňovaný v rozporu s ustanovením § 2 odst. 3 a 4 správního řádu.“

Česká judikatura teda jasne uznáva, že zvýhodnenie osôb s blízkym vzťahom je možné vďaka zákonu, že obci dáva túto reguláciu k dispozícii zákon, že ide o zákonom predpokladaný nástroj regulácie a zákonom upravený nástroj ako pôsobiť na správanie účastníkov.

Z českej, rakúskej a maďarskej úpravy je zjavné zákonné splnomocnenie na vytváranie oblastí dočasného parkovania, nielen ulíc a ich častí ako je to v § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

Obdobná je aj rakúska úprava:

Spolkový zákon z 6.7.1960 vydaný s ustanoveniami o cestnej polícii (Poriadok cestnej premávky 1960 StVO) BGBl. Nr. 159/1960

§ 2 ods. 1

Bod 27. Zastavenie: zastavenie vozidla nevyhnuten situáciou v premávke alebo inými významnými okolnosťami až do 10 minút alebo na trvanie vykonania nakladacej činnosti (§ 62).

Bod 28. Parkovanie: Ponechanie na mieste vozidla na dlhšie než v bode 27 uvedené trvanie času

§ 25 Zóny dočasného parkovania

1. Ak a, v rozsahu, v akom, je to nevyhnutné na určené doby z dôvodov miestne podmienených (aj v záujme bývajúcего obyvateľstva) alebo na uľahčenie dopravnej situácie, môže úrad prostredníctvom nariadenia pre určené cesty alebo úseky ciest alebo pre cesty vnútri určenej oblasti parkovanie časovo obmedziť (zóna dočasného parkovania). Trvanie dočasného parkovania nesmie menej než 30 minút a nie menej než 3 hodiny činiť.
2. Nariadenia podľa odseku 1 sa oznámia prostredníctvom značiek podľa § 52 bod 13d a 13e; § 44 ods. 1 platí na to primerane. Dodatočne sa môžu zóny dočasného parkovania vodorovným označením modrej farby na vozovke alebo na obrubníku ako aj modrými označovacími pásmi na existujúcich prídavných zariadeniach pre značky cestnej premávky, osvetľovacie stĺpy alebo podobne v obvode zóny dočasného parkovania označiť.

3. Pri odstavení viacstopového vozidla v zóne dočasného parkovania musí vodič podľa účelu zaobchádzať pomocný prostriedok určený pre kontrolu trvania dočasného parkovania.
4. Spolkový minister pre dopravu, inováciu a technológie určí prostredníctvom nariadenia spôsob kontroly trvania dočasného parkovania a k tomu nevyhnutný pomocný prostriedok; musí pri tom vziať do úvahy účel časového obmedzenia parkovania ako aj nízkonákladové a jednoduché zaobchádzanie s pomocným prostriedkom.
- (4a) Pre zóny dočasného parkovania, v ktorých sa predpokladá za odstavenie viacstopového vozidla z dôvodu **na úhradu oprávnených predpisov poplatkov uhradiť** a pre kontrolu úhrady poplatkov použitie technického alebo iného pomocného prostriedku, môže spolkový minister pre dopravu, inováciu a technológiu nariadením ustanoviť, za akých predpokladov tento pomocný prostriedok zároveň aj ako pomocný prostriedok pre kontrolu trvania dočasného parkovania platí. Ak pre kontrolu úhrady poplatkov pripevnenie pomocného prostriedku na vozidlo sa predpokladá, môže spolkový minister pre dopravu, inováciu a technológiu ďalej z dôvodov jednotnosti nariadením určiť aj druh, vzhľad a zaobchádzanie s pomocným prostriedkom.
- (5) Úrad určí po zohľadnení účelu pravidiel nariadeného podľa § 43 ods. 2a prostredníctvom nariadenia na kontrolu nevyhnutný pomocný prostriedok.

§ 43 Zákaz premávky, uľahčenia premávky a upozornenia

...

- (2a) 1. Za účelom **vyrovnania** ťažkostí **pre bývajúce obyvateľstvo**, ktoré sú vyvolané obmedzením premávky, **môže** úrad nariadením určiť **oblasť**, ktorej obyvatelia môžu požiadať podľa § 45 ods. 4 o udelenie **výnimkového povolenia pre časovo neobmedzené parkovanie** v – v nariadení vyznačenej – **blízkej zóne dočasného parkovania** pre motorové vozidlá s najvyššie prípustnou celkovou hmotnosťou nie viac než 3500 kg.
2. Ak v určených oblastiach podľa bodu 1 z dôvodu miestnych podmienok je to možné a nevyhnutnosť pre to existuje, úrad nariadením určí, že aj príslušník **určitých okruhov osôb**, ktorí v týchto oblastiach sú **trvalo činní**, môže požiadať podľa § 45 ods. 4a o udelenie výnimkového povolenia pre parkovanie obmedzené na nevyhnutný časový rozsah v – v nariadení podľa bodu 1. vyznačenej – **blízkej zóne dočasného parkovania** pre motorové vozidlá s najvyššie prípustnou celkovou hmotnosťou nie viac než 3500 kg.

§ 45 Výnimky v jednotlivých prípadoch

...

- (4) Povolenie sa môže vydať pre zóny dočasného parkovania uvedené v nariadení podľa § 43 ods. 2a bod 1. na trvanie **najviac 2 rokov**, ak žiadateľ v **oblasti vymedzenej** podľa tohto nariadenia **býva a tam aj centrum svojich životných záujmov má a preukáže osobný záujem parkovať v blízkosti tohto bydliska a**
1. je držiteľ povolenia alebo príjemca leasing motorového vozidla alebo
2. preukáže, že mu je zamestnávateľovo alebo jeho zamestnávateľom kúpené na leasing vozidlo aj na súkromné účely prenechané.
- (4a) Povolenie sa môže vydať pre zóny dočasného parkovania uvedené v nariadení podľa § 43 ods. 2a bod 1. na trvanie **najviac 2 roky na nevyhnutný časový rozsah**, ak žiadateľ **patrí k okruhu osôb vymedzenom v nariadení podľa § 43 ods. 2a bod 2. a**
1. je držiteľ povolenia alebo príjemca leasingu motorového vozidla alebo preukázateľne zamestnávateľom vlastnené motorové vozidlo profesionálne používa a
2. buď činnosť zamestnávateľa bez povolenia značne sťažená alebo nemožná by bola, alebo udelenie povolenie spočíva v záujme blízkeho zásobovania.

§ 52 Dopravné značky

...

- a) Zákazové a obmedzovacie značky

13d. Zóna dočasného parkovania

Táto značka označuje začiatok zóny dočasného parkovania. Ak je táto značka na ľavej uličnej strane pripevnená, vzťahuje sa na reguláciu zóny dočasného parkovania iba na tejto strane cesty. V spodnej časti značky alebo na dodatkovvej tabuľke je čas, počas ktorého regulácia zóny dočasného parkovania platí a udávajúci povolené trvanie dočasného parkovania. Ak sa pre odstavenie vozidla v zóne dočasného parkovania z dôvodu predpisov oprávňujúcich na poplatky má zaplatiť poplatok, tak sa na túto okolnosť upozorní prostredníctvom slova „spoplatnené“, ktoré sa pripevnia na spodnej časti značky alebo na dodatkovvej tabuľke.

Zákon mesta Viedeň úprave používania ciest odstavenými viacstopovými motorovými vozidlami (Parkometersetz 2006)

§ 1 (1) Obce sú splnomocnené, prostredníctvom nariadenia pre odstavenie viacstopových motorových vozidiel v zónach dočasného parkovania podľa § 25 Poriadku cestnej premávky 1960 (StVO 1960), BGBl. č. 159/160 v znení spolkového zákona BGBl. I č. 99/2005, **platu úhrady (Abgabe) požadovať** aj pre viacstopové motorové vozidlá, ktoré sa iba pre účely výstupu a nástupu osôb alebo pre trvanie uskutočnenia nákladnej činnosti zastavili.

Pol'sko: zákon Dz. U1985 čiastka 14 č. 60 z 21.3.1985 o verejných cestách:

čl. 13 (1) Využívatelia verejných ciest sú povinní zaplatiť úhradu za:

1. státie motorových vozidiel na verejných cestách

- a) v zóne plateného parkovania
b) v centrálnej mestskej zóne plateného parkovania

...

- (3) Od úhrad, o ktorých hovorí v odseku 1 bod 1. ako aj odseku 2, sú oslobodené:

....

- e) elektronické vozidlá

(I) Úhrada, o ktorej hovorí článok 13 ods. 1 bod 1 písmeno a) sa vyberá za státie motorových vozidiel v zóne platného parkovania, na vyznačenom mieste, v určené pracovné dni, v určených hodinách alebo po celodenne.
(1a) Úhrada, o ktorej hovorí článok 13 ods. 1 bod 1. písm. b) sa vyberá za státie motorových vozidiel v centrálnej mestskej zóne plateného parkovania, na vyznačenom mieste, v určené dni alebo každý deň, v určených hodinách alebo celodenne.

...
4. Rada obce (rada mesta) pri stanovení zóny plateného parkovania alebo centrálnomestskej zóny plateného parkovania
1. stanoví výšku úhrady ...
2. môže zaviesť úhrady abonamentové alebo paušálne ako aj nulovú výšku úhrady pre niektorých užívateľov cesty,
...

Maďarsko: zákon č. I/1988 o cestnej premávke

§ 2 ods. 1 Rozsah zákona pokrýva územie Maďarska

a na verejných cestách, ako aj štátnom a miestnej samosprávy vo vlastníctve pozostávajúcu verejnú premávku na neuzavretých súkromných cestách, na námestiach, parkoch a iné verejného základu tvoriace parkovacie oblasti vozidlami uskutočnené parkovanie upraviť

§ 8 ods. 1 V oblasti cestnej premávky

a je úlohou samosprávy parkovanie na miestnych verejných cestách, miestnej samosprávy vo vlastníctve pozostávajúcu verejnú premávku na neuzavretých súkromných cestách, na námestiach, a parkoch a iné verejného základu vozidlami uskutočnené parkovanie zabezpečiť.

§ 13 (2) Obytné oblasti, predovšetkým historické štvrte, pamiatky a chránené prírodné oblasti, ako aj kúpeľné a rekreačné strediská musia byť tiež naliehavo/zvýšene chránené prostriedkami premávkovej regulácie a použitia primeraných parkovacích poplatkov pred škodlivými účinkami cestnej premávky.

§ 15A (1) Na základe organizácie premávky a dôvodov uvedených v § 13 ods. 2 v rámci obmedzené stanovených týmto zákonom

a vo vzťahu k miestnym verejným cestám ako aj miestnej samosprávy vo vlastníctve pozostávajúcu verejnú premávku na neuzavretých súkromných cestách, na námestiach, a parkoch a iné verejné oblasti vo vzťahu k nariadenie miestnej samosprávy,

b vo vzťahu k krajským verejným cestám ako aj v štátnom vlastníctve pozostávajúcu verejnú premávku na neuzavretých súkromných cestách, na námestiach, a parkoch a iné verejné oblasti vo vzťahu nariadenie vlády

môže určiť parkovaciu oblasť, pre ktorú sa musí platiť parkovací poplatok za účelom využitia parkovania vozidla.

(2) Povinnosti platby poplatku v parkovacej oblasti podliehajúce – v rovnakej distribúcii voči v možnostiach a v blízkosti verejných inštitúcií typicky používaných ľuďmi s postihnutím – aspoň jedno parkovacie miesto musí byť označené z každých 50 parkovacích miest pre vyhradené parkovacie miesto pre ľudí s postihnutím.

(3) Povinnosť platiť poplatok vo vzťahu k parkovacej oblasti a času môže byť nariadená, v ktorej v danom čase priemerná obsadenosť miest vyhovujúcich parkovaniu vozidiel (ďalej : saturácia) presahuje 70%.

(4) Sadzbu parkovacieho poplatku miestna samospráva (v hlavnom meste samospráva hlavného mesta) v nariadení určí ako na jednu hodinu sa vzťahujúci parkovací poplatok. Pri určení sadzby parkovacieho poplatku sa musí zväžiť ekvivalencia služieb a protislužieb. Parkovací poplatok musí byť tak ustanovený, aby aspoň zabezpečoval náklady a výdavky na nevyhnutné činnosti. Sadzba parkovacieho poplatku sa musí určiť zvážením charakteristík parkovacej oblasti, predovšetkým: charakteristiky parkovacej oblasti, infraštruktúra, zabezpečenie rôznych platobných možností.

(5) Jedna hodina vzťahujúca sa v prípadoch osobného motorového vozidla, troj alebo štvorkolesového motocykla ako aj troj alebo štvorkolesového mopeda – v období od 1.1. bežného roka do 31.12. bežného roka – nesmie presiahnuť jednoduchý aritmetický priemer mesačnej ceny uverejnenej štátnym daňovým orgánom za jeden liter bezolovnatého benzínu 95 v septembri predchádzajúceho kalendárneho roka a predchádzajúcich 11 mesiacov.

(6) V prípade parkovania autobusu, traktoru, nákladného vozidla, poľnohospodárskeho traktoru, pomalého vozidla a prívesu, sa môže maximálna suma parkovacieho poplatku v odseku 5 uvedeného poplatku trojnásobiť, v prípade kombinácie vozidiel, v odseku 5 uvedeného poplatku šesťnásobiť.

(7) Minimálny parkovací poplatok sa vypočíta na základe hodinového poplatku platného pre danú parkovaciu oblasť

a) lístok vydaný automatom výdajcu lístkov, v prípade parkovania zabezpečeného bariérou ako suma zodpovedajúca 15 minútam,

b) v prípade použitia systému mobilného telefónneho parkovacieho poplatku, ako suma zodpovedajúca 15 minútam, ibaže žiadosť o zrušenie platby je urobená v prvej minúte po urobení platby

c) v prípade predplateného a vodičom uplatneného lístka ako suma zodpovedajúca 30 minútam

d) v prípade manuálneho výberu poplatku ako suma zodpovedajúca 1 hodine.

Platiteľné minimum parkovacieho poplatku sa podľa pravidiel zaokrúhľovania sa musí zaokrúhľiť na 5 forintov, doba platnosti sa tu musí vyrovnať.

(8) Miestna samospráva (v hlavnom meste samospráva hlavného mesta) v nariadení môže stanoviť v parkovacej oblasti maximálne prípustné trvanie doby, ktorá nemôže byť menšia ako jedna hodina.

§ 15B (1) Parkovací poplatok „Parkuj a jazdi“ cestnej značke označenej parkovacej oblasti v nemôže byť zavedený. V rozsahu, v akom je stráženie parkovacej oblasti ako dodatočná služba zabezpečené, preto za dodatočnú službu za kalendárny deň maximálne medzi 6-22 hodinami, v danom sídle prístup dostupnej miestnej dopravy najnižšia cena lístku zodpovedajú poplatok za stráženie môže byť vybraný.

(2) V parkovacej oblasti vozidlo vybavené s rozlišujúcim svetelným a zvukovým signálom oprávnené môže parkovať bez obmedzenia platby poplatku a časového trvania.

- 1 Splnomocňuje sa miestnej samosprávy zastupiteľský orgán (v hlavnom meste všeobecné zhromaždenie), aby v nariadení vo vzťahu k parkovacím oblastiam ustanovil:
- a všetky poplatku povinné parkovacie oblasti ako aj ich kategórie,
 - b dobu poplatku povinného parkovania ako parkovacej oblasti alebo kategórie
 - c sadzbu poplatku za spoplatnené parkovanie
 - d maximálnu dobu trvania prípustného poplatku povinného parkovania
 - e vyňatých z platenia poplatku ako aj rozsah oprávnených na zľavnené parkovanie, sadzbu poplatku za zľavnené parkovanie s tým, že okresný zastupiteľský orgán je oprávnený rozšíriť rozsah oprávnených na zľavnené parkovanie.

Maďarská zákonná úprava obsahuje veľmi podrobné splnomocňovacie ustanovenie pre obce

Estónsko: zákon o cestnej premávke: Liiklusseadus platný od 17.06.2010 RT I 2010, 44, 261 Účinný od 01.07.2011

Kapitola 12 Organizácia parkovania

§ 186 (1) Parkovanie musí byť organizované takým spôsobom, aby nenarúšalo alebo neohrozovalo premávku alebo nerušilo ľudí v obytných územiach ako výsledok vypúšťania plynov a hluku z motorových vozidiel.

- 1 Vlastník cesty alebo osoba zodpovedná za organizáciu správy cesty môže účtovať poplatok za parkovanie. Platené parkovanie vo verejných parkovacích oblastiach miestnych orgánov je organizované v súlade s ustanoveniami § 187 až 190 tohto zákona

§ 187 Účtovanie parkovania

- 1 Miestny orgán môže zriadiť platenú parkovaciu oblasť v svojich verejných parkovacích oblastiach vnútri hraníc, ktorých sa od vodičov motorových vozidiel vyžaduje platiť úhrady za parkovanie za ich motorové vozidlo a jeho príves.
- 2 Rada miestneho orgánu zriaďuje nariadením:
- 1 platenú parkovaciu oblasť
 - 2 sadzbu alebo diferencované sadzby parkovacích úhrad
 - 3 úľavy a výnimky z parkovacích úhrad

Estónska a maďarská splnomocňovacia úprava vykazuje podobnú štruktúru.

V dánskej úprave je výslovné splnomocnenie formulované ako dovoľenie pre exekutívu, aby podrobnejšie upravila splnomocnenie pre obce tak, že môže diferencovať platbu za parkovanie. V dôsledku toho exekutíva vymedzila pre obce možnosť vydania rôznych druhov parkovacích kariet. Ide teda o v Dánsku prípustnú terciárnu novotvorbu, avšak so zákonným základom.

Dánsko Zákon o verejných cestách Lov om offentlige veje m.v. LOV nr 1520 af 27/12/2014

Platenie za parkovanie

§ 90 Cestný orgán môže vyžadovať platbu za použitie osobitne označených verejných parkovacích miest a zariadení pre motorové vozidlá na pokrytie nákladov na zavedenie a fungovanie takých miest a inštalácií ako aj dohľadu nad parkovanými motorovými vozidlami.

(2) Cestný orgán môže, so súhlasom polície, určiť, že na parkovacích miestach, na parkovacích zariadeniach alebo iných plochách na verejných cestách, kde je želané obmedzenie prístupu k parkovaniu motorových vozidiel, sa účtuje platba za parkovanie, ktorá môže byť stanovená vo vzťahu k dĺžke času, po ktorú motorové vozidlo parkuje.

(3) Rozhodnutie cestného orgánu o platbe za parkovanie sa musí zverejniť.

(4) Minister dopravy môže ustanoviť podrobnejšie pravidlá o tom, že cestný orgán môže diferencovať platbu podľa odseku 1 a 2 vo vzťahu k účelu parkovania a starostlivosti o životné prostredie a iných kritérií, o ktoré sa možno starať podľa tohto zákona.

(5) Minister dopravy ustanoví po dohode s ministrom spravodlivosti pravidlá o dokumentovaní plateného parkovania.

§ 91 Žiadosť o osobitné parkovacie povolenie, ak prístup k parkovaniu je obmedzený podľa § 90 ods. 2, musí byť predložená cestnému orgánu využívajúce digitálne riešenie poskytnuté cestným orgánom (digitálna samoobsluha). Žiadosti, ktoré nie sú predložené digitálnou samoobsluhou, sú odmietnuté cestným orgánom, porovnávajú však odseku 2 a 3.

Vykonávanie nariadenie o parkovaní na verejných cestách BEK nr 1231 af 04/11/2015

Na základe § 90 ods. 4 a 5 zákona č. 1520 z 27.12.2014 o verejných cestách

Kapitola I

§ 1 Účel

Zverejnené oznámenie ustanovuje rámce pre rozhodovanie o parkovaní na verejných cestách vrátane dokumentácie pre platbu.

Kapitola 2 Parkovacie lístky

§ 2. V oblastiach, ktoré zákonným označením alebo označením podľa nariadenia o cestnom značení a nariadenia o používaní cestného značenia sú označené ako platené parkovacie oblasti, musí byť zaplatené za parkovanie v súlade s tým, čo je v tejto oblasti použiteľné.

2. Cestný orgán môže rozhodnúť, že žiadna platba sa nevyžaduje za parkovanie vozidla používaného osobou s postihnutím.

3. Cestný orgán môže diferencovať platbu za parkovanie podľa odseku 1 zoberúc do úvahy životné prostredie. Diferenciácia nemôže presiahnuť 5000 DKK na vozidlo za rok.

Kapitola 3

Diferenciácia platby za parkovacie licencie

§ 7. Pre každý typ parkovacej licencie, ktorá je pokrytá nariadením, pozri § 8 až 11, môže cestný orgán pri vydaní diferencovať platbu zoberúc od úvahy životné prostredie. Diferenciácia môže tvoriť najviac 5000 DKK na parkovaciu licenciu za rok.

...

Rezidentské licencie

§ 8 Cestný orgán môže tomu, kto je registrovaný s adresou v registri ľudu, za platbu vydať rezidentskú licenciu na parkovanie v oblasti podrobnejšie určenej cestným orgánom blízko príjemcovho miesta pobytu.

2. Cestný orgán môže uložiť ďalšie požiadavky a podmienky v spojitosti s vydaním rezidentskej licencie podľa odseku 1.

Obchodné licencie

§ 10

Pre spoločnosti s cvr. číslom, ak spoločnosť je registrovaná ako vlastník vozidla v centrálnom registri motorových vozidiel a vozidlo sa používa výlučne na obchodné účely, cestný orgán môže za platbu vydať

1. obchodnú licenciu pre spoločnosti s adresou v platenej zóne, ktorá oprávňuje spoločnosť na parkovanie v jednej z cestným orgánom podrobnejšie určenej oblasti blízko sídla spoločnosti.
2. obchodnú licenciu pre spoločnosti, ktorá oprávňuje spoločnosť na parkovanie v platenej zóne v rámci určitej doby času a s eventuálnymi inými obmedzeniami podrobnejšie určenými cestným orgánom.

Srbsko

Zákon o obecných činnostiach ("Sl. glasnik RS", br. 88/2011, 104/2016 i 95/2018).

čl. 2 ods. 3:

Obecné činnosti sú:

7) správa verejných parkovísk.

čl. 3 ods. 1

Obecné činnosti uvedené v článku 2 ods. 3 tohto zákona zahŕňajú:

7) správa verejných parkovísk je služba udržiavania verejných parkovísk a priestorov pre parkovanie na označených miestach (vnútorné a vonkajšie priestory), organizácia a kontrola platenia parkovania, služby odstránenia nesprávne parkovaných, odstavených a opustených vozidiel, odsun parkovaných vozidiel za podmienok predpísaných týmto a iným osobitným zákonom, inštalácia zariadení, ktoré na žiadosť príslušného orgánu zabráni odvozu vozidla, ako aj odstránenie, odsun vozidla a inštalovanie zariadení, ktorými sa zabráni odvozu vozidla v prípadoch predpokladaných osobitným rozhodnutím zhromaždenia jednotky územnej samosprávy, ktorým sa upravuje spôsob uskutočňovania obecných činností správy verejných parkovísk ako aj úhrada platby za tieto služby.

čl. 13 ods. 1

"Zhromaždenie jednotky miestnej samosprávy rozhodnutiami predpisuje spôsob vykonávania obecných činností ako aj všeobecné a osobitné práva a povinnosti prevádzkovateľa obecných činností a užívateľa služieb na svojom území, vrátane spôsobu platby ceny obecných služieb, spôsobu vykonávania kontroly užívania a úhrady obecných služieb a právomoci prevádzkovateľa obecných činností pri výkone kontroly a opatrenia, ktoré sú oprávnení vykonať.

čl. 27

1. Jednotka miestnej samosprávy určuje a účtuje poplatok (naknada) za obecné služby za vykonanie obecných činností, v ktorých koncový užívateľ nemôže byť určený.
2. Vláda svojím aktom podrobnejšie upraví poplatníkov obecného poplatku, základ pre výpočet sumy obecných poplatkov, kritéria pre výpočet sumy obecných poplatkov, najvyššie sumy obecných poplatkov, oslobodenia a iné otázky významu pre určenie sumy a úhradu obecných poplatkov.
3. Jednotka miestnej samosprávy v súlade so zákonom a aktom uvedeným v druhom odseku tohto článku určuje zóny, koeficienty a iné otázky významu pre určenie sumy a úhrady obecných poplatkov.

V Srbsku je priamo pre obec dané splnomocnenie na určovanie zón, koeficientov a iných otázok významných pre určenie sumy obecných poplatkov.

Rumunsko

Vládna ordonancia naliehavá č. 195/2002 týkajúca sa premávky na verejných cestách

Článok 128 Orgány miestnej verejnej správy majú nasledovné právomoci:

- a) zaviesť nariadenia týkajúce sa režimu vstupu a premávky, zastavenia a parkovania pre rôzne kategórie vozidiel, so súhlasom dopravnej polície

Vládna ordonancia nr. 43/1997 o právnom režime na cestách

Čl. 33

Orgány miestnej verejnej správy spolu s cestnou políciou majú **povinnosť upraviť** premávku, **parkovanie**, státie a zastavenie na uliciach vozidiel. Parkovanie v lokalitách sa zabezpečuje prostredníctvom miestnej verejnej správy v osobitne označených miestach, mimo jazdných pruhov a chodníkov, umiestnených so spoločnou dohodou s cestnou políciou.

Vládna ordonancia č. 71/2002 o organizácii a fungovaní verejných služieb správy verejnej a súkromnej oblasti miestneho záujmu v znení vládného nariadenia č. 3/2003 a zákona č. 101/2006

Čl. 3

Služby správy verejnej a súkromnej oblasti sú určené na uspokojenie potrieb miestnych komunít, prispievajú k zlepšeniu ich civilizácie a komfortu a spoločným mestsko-domácnostným činnostiam a činnostiam služieb a miestnemu verejnému záujmu majú za cieľ

....

i) **usporiadanie, organizovanie a prevádzkovanie parkovania**

...

Čl. 5 Hlavné činnosti mestsko-domácnostné, špecifické služby správy verejnej a súkromnej oblasti, uskutočňované na úrovni obcí, miest, municipalít, obvodov a mesta Bukurešť musia zabezpečovať

2. v oblasti správy ciest a ulíc:

.....

j) **usporiadanie, údržba a prevádzkovanie parkovacích miest** a reklamnej plochy na uliciach a iných verejných priestorov, za podmienok stanovených urbánnym plánom a dopravnými štúdiami

Čl. 19 Bežné výdavky na zabezpečenie riadneho fungovania služieb správy verejnej a súkromnej oblasti a vykonávania/poskytovania špecifických činností mestsko-domácnostných nimi respektíve pre udržiavanie, rehabilitáciu a využívanie súvisiacej mestsko-urbánnej infraštruktúry, sa zabezpečia úhradou (incasarea) od užívateľov na základe taríf, cien alebo miestnych daní zákonne (legal) schválených, určitých súm predstavujúcich protihodnotu služieb poskytnutých/dodaných alebo rozpočtovým prídelením, pri rešpektovaní nasledujúcich podmienok: ...

c) odrážajú skutočné náklady dodania/poskytnutia služieb v štruktúre a úrovni taríf, ceny lístkov alebo praktikovaných miestnych daní,

d) pravidelne upraviť miestne ceny, tarify a dane a reflektovať zodpovedajúco v ich stupni vplyvy vytvorené zvýšením maxima určitých cien a taríf,

...

Čl. 28 Pri výkone ich právomocí v oblasti správy a kontroly služieb v správy verejnej a súkromnej oblasti orgány miestnej verejnej správy majú iniciatívu, prijať rozhodnutia alebo vydať ustanovenia, v prípade potreby, ohľadne:

...

j) **schválenie cien, taríf a daní** za služby správy verejnej a súkromnej oblasti.

Čl. 34

Prevádzkovatelia dodávok/poskytovatelia služieb správy verejnej a súkromnej domény majú nasledovné práva:

- vyberať protihodnotu poskytnutých služieb zodpovedajúcu ich kvantite a kvalite
- navrhovať orgánom miestnej verejnej správy pravidelnú úpravu cien a taríf v závislosti od vplyvov prevádzkových nákladov

§ 39

(1) **Stupeň cien a/alebo taríf týkajúcich sa platieb za služby správy verejnej oblasti** je založený na výrobných a prevádzkových nákladoch, nákladoch údržby a opráv, amortizácii nepoužívaného kapitálu v hmotných a nehmotných aktívach, sadzbách pre vrátenie úverov, úrokoch z uzavretých pôžičiek, záväzkoch odvodených zo zmlúv o delegovaní správy a zahŕňajú kvótu pre vytvorenie zdrojov nevyhnutných pre rozvoj a modernizáciu mestsko-urbánnej infraštruktúry ako aj zisk prevádzkovateľa.

(2) **Schválenie cien a/alebo taríf** robia miestne rady, miestne rady sektorov mesta Bukurešti, obvodné rady a/alebo Všeobecná rada mesta Bukurešť, podľa prípadu, s názorom orgánu miestnej reglementácie.

(3) **Sumy a režim miestnych daní** sa ustanovuje ročne rozhodnutím miestnych rád, miestnych rád sektorov mesta Bukurešť, obvodných rád a/alebo Všeobecnej rady mesta Bukurešť, podľa prípadu, v súlade s účinnými zákonnými ustanoveniami.

(4) **Štruktúra a úroveň cien, taríf a daní** sa určí takým spôsobom, aby

- pokrývala skutočné náklady dodaných/poskytnutých služieb,
- pokrývala aspoň investované sumy a bežné výdavky na údržbu a prevádzkovanie
- odradili nadmernú spotrebu a odpad,
- podporili efektívne využitie služieb a životného prostredia
- podporili investície do kapitálu,
- rešpektovali finančnú autonómiu prevádzkovateľa.

(5) **Metodológiu opodstatňujúcu úroveň taríf, cien ako aj ich schválenie** ustanoví miestna rada.

Čl. 40 (1) Použitie prevádzkovateľmi cien a taríf schválených podľa čl. 39 ods. 2 je povinné.

Táto vládna ordonancia bola vydaná na základe článku 27 zákona č. 326/2001 o verejných službách obecnej správy ako nevyhnutná právna úprava na vykonanie tohto zákona, ktorý bol zrušený zákonom č. 51/2006 z 8.3.2006 o obecných službách verejnej užitočnosti, ktorý bol na základe svojho čl. 1 ods. 2 písm. g) až do 26.11.2016 všeobecným právnym predpisom pre správu verejnej a súkromnej oblasti administratívno-územnej jednotky.

Na základe článku 46 obsahujúceho širšie splnomocnenie tejto vládnej ordonancie bolo vydané:

Vládne nariadenie č. 955 z 15.6.2004 o schválení rámcovej úpravy pre použitie vládnej ordonancie č. 71/2002 o organizácii a fungovaní verejných služieb správy verejnej a súkromnej oblastí miestneho záujmu v znení vládneho nariadenia č. 672 z 19.8.2014

článok 23

(3) Orgány verejnej správy ústrednej, obvodnej a miestnej ustanovia jednotný program, ktorý bude viesť k splneniu všetkých požiadaviek na vodičov vozidiel a chodcov účastníkov na doprave, program ktorý bude obsahovať opatrenia pre:

g) vykonanie prác stavieb, modernizovania a údržby ulíc a ciest iba na základe urbanistických plánov a dokumentácie, premávkových a dopravných štúdií, pri dodržaní vykonávacích technických postupov pre vykonanie:

8. usporiadania a údržby parkovania.

(4) Orgány miestnej verejnej správy spolu s cestnou políciou **upravujú premávku, parkovanie, zastavenia a státie motorového vozidla na uliciach.**

článok 24

1. Usporiadanie, údržba a prevádzkovanie parkovacích miest sa uskutočňuje podľa nariadenia orgánov miestnej verejnej správy, zavedenie umiestnení sa robí spolu s cestnou políciou.

2. Parkovanie predstavuje priestor osobitne určený pre státie vozidiel, ktorý je označené značkami a značeniami, ktoré ho oddeľujú od vozovkovej časti cesty.

(3) V rezidenčných parkoviskách, ktoré sú umiestnené menej než 30 metrov od predku nehnuteľností využívaných obyvateľmi, sa prideli jedno parkovacie miesto pre každý byt. Ak počet žiadostí presiahne dostupnú plochu, organizuje sa aukcia, na ktorej základná tarifa (tariff) predstavuje začiatočnú cenu (prețul). Orgány verejnej správy identifikujú združenia vlastníkov priestorov umiestnených menej než 30 metrov od predku nehnuteľnosti, ktoré môžu byť usporiadané ako rezidenčné parkoviská.

(4) Verejné alebo súkromné parkoviská, platené, budú usporiadané právnickými osobami, ktoré ich prevádzkujú. Verejné alebo súkromné parkoviská, bezplatné, budú udržiavané službou správy ulíc.

(5) Parkovanie sa využíva za odplatu (contra cost) na základe parkovacieho lístku na obmedzenú dobu alebo na základe abonamentu/povolenia na neobmedzenú dobu.

(6) Abonamentky a povolenia sa umiestnia viditeľne vnútri vozidla.

(7) Vydanie abonamentiek a povolení na parkovanie sa robí na základe dokladu totožnosti a po overení, že žiadateľ nemá garáž umiestnenú na verejnom mieste.

(8) Mesačné, štvrtročné, pločné a ročné abonamentky sa vydávajú na určitú dobu právnickou osobou, ktorá ich prevádzkuje, so stanovením ich dátumu a doby platnosti.

(9) Rezidenčné parkoviská budú usporiadané, prevádzkované a udržiavané službami správy verejnej oblasti, ktoré stanovia parkoviská, pre ktoré sú abonamentky, ktoré vydali, platené.

(10) Bezplatné (gratuit) parkovacie miesta sa pridávajú vozidlám patriacim zásahovým službám ako polícia, hasiči, prvá pomoc, zásah, plyn.

(11) Parkovacie miesta umiestnené menej než 50 m od hotelovej jednotky, obchodného komplexu, výstavniska, športových zariadení sa im pridelia na prenájom.

(12) Parkovanie motorových vozidiel na cestách je dovoľené iba so súhlasom orgánov regulácie cestnej premávky a za podmienok ustanovených orgánom miestnej verejnej správy. Priestory, v ktorých sa pripúšťa parkovanie, sa identifikujú osobitným značením. **Sumy vybrané ako dane (drept tax), za parkovanie sú uhrádzané do miestneho rozpočtu.**

V Rumunsku celoštátny vykonávací predpis na základe splnomocnenia v zákone rozlíšil rezidenčné parkoviská s abonamentkami, parkoviská s abonamentkami a povoleniami a parkovacie lístky.

Holandsko

Zákon o obciach z 14.2.1992

čl. 225

1. V rámci regulácie o parkovaní sa môžu nasledovné dane účtovať:

a. daň vo vzťahu k parkovaniu vozidla na základe daňového nariadenia ako aj prostredníctvom daňového nariadenia v tam určených prípadoch kolégiom určenom mieste, čase a metóde,

b. daň vo vzťahu k povoleniu vydanému obcami na parkovanie vozidla na mieste a spôsobom určeným v tomto povolení.

(8) Sadzba daní uvedených v prvom odseku môže byť urobená závislou na dĺžke parkovania, parkovacím čase, zabratej ploche a umiestnení pozemkov a častí cesty.

Holandsko obsahuje priamo v zákone splnomocnenie na rôzne sadzby parkovacej dane a splnomocnenie na vydanie povolenia.

Švédsko

Nariadenie o premávke SFS 1998:1276

3. kapitola

§49a

Na verejných miestach s husto zastavanými oblasťami, kde obec je správcom držby verejných miest a v rámci cestnej oblasti pre verejnú cestu môžu vozidlá parkovať najviac 24 hodín po sebe vo všedných dňoch, okrem dňa pred nedeľou a sviatkom.

Ak osobitné podmienky pre parkovanie platia na mieste uvedenom v prvom odseku, platí nasledovné:

1. Poplatok sa platí spôsobom uvedeným na mieste a podľa uvedenej tarify (taxa).

....

10. kapitola Miestne premávkové predpisy atď.

§ 1 Osobitné premávkové pravidlá, okrem prípadov uvedených v § 10 a 14, sa oznámia prostredníctvom miestnych premávkových predpisov pre konkrétnu cestu alebo časť cesty alebo pre všetky cesty vnútri určitej oblasti alebo pre oblasť alebo trasu v teréne. Osobitné premávkové pravidlá o státi a parkovaní môžu byť oznámené prostredníctvom miestnych premávkových predpisov pre všetky cesty, ktoré nie sú konkretizované vnútri určitej oblasti.

1. Osobitné premávkové pravidlá sa môžu použiť na nasledovné:

... 16. Pripustenie státi alebo parkovania vozidiel s odchýlkou od ustanovení 3. Kapitoly... § 49a prvý odsek....

17. Časové obmedzenie, povinnosti platiť poplatok alebo iné podmienky pre parkovanie.

...

§ 2 Predpisy podľa § 1 druhý odsek body 9-11, 14-18, 20 a 21 sa môžu vzťahovať na

- a. určitú skupinu účastníkov premávky,
- b. určitý alebo určité typy vozidiel, alebo
- c. vozidlá s nákladom určitej povahy.

(2) Miestne premávkové predpisy o parkovaní môžu obsahovať osobitné ustanovenia na uľahčenie pre tých, ktorí bývajú (bor) v určitej oblasti, parkovania v tejto oblasti. Ak to vyžadujú osobitné dôvody, určité parkovacie miesta v oblasti sa môžu vyhradiť pre bývajúcich (boende) prostredníctvom takých ustanovení. Otázky týkajúce sa povolenia parkovať podľa predpisov preukazuje obec.

13. kapitola Povolenia a iné

Informácia a sumár o cestách

§ 3 V nasledujúcich prípadoch môžu byť výnimky udelené nasledovnými orgánmi:

Ustanovenie	Výnimka sa týka	Orgán
§ 49a prvý odsek	v obci	obec
	Viac než obec	okresný úrad
	Viac než okres	dopravný úrad

(2) Výnimka sa musí vzťahovať na určitý účel okrem, keď sa to týka výnimky z

- kapitoly 3, § 49a, prvý odsek ...

...

- miestnych premávkových predpisov o parkovaní v rámci obce

(3) Výnimky pre miestne premávkové predpisy o parkovaní môžu byť pripustené pre určitý účel, dokonca ak ustanovenie 11. kap., § 9, 7. odsek môže byť aplikovaný.

Ďalšie ustanovenia o výnimkách pre postihnuté osoby z miestnych premávkových predpisov týkajúcich sa státi a parkovania sú stanovené v § 8.

§ 4 Výnimky môžu byť predpísané alebo pripustené, ak je to nevyhnutné z osobitných dôvodov a toto môže byť robené bez rizika pre bezpečnosť ciest, škodu na cestách alebo iné významné nepríjemnosti.

(2) Iné výnimky podľa § 3 prvého odseku z miestnych dopravných predpisov o parkovaní v obci než na určitý účel môžu byť pripustené alebo predpísané iba pre podnikateľov (näringsidkare) a iných s osobitnými potrebami na parkovanie v práci alebo pre tých, ktorí žijú (bor) v oblasti, ak je potrebné uľahčiť im parkovanie tam.

15. kapitola Odvolanie

Nasledujúce rozhodnutia nemôžu byť predmetom odvolania

...

2. rozhodnutie podľa 13. Kapitoly § 3 prvý odsek o všeobecných výnimkách z miestnych premávkových predpisov o parkovaní v obci

Z uvedeného je rozboru je zrejmé, že krajiny ako Česká republika, Rakúsko, Poľsko, Maďarsko, Dánsko, Švédsko, Srbsko a Rumunsko predvídajú preferenčný režim pri spoplatnení parkovania už v legislatíve na úrovni zákona alebo delegovanej legislatívy na úrovni vlády či už na základe ústavy alebo zákona.

Od: Zdenko N [REDACTED]
Odoslané: piatok 31. mája 2019 12:33
Komu: parkovanie
Predmet: Koncepčné a technické pripomienky k nariadeniu o dočasnom parkovaní

Prostredníctvom tohto podania by som si dovoľil vzniknúť nasledovné konceptné a technické pripomienky k nariadeniu o dočasnom parkovaní:

I. Konceptné pripomienky

a) Diferenciácia rezidenčných poplatkov

I keď určite vítam odstránenie obzvlášť vysokej neproporcionality medzi jednotlivými rezidentmi zavedením 2-hod bonusového parkovania nielen pre jedného ale pre všetkých rezidentov, tak naďalej som s poukazom na **čl. 12 ods. 2 Ústavy (niekde aj čl. 41 ods. 1 Ústavy)** :

„Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu (...) na iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvýhodňovať alebo znevýhodňovať.“ „Slovenská republika manželstvo všestranne chráni a napomáha jeho dobru.“

a tiež **čl. 20 ods. 1 Ústavy SR**:

„Každý má právo vlastniť majetok. Vlastnícke právo všetkých vlastníkov má rovnaký zákonný obsah a ochranu.“

považujem za naďalej za rozpore s týmito ustanoveniami diferencovanie medzi rezidentmi čo sa výšky ich poplatkov za parkovanie týka, najmä ak táto diferenciácia je založená výhradne na tom, či ten ktorý **rezident žije spoločne s iným rezidentom**, priamo tak nedovolené diskriminujú rezidentov 2 až 3 oproti rezidentovi 1 - viď. u len: nasledovné vzorové modely:

Rezident 1: Bratislavčan, platiaci dane, 1 auto Škoda Fabia 1.0 TSI (má byt)

Rezident 2: Bratislavčan, platiaci dane, 1 auto Škoda Fabia 1.0 TSI (nemá byt)

1. Pokiaľ by Rezident 2 mal vlastný byt, tak by jeho poplatok bol 39,- €; nakoľko však jedná o mladého človeka, ktorý kvôli šetreniu na základ hypotéky býva vynútený s Rezidentom 1 (rodičia, kamaráti,...), tak za to že nemá v Bratislave na samostatný vlastný byt bude platiť ešte zvýšený poplatok za parkovanie 150,- €.

2. Manželia/Partneri (Rezidenti 1 a 2) majú ako rodina spoločný byt, kde každý z nich má svoje vlastné auto, ktoré každý z nich aj potrebuje, čím nakoľko sa rozhodli žiť v manželskom či inom spoločenstve, tak spolu budú za parkovanie platiť 139,- €, kde ak by sa v manželskom či inom spoločenstve žiť nerozhodli, či by ho zrušili, tak by spolu platili len 78,- €.

Obe autá zaberajú rovnaké miesto, vypúšťajú rovnaké emisie, rovnako ako obaja rezidenti platia Bratislave rovnaké dane, kde len pre to, že žijú v spoločenstve (manželstve), budú na parkovaní platiť viac, ako by každý z nich žil sám. Práve život v spoločenstve je to iné postavenie, pre ktoré je zakázaná jeho diskriminácia.

Na základe vyššie uvedeného som preto toho názoru, že každý rezident by mal platiť rovnakú výšku poplatku, resp. by medzi poplatkami nemali byť dané také rozdiely, že Rezident 2 bude za to isté parkovanie ako Rezident 1 platiť až 4x viac, čo je naďalej neproporčný zásah do zákazu diskriminácie, a u niektorých prípadoch aj neproporčný zásah do manželstva, spojený s neproporčným zásahom do vlastníckeho práva Rezidenta 2 a nasledujúcich.

b) Parkovacie miesta

Z pohľadu kapacity parkovacích miest v Bratislave, kde za tie dlhé roky sa už Bratislavčania vynašili v možnostiach parkovania v okolí svojich bytových domov (popri ceste; na spevnených plochách; na chodníkoch, ak je na druhej strane chodník,...), považujem za nezodpovedný zásah do tohto **status quo** povinnosť parkovať len na určených parkovacích miestach, ktoré najmä v okolí 12p-bytových domov sú absolútne nedostatočné – stačí sa ísť pozrieť na Brančskú ulicu, Hrobákovú ulicu, Vyšehradskú ulicu, , kde **väčšina (nie minorita) parkovania je vynútené mimo určených parkovacích miest** (popri cestách, v zákrutách, spevnených plochách, pričom v okolí nie sú žiadne plochy pre vybudovania dodatočného parkoviska.

Výsledkom bude, že i keď si rezidenti parkovacie karty zakúpia, tak objektívne nebudú mať kde v danej zóne zaparkovať, pričom oproti súčasnému stavu dôjde dokonca k zhoršeniu ich možnosti zaparkovať zrušením parkovania mimo vyhradených miest, čo priamo povedie k nevraživosti a narušeniu susedských vzťahov medzi tými obyvateľmi v zóne, ktorí si parkovacie miesto stihli zobrať dlhodobým státím vozidiel a tými, ktorý nie.

Na základe vyššie uvedeného mám pre to za to, že **minimálne v prvých rokoch**, kým sa situácia v novo zavedenom parkovaní nezastabilizuje, by sa mala opustiť politika spoplatnenia určených parkovacích miest, ktorá by mala byť nahradená **politikou spoplatnenia parkovania v zóne bez ohľadu na to, či sa parkuje na určenom alebo neurčenom parkovacom mieste**, samozrejme za dodržania zákonných limitov parkovania (zachovania dostatočného miesta na chodníku a podobne). Týmto spôsobom bude pre Bratislavčanov zavedenia parkovacej politiky aj menej bolestné a viac akceptovateľné; rovnako ako sa ušetria aj náklady na osadzovanie zákazových značiek, či náklady spojené s dohľadom nad doržňovaním parkovania na určenom parkovacom mieste, spolu s nárastom poplatkov za parkovanie (win-win situácia pre všetkých).

c) Mestská časť – zóna

Čo navrhovaný koncept parkovania opomína je skutočnosť, že ak dôjde k spoplatneniu parkovanie len v časti meststkej časti, tak sa obyvatelia tejto spoplatnenej zóny presunú do vedľajšej nespoplatnenej časti (obzvlášť občasní vodiči, dochádzajúci vodiči,...), a tak vytlačia rezidentov z parkovania v okolí ich bytových domov – obzvlášť, ak sa neupustí od politiky parkovania na určenom parkovacom mieste namiesto zóny, kde istý čas potrvá, kým aj túto ďalšiu zónu spoplatnia; t.j. **v prvých mesiacoch** by sa za parkovacu zónu mala považovať celá mestská časť, kým sa reálnou prevádzkou parkovacej politiky nevyhodnotí jej skutočný dosah na obyvateľov a možnosti ich parkovania.

d) Špeciálne životné situácie

Za nedostatok považujem aj nastavenie len 100h/rok pre návštevy, čo najmä pri rodinných s chorými deťmi, rodičia ktorých musia pracovať aj viac ako 10h denne na zaplatenie hypotéky, nepostačuje na zabezpečenie starostlivosti o tieto deti ich opatrovateľmi (starí rodičia, ostatná rodina mimo Bratislavy/iných mestských častí), keď tieto hodiny sa minú len za prvé dva týždne; t.j. v nariadení by sa malo myslieť aj na takéto osobitné a úplne bežné situácie, napr. v podobe výnimiek, vždy však na základe ich preukázania.

Sem by som zaradil aj možno presunu bonusového parkovania na ostatných rezidentov v rámci domácnosti, ak títo s tým budú súhlasiť, keď z pohľadu zaberania miesta je jedno, či dve autá budú mimo zóny parkovať 2x2hod, alebo jedno auto 4h (jedná sa napr. o situácie, kedy je jeden člen domácnosti na pracovnej ceste, čím druhý musí prevziať jeho úlohy v oblasti rozdelenej starostlivosti o deti/domácnosť,...)

II. Technické pripomienky

Pri preukazovaní vzťahu k motorovému vozidlu sa **pozabudlo**, že tento vzťah môže byť založený aj nájmom/iným užívaním vozidla (platí pre všetky parkovacie karty):

- evidovaným na výkon slobodného povolania, ktoré nie je živnostenským podnikaním (právnici, lekári, architekti, či činnosti uvedené v § 3 z.č. 455/1991 Z.z.,...)
- od fyzickej osoby nepodnikateľa (nielen od právnickej či fyzickej osoby podnikateľa);
- od osoby nepodnikajúcej v oblasti prenájmu vozidiel (rodina, OZ,...)
- ako likvidátor/prokurista spoločnosti, ktorý tak nie je jej štatutárnym orgánom

aby sa kvôli technickým nedostatkom nestalo, že Rezident nebude mať prístup k parkovacej karte len preto, že sa jeho vzťah k vozidlu pozabudol v nariadení upraviť. U abonentov sa zas pozabudlo, že títo **nemusia byť osobami podnikajúcimi podľa živnostenského zákona**:

- ale môže sa jednať o podnikateľov podnikajúcich podľa osobitných zákonov (advokáti, lekári, architekti, inžinieri, či vykonávajúci iné činnosti uvedené v § 3 z.č. 455/1991 Z.z.,...)
- že sa môže jednať o občianske združenia/ verejno-právne inštitúcie/ iné právnické osoby
- že auto môžu mať prenajaté/inak užívané od fyzickej osoby nepodnikateľa/právnickej osoby nezaoberajúcej sa prenájom vozidiel (nielen od právnickej či fyzickej osoby podnikateľa oprávnených na prenájom vozidiel);

Nariadenie **neupravuje, čo sa stane po uplynutí platnosti karty jeden rok**; či sa znova obnoví, či si rezidenti budú musieť znova o ňu požiadať (t.j. nárazovo na výročie zavedenia parkovacej politiky)

S pozdravom,


Brančská 7, 851 01 Bratislava

zavazne pripomienky su zvyraznene zelenou

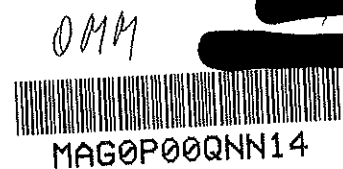
Cislo pripomienky	kapitola	Znenie pripomienkovaneho textu	pripomienka
1	prilohy	-	texty v prilogach su cislovane rozne – raz odrazky (body), raz cisla, raz uplne bez cislovania. Toto stazuje pripomienovanie (tazko sa referencuje na konkretny bod textu) a bude v buducnosti komplikovat aj upravy a aktualizaciu VZN v ramci zastupitelstva. Navrhujem zaviesť cislovanie textu v prilogach tak, aby sa na odseky/odrazky dalo lahko odkazovat. Najma ocislovat necislovane state (napr. uvod prilohy 2) a aj namiesto odrazok zaviesť cislovanie (napríklad kapitola 1.1. prilohy 2)
2	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.	Navrhujem doplniť text „na miestach v zone neoznačených príslušným dopravným značením je parkovanie zakázané“. Cieľom tohto textu je verejnosti zrozumiteľne komunikovať, že parkovať sa smie iba tam, kde je to povolené a zjednodušiť dokazovanie polícii pri dopravných priestupkoch súvisiacich s parkovaním (napríklad neoznačené chodníky, vodič by mohol namietat že chyba „príslušne dopravné značenie“ a preto odmieta zaplatiť pokutu)
3	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím za dočasné parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu.1)	osobitný predpis, na ktorý sa referencujete (§ 44 odsek 2 zákona 8/2009), hovorí o tom, kto môže na mieste pre vozíčkarov stať, ale nehovorí o tom, ako musí byť vozidlo označené. Možno ste sa chceli referencovať na iný odsek paragrafu 44 zákona 8/2009?
4	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(5) Úhrada sa realizuje nákupom parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. (6) Úhradu je možné realizovať aj nákupom parkovacej karty. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.	1. Bod 5 budi dojem, akoby sa jednalo o jediný spôsob úhrady parkovného (firmou parkovacieho lístka). Nasledne sa však v bode 6 dozvedáme, že predsa len existuje aj iný spôsob úhrady parkovného, a to prostredníctvom zakúpenia parkovacej karty. Je to trochu zmatocne. Preto navrhujem najprv vymenovať spôsoby úhrady (za parkovací lístok, za parkovaciu kartu) a až následne rozpisat spôsoby úhrady. 2. V bode 5 sú rozpisane spôsoby úhrady za parkovací lístok, avšak v bode 6 nie sú uvedené spôsoby úhrady za parkovaciu kartu. Spôsob úhrady za parkovaciu kartu nie je uvedený nikde inde, ani vo VZN ani v jeho prilogach. Preto navrhujem do bodu 6 doplniť spôsoby úhrady za parkovaciu kartu. Body 5-6 upravené o pripomienky by zneli takto:

			(5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka s hodinovou tarifikáciou alebo zakúpením parkovacej karty platnej 1 rok (6) Úhrada parkovacieho lístka s hodinovou tarifikáciou sa realizuje prostredníctvom internetového rozhrania, mobilnej aplikácie, SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. (7) Úhrada parkovacej karty sa realizuje (... doplniť spôsoby uhrady). Typy parkovacích kariet a podmienky pre ich vydanie a použitie sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.
5	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(5) ... Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.	Zákon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a hovorí (1) ... Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví .. výšku úhrady... a spôsob preukázania jej zaplatenia. Preto prosím do VZN doplniť, akým spôsobom môžu užívatelia preukázať zaplatenie uhrady, Zákon o ochrane spotrebiteľa č. 250/2007, § 16 hovorí: (1) Predávajúci je povinný vydať spotrebiteľovi doklad o kúpe výrobku alebo o poskytnutí služby Preto prosím do VZN doplniť, aký doklad o kúpe parkovacieho zákazníka dostane, respektíve ako môžu získať fyzicky doklad o zaplatení, t.j. podobu vhodnú pre archiváciu (napr. pre účely zaradenia medzi firemné náklady, preplatenia zamestnávateľom apod). Toto platí pre parkovací lístok aj pre parkovaciu kartu Taktiež navrhujem do textu doplniť, ako dlho si má občan odkladať doklad o zaplatení. (dovod preto to považujem za potrebné, je príklad z vlastnej skúsenosti, keď mi po 2 a pol roku prišla pokuta za nezaplatenie diaľnickej známky ktorú som síce zaplatila, ale doklad o zakúpení som si tak dlho nenechávala takže mi nič iné neostávalo ako pokutu zaplatiť)
6	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím	Navrhujem spojenie „úhrada sa neplatí“ nahradiť spojením „Zľava 100 % z uhrady sa poskytuje“, aby bolo jasné že mesto poskytuje zľavu, rovnako ako mesto poskytuje zľavu na elektoauta atd
7	§ 4 Spôsob platenia úhrady	Parkovací lístok nemá tlačенú podobu	Zákon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a odsek (1) hovorí: „... Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví .. výšku úhrady... a spôsob preukázania jej zaplatenia.“ Preto navrhujem do VZN doplniť stať o spôsobe preukázania zaplatenia – a to taký, ktorý bude viditeľný na prvý pohľad, pre okoloidúceho, nie len pre políciu. Odôvodnenie: Tým že ani parkovací lístok ani parkovacia karta nemajú tlačenu podobu, síce mesto ušetrí peniaze, ale na druhej strane sa tým eliminuje akákoľvek kontrola dodržiavania

			parkovacej politiky zo strany verejnosti. V state a meste, kde bezne policia zlyhava a neplni/nestiha si plniť svoje povinnosti, moze byt absencia moznosti verejnej kontroly vnimana dost negativne, respektive vytvarat podmienky pre dohady o korupcii. Toto mesto potrebuje este len vybudovat dveru v policiu a takymto sposobom skor vzniknu dalsie pochybnosti, ako dovera. Uz len puha neexistencia tlacenej podoby parkovacieho dokladu nabada k porusovaniu predpisov (absencia verejnej kontroly a verejného tlaku).
8	§ 4 Spôsob platenia úhrady, body 3,4	pojmem „hodinove parkovanie“.	V bodoch 3 a 4 sa spomina pojem „hodinove parkovanie“. Tento pojem vsak nie je nikde inde spomenuty (an vo VZN ani v prilohach). Okrem toho takato formulacia evokuje, ze parkovat sa moze iba hodinu. Preto navrhujem zmenit pojem na „parkovanie s hodinovou tarifikaciou“ a tento pojem uviesť aj v § 4 bode 7 a 5, a v § 5 bod 1
9	§ 4 Spôsob platenia úhrady, bod 7	(7) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“). Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovacu kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.	V texte chyba informacia ze uhrada sa vzťahuje iba na konkretny cas. Preto navrhujem do textu nahradit slovo „v zone“ spojenim „ v zóne v case spoplatnenia zony ,,
10	§ 4 Spôsob platenia úhrady, bod 8	(8) Zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme, ktorý združuje informácie o všetkých spôsoboch úhrady.	Nie je napisane co sa udeje ak prevádzkovateľ zisti ze vozidlo nema uhradenú úhradu Nie je napisane kolko dni od zistenia nezaplatenia úhrady dostane vodič pokutu (dolezite kvoli odkladaniu dokladov o zakúpení)
11	§ 5 Výška úhrady, bod 1	Pojem „Rezidentská parkovacia karta „	Navrhujem premenovat na Parkovacia karta REZIDENT (aby mali vsetky karty rovnaky princip tvorenia nazvu)
12	§ 5 Výška úhrady, bod 1	Pojem „Abonentská parkovacia karta „	Navrhujem premenovat na Parkovacia karta ABONENT (aby mali vsetky karty rovnaky princip tvorenia nazvu)
13	Priloha 1	Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.	Drzitel nevie, ktore skutocnsti su rozhodujuce pre vydanie a platnost parkovacej karty. Prosim vymenovat tieto skutocnsti alebo doplnit text „podrobnosti upraví prevádzkový poriadok, ktorý vydá prevádzkovateľ.“
14	Priloha 2, bod 1.1.3, detto Priloha 2, bod 3.1	3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla,5) • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.	V bude 3 chyba vysvetlenie, ze staci ked plati jedna z moznosti uvedenych v odrážkach. Navrhujem za odrazkou text vzdy zacinat slovom „alebo“, alebo doplnit uvodny text bodu 3 nasledovne: „má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že platí aspon jedna moznosti :
15	Priloha 2,	užíva motorové vozidlo zamestnávateľa	Prosim doplnit do textu, akym dokladom sa bude

	bod 1.1.3, detto Priloha 2, bod 3.1	na súkromné účely,	toto dokazovať/preukazovať
16	Priloha 2, bod 1.1.3, detto Priloha 2, bod 3.1	užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo	Prosim doplniť do textu, akým dokladom sa bude toto dokazovať/preukazovať
17	Priloha 2, bo 1.2	Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná.	Tato textácia umožňuje zaparkovanie aj na mieste pre vozickarov. Fakt to tak bolo myslené? Predpokladám že nie, prosím doplniť text na konci o vetu „Neplatí pre parkovacie miesta vyhradené pre ŤZP “
18	Priloha 2, bod 1.3, adetto bod 2.3 detto bod 3.3	Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.	Toto by bolo dobre vyspecifikovať kdesi pod ciarou, aby nevznikali nejasnosti ohľadom posledného dňa platnosti karty. Napríklad ak si kúpim 1.mája 2020 kartu, platí mi do 1.mája 2021 alebo len do 30.apríla?
19	Priloha 2	Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty. Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty	Tieto dve vety sú v miernom rozpore. Ak mi platnosť karty zanikne zmenou trvalého pobytu a o 10 pracovných dní to nahlásim, ako mám parkovať v dobe keď som to ešte nenahlásila? Policajti prídu, v systéme majú zaevidované že byvam v Petrzalke, ale ja už byvam v Ruznove, o 10 dní nahlásim. Čo v dome medzi presťahovaním a prehlásením? Dovtedy mi budú chodiť 10 dní neoprávnené pokuty? Alebo tých 10 dní kým to nahlásim nemám vlastne kartu ani v Ruznove ani v Petrzalke a teda musím platiť hodinovo parkovne?
20	Priloha 2, kapitola 2.1	Na jeden byt možno vydať len jednu parkovaciu kartu NÁVŠTEVA.	Len overovacia otázka: Čiže tá karta je prenosná v rámci obyvateľov bytu?
21	Priloha 2, kapitola 2.2.	úhrada sa realizuje zadávaním evidenčného čísła parkujúceho vozidla v informačnom systéme.	Nie je špecifikovaná technológia, znamená to že zadáť evidenčné číslo sa bude dať aj prostrední parkovacích hodín? Dúfam že to nemusí byť len mobil alebo internet, lebo nie každý má internet v mobile a nie každý má doma internet
22	Priloha 2, kapitola 2.2.	Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy.	Prosim doplniť, zmenou trvalého pobytu ktorej osoby? Zmenou bytu ktorej osoby? Zrejme žiadateľa, ale z textu to nie je jednoznačné
23	Priloha 2, kapitoly 2.1 a 2.2.	Na jeden byt možno vydať len jednu parkovaciu kartu NÁVŠTEVA. Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy.	Otázka: Čo ak sú v byte 3 rezidenti, žiadateľ sa odšahuje, zvyšní dvaja si teda musia vybaviť novú parkovaciu kartu NAVŠTEVA?
24	Priloha 2, kapitole 2.3	Parkovacia karta (navšteva) je platná jeden rok odo dňa jej vydania.	Len si chcem overiť: môžem si teda v iný deň (napríklad 1.februára) kúpiť parkovaciu kartu rezident a v iný (napríklad 15.december) parkovaciu kartu navšteva? T.j. Parkovaciu kartu navšteva sa zakúpim až vtedy, keď viem že mi má prísť navšteva a odvtedy mi platí rok?
25	Priloha 2, kapitola 3.1	Jednému žiadateľovi možno vydať maximálne tri parkovacie karty BONUS.	Len si to chcem overiť, čiže príklad: v byte je 5 aut, 3 požiadajú o parkovaciu kartu rezident, všetci piati požiadajú o tri parkovacie karty BONUS . Je

			to v súlade s prílohou VZN, takže by im mali byť vydané. Takže tento by mohol mať dohromady 15 parkovacích kariet BONUS? Podľa tejto textácie bodu 3.1 to vyzerá že áno Alebo iný príklad: som jedným majiteľom auta v byte, požiadam o vydanie 3 BONUS kariet a tým pádom mám 6 hodín denne parkovanie zdarma? Ak to bolo myslené nejak inak, prosím o úpravu textácie
26	Príloha 2. kapitola 1.3	Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty.	Otázka: Čo sa stane v prípade úmrtia? Ak zomriem, stratil som vzťah k motorovému vozidlu lebo už nemám trvalý pobyt v byte? Znamená to tým pádom, že karta stratila platnosť a mojím pozostalým už nemajú nárok na bezplatné parkovanie môjho auta v zóne, hoci som zaplatila na rok dopredu?
27	Príloha 2 kapitola 2.1. detto bod 2.2	Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m... Parkovaciu kartu NÁVŠTEVA prevádzkovateľ vydá žiadateľovi...	Nie je špecifikované, aké vozidlo môže byť navšteva. Parkovacia karta NAVŠTEVA sa vydáva žiadateľovi (rezidentovi alebo abonentovi), ale čo keď príde ako navšteva autobus? Napríklad ja mám vozidlo kategórie M1 čiže mám na kartu NAVŠTEVA nárok. Príde mi navšteva autobus, zadám SPZ autobusu SMS-ou do systému a podľa tohto bodu je to OK Taktiež v bode 2.2. nie je špecifikovaná kategória vozidla, ktoré môže byť navšteva. Prosím preto doplniť text, že aj vozidlo, pre ktoré využijem parkovaciu kartu navšteva musí byť vozidlo kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m
28	Príloha 3, kapitola 3,2	Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.	Prosím doplniť, že tie 2 hodiny sa týkajú len spoplatneného času v danej zóne, t.j. času, kedy je parkovanie regulované, nie akejkolvek času
29	-	Chýbajúci text - pokuty za nesprávne parkovanie	Nikde vo VZN ani v prílohách nie je zmienka, že sa môžu vyberať pokuty a koľko bude pokuta. Prosím doplniť do VZN aspoň odvolávku na príslušný zákon a paragraf, resp. sadzobník pokút, v zmysle ktorého sa budú pokuty vyberať.
30	-	Chýbajúci text – zmienka o parkovacej spoločnosti BPS park v Starom meste	Zákon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a, bod (2) hovorí: „...Ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje právnická osoba poverená obcou, tak všeobecne záväzné nariadenie obce podľa odseku 1 ustanoví aj podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest a spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby za prevádzku parkovacích miest...“ Prosím preto VZN doplniť v zmysle horeuvedeného zákona



4. 06. 2019

MAGISTRÁT HL. M. SR BRATISLAVY	
30 -05- 2019	
Príloha: 223	Číslo spisu:
Príloha: 223	Vybavuje:

Kancelária primátora
Hlavné mesto SR Bratislava
Primaciálny palác
Primaciálne nám. 1
814 99 Bratislava

V Bratislave 30. maja 2019

Vec: **Pripomienky k zverejnenému návrhu Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. .../2019, z2019 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel**

Dňa 22. maja 2019 ste na úradnej tabuli Bratislava zverejnili návrh „Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. .../2019, z2019 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel“. V zmysle § 6 ods. 3 a 4 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení, môžu fyzické a právnické osoby v najmenej desať dňovej lehote od zverejnenia návrhu nariadenia uplatniť pripomienky k návrhu nariadenia.

Pripomienkou možno navrhnúť nový text alebo odporučiť úpravy textu, a to doplnenie, zmenu, vypustenie alebo spresnenie pôvodného textu. Na ostatné podnety nemusí navrhovateľ nariadenia prihliadať, a to najmä vtedy, ak nie sú zdôvodnené.

Podľa § 6 ods. 7 toho istého zákona, sa vyhodnotenie pripomienok musí predložiť poslancom v písomnej forme najneskôr tri dni pred rokovaním mestského zastupiteľstva o návrhu nariadenia.

V zmysle uvedených ustanovení uplatňujem v zákonnej lehote pripomienky k návrhu nariadenia, vrátane ich odôvodnenia a citácií právnych predpisov, z ktorých odôvodnia vychádzajú.

Pripomienka č. 1

§ 2 Zóny dočasného parkovania

Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia.

Navrhujem doplnenie ucelených oblastí - zón v prílohe c. 1

ODOVODNENIE

v prílohe su uvedene len zony pre Petržalku a Racu. Ostatne mestske casti nie su podchytené v prílohe c. 1 tohoto návrhu nariadenia. Z uvedeného vyplýva, že návrh VZN je zrejme nekompletný, pretože chýbajú mestské časti ako Stare mesto, Ruzino, Nove mesto o ktorých sa hovorí od začiatku. Stare mesto ma v dnesnej done uz fungujucu parkovaciou politiku, ktora nebola prenesena do návrhu VZN.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 2

§ 2 Zóny dočasného parkovania

Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia.

Navrhujem doplnenie ku každej ulici uvedenej v prílohe číslo 1 orientačné čísla odkiaľ a pokiaľ je daná zóna definovaná

ODOVODNENIE

Ako obyvateľ mesta Bratislava mám právo vedieť, ktoré ulice a od ktorého orientačného čísla budú patriť do zóny pre parkovacie politiky, aby som sa mohol zodpovedne vyjadriť k návrhu.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 3

§ 4 Spôsob platenia úhrady

(3) Pre elektrické vozidlá 2) s výnimkou hybridných elektrických vozidiel 3) sa poskytuje zľava 50 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy je potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.

Navrhujem bod (3) vypustiť

ODOVODNENIE

V súčasnosti je najväčší problém, že počet áut v Bratislave je väčší ako počet parkovacích miest. Z tohoto dôvodu je potrebné najprv stabilizovať statickú dopravu a až keď bude doriešená, da sa uvažovať o výnimkách. Či už elektrické vozidlo, alebo s klasickým, či hybridným pohonom, stále zabera rovnaké parkovacie miesto, preto

nakoľko sa jedna o parkovacie politiky – do stabilizácie parkovacích miest a počtu áut statickej dopravy nepoužívať

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 4

§ 4 Spôsob platenia úhrady

(4) Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.

Navrhujem bod (4) vypustiť

ODOVODNENIE

Na území mesta Bratislava pôsobí súkromná firma **AVANTGARDE SALES & MARKETING SUUPPORT GmbH, o.z. podniku zahraničnej osoby**, sídlo: Lazaretská 8, 811 08 Bratislava, sídlo prevádzky: Námestie SNP 25, 811 06 Bratislava, IČO: 46 638253, DIČ: 4020358331, IČ DPH: SK4020358331, ktorá komerčne prenájom zdieľané áuta. Nakoľko sa jedna o podnikateľskú činnosť, navrhujem, aby nebola podporovaná. Ak by zdieľané áuta ponúkal magistrát mesta Bratislava, potom by to bola úplne iná situácia. Okrem uvedeného nebola predložená dopadová štúdia zdieľaných vozidiel na parkovanie a takisto nie je definované, čo si zdieľané vozidlo.

Je zrejmé, že pre zdieľané áuta sú potrebné miesta – with stanovisko šéfa nemeckej car sharing asociácie: "Šéf nemeckej car sharing asociácie [redacted] vädza, že táto služba je momentálne dostupná v 600 nemeckých mestách. Najväčšiu prekážku jej rozvoja vidí v nedostatku parkovacích miest. Po trinástich rokoch lobingu sa však asociácii podarilo v nemeckom Bundestagu presadiť samostatný zákon o car sharingu, ktorý reguluje parkovacie možnosti pre zdieľané áuta. Mestá im budú môcť znížiť, alebo úplne odpustiť parkovacie poplatky. To by mohlo zmeniť súčasný stav, keď 90 percent zdieľaných nemeckých áut musí stáť na súkromných parkoviskách."

Zdroj: <https://www.etrend.sk/trend-archiv/rok-2018/cislo-2/car-sharing-preco-je-lidrom-nemecko-a-kde-je-bratislava.html>

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 5

§ 4 Spôsob platenia úhrady

(5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.

Navrhujem doplnenie textu v bode (5) nasledovne:

Prevádzkovateľ je povinný vydať danový doklad za parkovací lístok vo forme požadovanej zákonmi Slovenskej republiky (Zákon č. 595/2003 Z. z. Zákon o dani z príjmov a Zákon č. 222/2004 Z. z. Zákon o dani z pridanej hodnoty).

ODOVODNENIE

Navrh VZN má byť v súlade so zákonmi Slovenskej republiky ako Zákon č. 595/2003 Z. z. Zákon o dani z príjmov a Zákon č. 222/2004 Z. z. Zákon o dani z pridanej hodnoty. Používateľmi regulovaného parkovania budú okrem občanov Bratislavy aj občania Bratislavy a ostatných častí Slovenska vrátane SZCO a právnických osôb, ktoré si môžu dať náklady za parkovanie do nákladov. Každá úhrada má byť potvrdená danovým dokladom, ktorý osoby – fyzické ako i právnické, môžu použiť do svojho účtovníctva. Týka sa to aj parkovania aut firiem, ktoré vykonávajú služby pre občanov a budú nutne platiť parkovne.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 6

§ 4 Spôsob platenia úhrady

(7) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiteľ úhrady“). Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovaciu kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.

Navrhujem doplnenie textu v bode (7) nasledovne:

Prevádzkovateľ je povinný vydať danový doklad za parkovaciu kartu vo forme požadovanej zákonmi Slovenskej republiky (Zákon č. 595/2003 Z. z. Zákon o dani z príjmov a Zákon č. 222/2004 Z. z. Zákon o dani z pridanej hodnoty).

ODOVODNENIE

Navrh VZN má byť v súlade so zákonmi Slovenskej republiky ako Zákon č. 595/2003 Z. z. Zákon o dani z príjmov a Zákon č. 222/2004 Z. z. Zákon o dani z pridanej hodnoty. Používateľmi regulovaného parkovania budú okrem občanov Bratislavy aj občania Bratislavy a ostatných častí Slovenska vrátane SZCO a právnických osôb, ktoré si môžu dať náklady za parkovaciu kartu do nákladov. Každá úhrada má byť potvrdená danovým dokladom, ktorý osoby – fyzické ako aj právnické, môžu použiť do svojho účtovníctva. Týka sa to aj parkovania aut firiem, ktoré vykonávajú služby pre občanov a budú nutne platiť parkovne.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 7

§ 4 Spôsob platenia úhrady

(9) Ak nie je ustanovené inak, časovo nespotrebovaná časť úhrady sa platiteľovi úhrady nevracia.

Navrhujem doplnenie textu v bode (9) nasledovne:

Casy definované na parkovanie sú 15 minút, 30 minút, jedna hodina a dve hodiny. Casový úsek parkovania 15 minút je bezodplatný.

ODOVODNENIE

Definícia v bode (9) – ak nie je ustanovené inak, vytvára právnu neistotu u obyvateľov Bratislavy a celkovo u užívateľov regulovaného parkovania na území mesta Bratislavy. Doplnením textu sa predídze nejasnostiam, ako aj nepríjemnostiam, keď parkovací systém by vydával len 2 hodinové parkovacie lístky a vodič bude potrebovať aprkovať napríklad 15, či 30 minút.
15 minútové a 30 minútové bezodplatné statie sa overilo v hlavných mestách Európy a slúži na to, aby parkovacie miesta boli čo najskôr uvoľnené (napr. Viedeň).

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 8

§ 4 Spôsob platenia úhrady

Navrhujem doplnenie nového bodu – číslo (10) v § 4

(10) Pre držiteľov vozidiel s vekom 65 rokov a viac - dochodcov s trvalým pobytom v Bratislave sa poskytuje zľava 50 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy je potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.

ODOVODNENIE

Občania Bratislavy s vekom 65 rokov a vyšším s trvalým pobytom na území Bratislavy platili desiatrocia dane mestu Bratislava a súčasne svojimi aktivitami podporovali rozvoj Bratislavy ako mesta. Dňom vstupu do dôchodku ich príjem sa stáva polovicným a to nehovorím o starodochodcoch, ktorí majú nižšie dôchodky ako novodobí dôchodcovia. Z uvedeného navrhujem, aby sa celoplošne zavedla zľava 50% pre parkovanie dôchodcov, aby ich pohyb po meste svojím autom bol cenovo prijateľným.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 9

§ 4 Spôsob platenia úhrady

Navrhujem doplnenie nového bodu – číslo (11) v § 4

(11) Pre L1e, L2e, L3e a L4e (motocykle a skutre jednostope, trojkolky a motocykle s postranným vozíkom) sa poskytuje zľava 50 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy je potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.

ODOVODNENIE

Na území Bratislavy je cca 15 až 16 tisíc motocyklov a skutrov. Z uvedeného vyplýva, že s počtom motocyklov je možné zahliť napríklad mestskej časti Staré mesto tak, že ostatní vodiči nebudú mať kde zaparkovať – podľa vašej jednostrannej informácie PP_fin_model_komisie_20190522 je na území starého mesta 11700 parkovacích miest. Na druhej strane disciplína parkovania motocyklov je jasne vidieť z obrázku pod textom – obsadenie celého parkovacieho miesta pred jedným z mestských zastupiteľstiev v BA.



(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 10

§ 5 Výška úhrady

(1) Výška úhrady sa určuje nasledovne:

Navrhujem doplnenie textu:

(1) Výška úhrady sa určuje nasledovne (uvedená cena je konečná vrátane DPH):

ODOVODNENIE

Z podkladov predkladaných magistratom Bratislava nie je zrejmé, akou formou sa bude realizovať parkovacia politika – či firma, alebo magistrat to nebude zabezpečovať ako právnická osoba – platca DPH alebo len magistrat ako neplatca DPH. Z uvedeného je zrejmé, že je tu právna neistota, ak sa bude realizovať parkovanie a aby nedošlo k navýšeniu cien pod rúskom, že firma ju platí DPH a teraz treba navýsiť 20% DPH k cenám, tam žiadam o potvrdenie konečnej ceny – navrhujem zakonponovať konečnú cenu vrátane DPH do textu VZN.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 11

§ 5 Výška úhrady

Rezidentská parkovacia karta

Druh parkovacej karty

Ročná cena za rezidentskú kartu v EUR

REZIDENT 1 39

Navrhujem zmenu textu na:

REZIDENT 1 30

ODOVODNENIE

V prezentácii, ktorú používal pan primátor sa odvoláva na Mníchova Dusseldorf. Preveril som koľko sa platí za parkovacie kárty v Mníchove, Kolíne a Dusseldorfe - ročný poplatok je 30 Euro. Nebudem zdorazňovať, že príjmy v daných mestách sú niekoľko krát vyššie ako v Bratislave.

Preveril som si aj mno, ktoré často rezonuje v komunikácii – v Brne sa platí za prvé auto s Starom mestom cca 25 Euro ročne. Používajú systém kvetinky a v okolitých mestských častiach hraničiacich so starým mestom sa za prvé auto platí 0.0 Euro – slovom nula.

Na základe uvedených skutočností navrhujem zmeniť poplatok za prev. auto na 30 Euro.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 12

§ 5 Výška úhrady

Rezidentská parkovacia karta

Druh parkovacej karty

REZIDENT 2 150

Navrhujem zmenu textu na:

REZIDENT 2 120

ODOVODNENIE

Sam primátor informoval na stretnutí petrzalcánov, že hodnota 2 karty sa zníži na 120 euro, čo bolo aj uverejnené v massmediách. Podľa môjho názoru si má primátor stať za slovom, keď už to publikoval na stretnutí s občanmi a taktiež v massmediách.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 12

§ 5 Výška úhrady

Rezidentská parkovacia karta

Druh parkovacej karty

navrhujem doplnenie o 50% zľavu pre motocykle a skutre:

REZIDENT 1 pre L1e-L4e 50% zľava z REZIDENT 1

ODOVODNENIE

Aj motocykle sú účastníkmi cestnej dopravy a využívajú parkovacie miesta – parkujú na parkovacích miestach určených pre osobné autá – vid. fotografia na pripomienke číslo 9.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 13

§ 5 Výška úhrady

(2) Tarifné pásma sú priradené ku konkrétnym zónam podľa prílohy č. 1 tohto nariadenia.

Navrhujem vypustenie bodu (2)

ODOVODNENIE

Bod (2) je duplicitný s § 2 Zóny dočasného parkovania

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 14

Príloha č. 1 k všeobecne záväznému nariadeniu č.

Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel a ich zaradenie do zón dočasného parkovania

Navrhujem doplniť údajom, ci sa jedna o ulicu , kde je vlastníkom verejného priestranstva magistrat alebo mestskou castou

ODOVODNENIE

Na uzemi mesta Bratislava sa nachádzajú komunikácie a verejné priestranstva vo vlastníctve magistratu a ine vo vlastníctve mestských častí. Z prílohy číslo 1 nie je zrejmé, či ak sa spomína napríklad Petržalka, alebo Raca, či sú to len komunikácie danej mestskej časti, alebo sú zmiešané vo vlastníctve mestskej časti a magistratu. Z uvedeného môže vzniknúť právna neistota, netransparentnosť ulíc vo vzťahu k transferu financií z parkovísk vo vlastníctve magistratu a mestskej časti.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 15

Príloha č. 2 k všeobecne záväznému nariadeniu č.

Parkovacie karty

Parkovacia karta umožňuje dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v zóne v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení.

Navrhujem doplniť text:

Parkovacia karta umožňuje dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v zóne (na verejnom priestranstve) v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení.

ODOVODNENIE

Z návrhu musí byť zrejmé, že ide o verejné priestranstvo.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č . 16

Príloha č. 2 k všeobecne záväznému nariadeniu č.

Parkovacie karty

Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m.

Navrhujem zmenu: namiesto L5e až L7e na L1e – L7e s hmotnosťou do 3,5 tony

ODOVODNENIE

L1e, L2e, L3e, L4e – motocykle, motocykle s postranným vozíkom a trojkolesové mopedy parkujú na vyhradenom parkovisku motoriek – zaberať miesto autám, pretože nemajú vlastné parkovanie. Aby sa predišlo zablokovaniu parkovísk treba regulovať aj parkovanie L1e-L4e.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 17

Príloha č. 2 k všeobecne záväznému nariadeniu č.
Parkovacie karty

Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 21 dní. Pri zmene na dlhšie obdobie je nutné preukázať dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok.

Navrhujem nahradiť 21 dní 28

ODOVODNENIE

Predĺženie termínu z troch na 4 týždne.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 18

Príloha č. 2 k všeobecne záväznému nariadeniu č.
Parkovacie karty

Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa

Navrhujem doplniť text:

Prevádzkovateľ je povinný vydať papierové potvrdenie o vydaní parkovacej karty a súčasne vydať danový doklad o jej zaplatení v papierovej forme.

ODOVODNENIE

Prevádzkovateľ má byť povinný vydať potvrdenie o vydaní parkovacej karty, ako i o jej zaplatení v papierovej forme, aby si občan Bratislavy mohol skontrolovať, či všetky údaje v systéme sú správne.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 19

1. Rezidentská parkovacia karta

1.1 Podmienky vydania parkovacej karty

3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo

Navrhujem doplnit:

- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu na súkromné účely alebo

ODOVODNENIE

Občan Bratislavy, ktorý užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je statutarom alebo členom statutarneho vozidla **može používať na cesty domov a parkovanie pred domom len ak môže toto vozidlo užívať na súkromné účely**. S tým sú spojené aj danové povinnosti daného občana Bratislavy. Formulácia bez používania na súkromné účely je v rozpore s tým, že sa jedná o vozidlo, ktoré má mať právo parkovať v mieste bydliska daného občana, keďže majiteľom v tomto prípade je právnická osoba.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 20

2. Parkovacia karta NÁVŠTEVA

2.1 Podmienky vydania parkovacej karty

2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu

- 100 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta,
- 150 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta;

úhrada sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.

Navrhujem doplniť text:

Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu

- 100 hodín ročne v spoplatnenej zóne počas pracovného týždňa a voľne soboty a nedele, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta,
- 150 hodín ročne v spoplatnenej zóne počas pracovného týždňa a voľne soboty a nedele, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta;

Aktivácia sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme, ktorej je potvrdená písomným potvrdením o aktualizácii.

ODOVODNENIE

V žiadnom hlavnom meste sa nesploťujú víkendy. Spoplatnenie je len v oblastiach turistických atrakcií – čo nie je prípad väčšiny mesta. Aby nedochádzalo k ťahaní rodín a narušenie rodinných vzťahov by sa malo seriózne zvážiť parkovanie návšteva počas víkendu zadarmo a to hlavne z dôvodu, že ľudia, ktorí prichádzajú denne do Bratislavy autami tu na sobotu a nedeľu neostávajú a taktiež ľudia, ktorí prichádzajú pracovať na celý týždeň, prídu v pondelok ráno a v piatok odchádzajú.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 21

3. Parkovacia karta BONUS

3.1 Podmienky vydania parkovacej karty

Parkovaciu kartu BONUS prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky:

3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že

- užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely,
- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo

Navrhujem doplniť textom:

- užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu na súkromné účely alebo

ODOVODNENIE

Občan Bratislavy, ktorý užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárom alebo členom štatutárneho vozidla ho **može používať na cesty domov a parkovanie pred domom len ak môže toto vozidlo užívať na súkromné účely**. S tým sú spojené aj danové povinnosti daného občana Bratislavy. Formulácia bez používania na súkromné účely je v rozpore s tým, že sa jedná o vozidlo, ktoré má mať právo parkovať v mieste bydliska daného občana, keďže majiteľom v tomto prípade je právnická osoba.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 22

3. Parkovacia karta BONUS

3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty

Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.

Navrhujem doplniť textom:

Ak obyvatelia mestskej časti, kde je zadefinovaná A zóna, požiadajú v danej mestskej časti o parkovaciu kartu BONUS majú právo parkovať aj v zóne A vrátane zón B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.

ODOVODNENIE

Všetky zóny – B, C a D môžu parkovať v daných zónach – vo vlastných zónach mestských častí. Z tohoto pohľadu je to diskriminácia občana s trvalým pobytom v Bratislave, v starom meste, že nemože parkovať aj v zóne A vo vlastnej mestskej časti.

(koniec pripomienky)

Pripomienka č. 23

Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. .../2019, z2019 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Navrhujem doplniť:

VZN prílohou c. 3 s grafickým zobrazením jednotlivých zón na mape - území zón A, B, C a D.

ODOVODNENIE

Z grafického zobrazenia bude jednoduchšie identifikovať jednotlivé zóny a ako na seba navazujú a hlavne kde sú.

(koniec pripomienky)

S pozdravom

Dobrý deň!

Dovoľte mi pripomenúvať „Návrh Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní“ od 22.05.2019. Pre lepšiu vizualizáciu chcel by som to vysvetliť na konkrétnom príklade.

Príklad: Rodina – dvaja pracujúci rodičov a dcérka ZŤP, odkázaná na individuálnu dopravu – bývame v Karlovej Vsi. Dcérka chodí do špeciálnej škôlky (búd' Dúbravka alebo Petržalka – ich je malo, na vyber veľa nemáme) . Náš denný cestovný poriadok je nasledujúci: Ráno vezieme dcérku autom (lebo MHD pre ňu je vylúčené), nechávam auto pri škôlke a ideme do práce MHD (aby sme nezaťažovali centrum mesta). Večer opačne: Práca-MHD-škôlka-auto-dom.

Otázka: V navrhovanom VZN (príloha č.2 odsek 3.2) auta s jednej mestskej časti budú mať možnosť zaparkovať v druhej mestskej časti bez úhrady do 2 hodín. Či je možnosť dať výnimku s úhrady autám ZŤP aspoň pre zóny C a D, alebo zvýšiť časový limit s 2 na 6-8 hodín? Ináč by sme museli vrátiť parkovať pred dom a odtiaľto ísť do práce, čo znamená cestovať dvojnásobne viac ako ľudia bez ZŤP.

Upozornenie: Existujúci návrh VZN §4 odsek 2 už má výnimku s úhrady pre auta ZŤP, zaparkované na vyhradených pre ZŤP miestach. Problém ale je v tom, že takýchto miest je malo v okolí špeciálnych zariadení. Kde koncentrácia aut ZŤP je vyššia. Na druhej strane, zvyšovanie počtu vyhradených ZŤP miest je nevhodné pre obyvateľov susedných domov, lebo tie nemôžu potom večer aj cez noc použiť tie miesta, o ktoré nie záujem, keď škôlka je zatvorená.

Možné riešenia:

- a) Zmeniť §4 odsek 2: „Úhrada sa neplatí na miestach **vyhradených pre dočasné parkovanie** za dočasné parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu.“
- b) Rozšíriť Prílohu č.2 odsek 3.2: „Parkovacia karta **BONUS s európskym preukazom ZŤP** umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla ... v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu **8** hodín denne.

[REDACTED]

044

Dagmar Š

Bratislava: 30. 05. 2019



31. 05. 2019

MAG0P00STZWD

MAGISTRÁT HL. M. SR BRATISLAVY	
30 -05- 2019	
Podpis: 319	C S O S C S.
Prílohy: 185	Výč. 1. 8

Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy
Oddelenie mestskej mobility
Primaciálne nám. č. 1
814 99 Bratislava

VEC

Prípomienky k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Prípomienka č. 1:

K § 2

Navrhujem nové znenie:

- 1) Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zriaďujú, rušia a menia výlučne na návrh mestskej časti, na ktorej území sa nachádzajú, vrátane definovania pravidiel, ktoré budú platné v danom úseku.
- 2) Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sú uvedené v Prílohe č. 1 tohto nariadenia.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje výlučná kompetencia mestskej časti určovať miesto a parametre regulácie parkovania.

Prípomienka č. 2:

K § 4

V ods. 3 navrhujem doplniť tretiu vetu:

Podrobnosti o spôsobe evidencie elektrických vozidiel upraví Prevádzkový poriadok.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN chýba informácie kto môže vozidlo registrovať a aké doklady bude prevádzkovateľ vyžadovať.

Prípomienka č. 3:

K § 4

V ods. 8 navrhujem doplniť druhú vetu :

Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje spôsob preukazovania zaplattenia úhrady za parkovanie hoci podľa splnomocňovacieho ustanovenia §6a ods. 1 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obec o.i. ustanoví vo VZN spôsob preukázania zaplattenia úhrady za dočasné parkovanie. Vodič alebo držiteľ vozidla musí mať možnosť (v prípade sporu) preukázať, že parkovanie zaplatil a spôsob ako to môže urobiť musí byť vopred daný.

Pripomienka č. 4:

K § 5

V § 5 navrhujem vložiť nový odsek 2, ktorý znie:

2) Do 30. 06. 2026 sa držiteľovi rezidentskej parkovacej karty ročnej, vydanej spoločnosťou BPS PARK a.s. (ďalej len „karta BPS“) znižuje výška úhrady za rezidentskú parkovaciu kartu o cenu, ktorú držiteľ za kartu BPS preukázateľne zaplatil.

Pôvodný odsek 2) označiť ako ods. 3

Odôvodnenie:

Návrh VZN neberie do úvahy zmluvu o medzi mestskou časťou Bratislava-Staré Mesto a BPS PARK a.s. na základe ktorej obyvatelia centrálnej časti Starého Mesta už roky platia viacnásobne vyšší poplatok za možnosť hľadať parkovacie miesto v okolí svojho bydliska oproti iným rezidentom mestskej časti. Pokiaľ by okrem karty BPS potrebovali v zóne aj rezidentskú kartu, zaplattením plnej ceny by im náklady na parkovanie neúmerne vzrástli.

Pripomienka č. 5:

K Prílohe č. 2

V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v bode 3 na konci vety v poslednej odrážke navrhujem nahradiť bodku čiarkou a doplniť slovo „alebo“ a doplniť odsek 4, ktorý znie:

4. je držiteľom karty BPS.

Odôvodnenie:

Držitelia karty BPS už museli preukazovať splnenie podmienok uvedených v bodoch 1-3.

Pripomienka č. 6:

K Prílohe č. 2

V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v poslednom odseku navrhujem nahradiť slovné spojenie „jeden byt“ slovným spojením „jedna domácnosť^{xy)}“ a spojenie v „jednom byte“ slovným spojením „v jednej domácnosti“

Odkaz pod čiarou xy Definíciu domácnosti pre potreby tohto VZN upraví Prevádzkový poriadok.

Odôvodnenie:

Nielen v Starom Meste sú veľkometrážne byty alebo domy, ktoré nie sú bytovými domami a sú obývané viacerými generáciami, žije v nich niekoľko samostatných domácností. Väzanie rezidentskej

karty na byt by sa niektoré rodiny ocitli ako štvrté bez karty, resp. by nikdy nemohli získať kartu Rezident 1. Definíciu domácnosti pre potreby VZN potom navrhujem v Prevádzkovom poriadku definovať tak, aby sa znížila možnosť zneužívania (napr. niekoľko jednoosobových domácností v garsónke).

Pripomienka č. 7:

K Prílohe č. 2

V časti 1.3 Platnosť parkovacej karty (rezidentská) navrhujem vypustiť slovné spojenie „*zmenou bytu v rámci bytovej budovy*“

Odôvodnenie :

Podmienkou získania parkovacej karty je trvalý pobyt a vzťah k vozidlu. Pokiaľ trvalý pobyt (napr. v byte č. 1) a vzťah k vozidlu trvajú, niet dôvodu na zánik parkovacej karty len z dôvodu presťahovania držiteľa do bytu č. 2 v rámci budovy. Držiteľ karty (s trvalým pobytom a vzťahom k vozidlu) aj po presťahovaní bude spĺňať podmienky na vydanie karty.

Pripomienka č. 8:

K Prílohe č. 2

V časti 2.1 Podmienky vydania parkovacej karty (návšteva) navrhujem poslednú vetu nahradiť vetou:

Na jeden byt sa spravidla vydáva len jedna parkovacia karta Návšteva. Na požiadanie je možné vydať viac kariet, rozsah parkovacích hodín pre byt podľa časti 2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty sa počtom vydaných kariet nemení.

Odôvodnenie:

V jednom byte môže žiť viac osôb alebo domácností a zatiaľ nie je známe, ako v praxi bude použitie karty návšteva fungovať. Javí sa preto vhodné, aby z „banky“ návštevných hodín mohli členovia rodiny/domácností čerpať nezávisle, pričom obmedzenie počet 100/150 hodín na byt ostane zachované.

Pripomienka č. 9:

K Prílohe č. 2

V časti 2.3 Platnosť parkovacej karty (návšteva) navrhujem v poslednej vete vypustiť slovné spojenie „*alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy*“

Odôvodnenie:

Podmienkou vydania karty je trvalý pobyt v byte v zóne. Pokiaľ trvalý pobyt v byte ostane zachovaný, aj keď sa držiteľ karty presťahuje do iného bytu v rámci bytovej budovy, nie je dôvod na zánik platnosti karty. Držiteľ (s trvalým pobytom) stále spĺňa podmienky na jej vydanie.

Pripomienka č. 10:

K Prílohe č. 2

V časti 4.1 Podmienky vydania parkovacej karty (abonentská) navrhujem nasledovné nové znenie bodu 1 po prvú zarážku:

1. *je fyzickou alebo právnickou osobou, ktorá má miesto podnikania, sídlo alebo prevádzkareň v zóne , pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že*

Odôvodnenie:

Pokiaľ má návrh VZN v tejto časti umožňovať získanie abonentskej karte len osobám (či už fyzickým alebo právnickým) podnikajúcim len na základe živnostenského oprávnenia, je diskriminačný voči osobám podnikajúcim napríklad na základe osobitných predpisov ako aj voči právnickým osobám, ktorých predmetom činnosti nie je podnikanie, ale majú sídlo v zóne.

S pozdravom

Dagmar S. [signature]

Pripomienky k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel

Týmto si uplatňujem pripomienky k návrhu VZN v nasledovnom rozsahu:

Pripomienka č. 1:

K § 2

Navrhujeme nové znenie:

- 1) *Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zriaďujú, rušia a menia výlučne na návrh mestskej časti, na ktorej území sa nachádzajú, vrátane definovania pravidiel, ktoré budú platné v danom úseku.*
- 2) *Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sú uvedené v Prílohe č. 1 tohto nariadenia.*

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje výlučná kompetencia mestskej časti určovať miesto a parametre regulácie parkovania. Úpravu v navrhovanej zmluve o spolupráci považujeme za nedostatočnú. Súčasne požiadavku zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí považujeme za obmedzujúcu.

Pripomienka č. 2:

K § 4

Ods. 3 navrhujem celý vypustiť:

Odôvodnenie :

Návrh parkovacej politiky je postavený na princípe regulácie verejného priestoru, resp. jeho nezaberanie motorovými vozidlami. Ak spoplatnenie parkovania má mať aj takýto regulačný charakter, resp. je nástrojom na obmedzenie áut vo verejnom priestore, tak elektrické autá zaberajú stále ten istý verejný priestor ako ostatné.

Pripomienka č. 3:

K § 4

V ods. 8 navrhujeme doplniť druhú vetu :

Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku.

Odôvodnenie :

V návrhu VZN absentuje spôsob preukazovania zaplatenia úhrady za parkovanie hoci podľa splnomocňovacieho ustanovenia §6a ods. 1 zák. č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách obec o.i. ustanoví vo VZN spôsob preukázania zaplatenia úhrady za dočasné parkovanie. Vodič alebo držiteľ vozidla musí mať možnosť (v prípade sporu) preukázať, že parkovanie zaplatil a spôsob ako to môže urobiť musí byť vopred daný.

Pripomienka č. 4:

K § 5

V § 5 navrhujeme vložiť nový odsek 2, ktorý znie:

2) Do 30. 06. 2026 sa držiteľovi rezidentskej parkovacej karty ročnej, vydanej spoločnosťou BPS PARK a.s. (ďalej len „karta BPS“) znižuje výška úhrady za rezidentskú parkovaciu kartu o cenu, ktorú držiteľ za kartu BPS preukázateľne zaplatil.

Pôvodný odsek 2) označiť ako ods. 3

Odôvodnenie:

Návrh VZN neberie do úvahy zmluvu o medzi mestskou časťou Bratislava-Staré Mesto a BPS PARK a.s. na základe ktorej obyvatelia centrálnej časti Starého mesta už roky platia viacnásobne vyšší poplatok za možnosť hľadať parkovacie miesto v okolí svojho bydliska oproti iným rezidentom mestskej časti. Pokiaľ by okrem karty BPS potrebovali v zóne aj rezidentskú kartu, zaplatením plnej ceny by im náklady na parkovanie neúmerne vzrástli.

Pripomienka č. 5:

K Prílohe č. 2

V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v bode 3 na konci vety v poslednej odrážke nahradiť bodku čiarkou a doplniť slovo „alebo“ a doplniť odsek 4, ktorý znie:

4. je držiteľom karty BPS.

Odôvodnenie:

Držitelia karty BPS už museli preukazovať splnenie podmienok uvedených v bodoch 1-3.

Časť 1: Pripomienky podané elektronickou a písomnou poštou

P. č.	Autor	Adresa	Obsah pripomienky	Spôsob vyhodnotenia	Odôvodnenie vyhodnotenia
1.	David		Ziadam, aby vozidla, ktoré nemajú uhradený poplatok za parkovanie viac ako 7 kalendárnych dní po sebe, budú nielen v rámci sadzobníka pokut sankcionované standardnou pokutou, ale aj automaticky odstranene z verejného priestranstva (odtiahnuté), aby neblokovali verejný priestor a parkovacie miesta. Vozidlo by bolo vlastníkom vydané len po uhradení pokuty v plnej výške. Ak sa vlastník k vozidlu neprihlási do 180 dní od odtiahnutia a odoslania vyzvy na adresu trvalého pobytu vlastníka, vozidlo bude postúpené na ekologické zlikvidovanie (zosrotované).	Neakceptované.	Podmienky odstraňovania vozidiel upravuje zákon o cestnej premávke, nie je možné ich modifikovať VZN.
2.	Jakub		Z dát je evidentné, že počet parkovacích miest po vyznačení ľadva pokrýje (skôr nie) domácnosti s 1 autom. Preto by mestská časť mala mať kompetenciu: 1) Určiť zóny. Dávať to teraz do VZN ako prílohu (č. 1) je chyba. Kompetencia by mala byť explicitne vo VZN. 2) Rozhodnúť o maximálnom počte rezidentských kariet na byt/domácnosť pre zónu. Pre exponovanú zónu by mohla MČ stanoviť napr. maximálne 1 rezidentskú kartu na byt. 3) Nastaviť cenu 2. a 3. rezidentskej karty na byt v danej zóne podľa vlastného uváženia. 4) Rozhodovať o vydávaní abonentských kariet na konkrétnu zónu. Znamená – koľko abon. kariet bude na predaj ročne. Napr. MČ stanoví, že mesto môže predajť najviac 100 kariet ročne v zóne XY.	Neakceptované.	Hlavné mesto Bratislava ako obec v zmysle kompetencie v § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel. Určovanie zón, podmienok vydávania parkovacích kariet a cien parkovacích kariet hlavné mesto neprenáša na mestské časti z dôvodu jednotného rámca regulácie parkovania v Bratislave. Kompetencie mesta a mestskej časti pri navrhovaní a zriaďovaní zón bližšie definuje zmluva o spolupráci medzi hl. mestom a metskou časťou. Pri rezidentských parkovacích kartách má cenová diferenciácia pre 1./2./3. kartu za cieľ práve výrazné uprednostnenie domácností s jedným autom. Súčasný model môže byť časom prehodnotený po spustení regulácie v parkovania v prvých zónach.

3.	Monika [REDACTED]	[REDACTED]	„Byť“ pre účely parkovacej politiky sa myslí rovnako garsónka 25m2 aj rodinný dom s 250m2, kde sú vytvorené napr. 3 bytové jednotky, v ktorých žije napr. 6 dospelých osôb (v troch samostatných rodinách) s trvalým pobytom v tejto nehnuteľnosti? Dom nie je právne rozčlenený na tri bytové jednotky, len neformálne, keďže ide napr. o rodinu, kde sa príbuzní sú schopní normálne dohodnúť. VZN by malo zohľadňovať veľkosť nehnuteľnosti – m2 alebo ako mám rozčleniť aj formálne dom na viacero jednotiek, aby sme mali právo napr. na rezidentskú parkovaciu kartu ako i na ostatné benefity viažuce sa k pojmu byť? Čiže moja pripomienka k VZN je: odstrániť diskrimináciu väčších rodinných domov, kde sú schopné spolu nažívať generácie a príbuzní a prihladiť na m2 nehnuteľnosti.	Neakceptované.	Nepočíta sa so zohľadňovaním počtu izieb v návrhu parkovacej politiky. najmä z dôvodu, že neexistuje korelácia medzi počtom izieb a veľkosťou bytu. Náročnosť preukazovania izbovosti môže byť problematická pri starších nehnuteľnostiach, ktoré prešli vnútornými úpravami, prípadne rodinnými domami, ktoré v čase realizácie úpravy nevyžadovali oznámenie stavenému úradu. Za byť je považovaný aj byt v rodinnom dome, pričom v rodinnom dome môžu byť najviac tri byty. V prípade rodinných domov sa nereguluje počet motorových vozidiel stojacích na súkromnom pozemku, pričom ku každému takémuto vozidlu môže osoba s TP so vzťahom k vozidlu požiadať o kartu BONUS.
4.	Andrej [REDACTED]	[REDACTED]	1. pripomienka k §2 a prílohe č.1 zóny dočasného parkovania Bývam na Lietavskej ulici a túto som našiel v zóne PE10 aj PE11. Celkovo sú ale tieto zóny dosť odlišné, treba presnejšie zadefinovať, kam daná ulica patrí resp. ak bude patriť do oboch zón a teda s Rezidentskou parkovaciu kartou sa bude dať parkovať v oboch zónach je to v poriadku. Toto som ale nikde nenašiel uvedené a ako príklad uvediem napr. Znievska ulica je uvedená v zóne PE10 2-krát ale v zóne PE11 chýba. Ja napr. parkujem aj na Znievskej ulici nakoľko to je vedľajšia ulica k Lietavskej a ak by som mal právo parkovať len v zóne PE11 bolo by to dosť obmedzujúce. Vidno, že ten kto túto zónáciu robil nemá ani šajnu ako to reálne funguje a to som uviedol len 1 konkrétny prípad. Ostáva mi iba veriť, že zonácia bude ešte poriadne doriešená a nie len vycucaná z prsta.	Akceptované čiastočne.	Zo zoznamu ulíc sú odstránené komunikácie nezaraďené do siete miestnych komunikácií. Zonácia je navrhnutá podľa mestskej časti, ide o rámcový návrh, ktorý bude aktualizovaný na základe spracovaných dopravnno-inžinierskych analýz. Súčasťou návrhu zón bude definovanie tzv. prienikových oblastí (ulíc) na hrane jednotlivých zón pre uľahčenie rezidentského parkovania.

			2. pripomienka k tomu, že nikde nie sú uvedené časy, v ktorých by malo byť v jednotlivých zónach parkovanie regulované. Je mi jasné, že tieto časy nebudú pre každú zónu rovnaké, ale je to podľa mňa jedna z najpodstatnejších častí a v návrhu VZN nie je o tom ani slovo. Ako príklad uvediem keď nastupujete do novej práce a všetko si vopred dohodnete pred podpisom zmluvy a pri podpise Vám nakoniec povedia, že pracovný čas si dohodnete až neskôr... a potom Vám povedia že pracovná doba bude napr. od 14:00 do 22:00 čo Vám ale vôbec nemusí vyhovovať. Opäť podľa mňa základná vec, ktorá ale v návrhu chýba.	Neakceptované.	Konkrétne časy spoplatnenia budú definované neskôr, na základe analýz statickej dopravy.
			3. pripomienka k Prílohe 2 Píše sa tam, že parkovacia karta nemá tlačенú podobu !? Ako je toto vôbec možné ??? Ako si ja bežný občan budem môcť skontrolovať či dané auto má/nemá zaplatené za parkovanie? Ja čo budem mať zakúpenú kartu do príslušnej zóny a budem tam krúžiť 10-15 minút a hľadať voľné miesto ako budem môcť overiť či náhodné vozidlo neparkuje "na čierno" a nezaberá tak miesto, na ktorom ten, čo má kartu by mohol zaparkovať, či budem zakaždým volať policajtov aby preverili "podozrivé" autá, ktoré som tam predtým nikdy parkovať nevidel a ak niektoré nebude mať uhradené parkovanie, tak ho dajú odviezť aby som tam ja potom mohol zaparkovať? Dost' divné nemyslíte? Ďalšia z môjho pohľadu základná vec, ktorú návrh VZN nerieši.	Neakceptované.	Elektronická podoba parkovacích kariet je súčasťou modernej podoby parkovacieho systému. Kontrola bude prebiehať na základe skenovania evidenčných čísel vozidiel poverenými osobami. V rámci funkcionality parkovacieho systému bude možné poskytnúť aj rozhranie pre kontrolu verejnosťou.
5.	Elena		vlastním byť v Petržalke, nemam tu trvalý pobyt ale trávim tu v priemere asi tretinu z každého týždňa počas roka. Vas doterajsi návrh by mal značný finančný dopad na moj rozpočet hodinovým platením parkovania v mieste mojej nehnuteľnosti. Ziadam aby sa vo vasom návrhu zmenil 'trvalý pobyt' na 'vlastníkov bytu- nehnuteľnosti' a aby ste ma ako vlastníka bytu s prechodným bydliskom v tomto byte neznevyhodňovali. Tým že vlastním nehnuteľnosť odvádzam dan z nehnuteľnosti Bratislave a tak by som mala mať	Neakceptované.	Pre vlastníkov nehnuteľností bude existovať abonentská parkovacia karta, ktorá bude ponúkaná aj s kratšou dobou platnosti. Trvalý pobyt je základným kritériom rezidentského parkovania v európskych mestách.

			narok na parkovanie ako ľudia s trvalým pobytom. Okrem toho, ak tu nemam trvalý pobyt, tak sa v Bratislave nevyskytujem často a rovnako ani moje auto. Nemalo by to teda vážne narúšať vašu snahu o vylepšenie parkovania v Bratislave a naopak návrh by bol ferovejší voči vlastníkom bytov v Bratislave bez trvalého pobytu.			
6.			Parkovanie mimo rezidentnej zóny 2 hodiny je málo, v prípade odvozu seniora (rodič môže a zvyčajne aj býva v inej mestskej časti) k lekárovi a späť, poprípade návšteva a pomoc seniorovi. Zvýšite počet hodín aspoň na 3 ako majú obchodné centrá.	Neakceptované.	Rezidentská parkovacia karta je na parkovanie vo vlastnej zóne (v mieste bydliska). Parkovanie v iných zónach, počas spoplatnenej doby, umožňuje parkovacia karta BONUS a to kumulatívne 2 hodiny denne. Nie je cieľom zabezpečiť bezplatné parkovanie pri práci, u lekára a pod. kumuláciou väčšieho počtu hodín. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce navyšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie.	
7.	Andrej		- Určíte ste čítali audit parkovacej politiky z roku 2016 od jednej známej poradenskej spoločnosti a hlavne časť počet parkovacích miest verzus počet automobilov. Niekde je to 3:1. Ak by sa odstránili „neoficiálne“ parkovacie miesta resp. by sa na nich zakázalo státie tak je absolútne bez šance zaparkovať. Napríklad devínska, kde by potom pravdepodobne nebolo možné nie je zaparkovať pod oknami ale nikde v mestskej časti. Preto by som navrhoval ponechať tieto miesta. Viem že väčšinou stoja na chodníkoch a pod. no posledné roky som sa nestretol s tým že by niekto stál tak že neprejde napríklad kočík (jasné že 1,5m sa nedodržava) ale prejsť sa dá. Ušetrili by sa náklady na vyznačovanie nových oficiálnych miest a parkovacia politika v danej oblasti by platila všade nech by aj na strome stálo auto. Policajti by skenovali všetky autá v oblasti bez ohľadu na to ako kde stoja autá. Jasné že ak niekto stojí na zeleni prípadne na prechode tak na to tu máme už aj dnes mestskú políciu - Ďalšia vec je fér prístup. Je jasné že autá v prvom rade prestanu používať tí chudobnejší, čo nie je moc fér pretože ten kto má BMW tak v pohode aj 4€ na hodinu parkovania mu nič nespraví. Viem že sa nedá aplikovať vyššia	Neakceptované.	Čiastočné státie na chodníkoch bude možné na základe projektov organizácie dopravy, pokiaľ sa na danom riešení dohodnú mestská časť a hlavné mesto. Výhladovým cieľom je eliminovať parkovanie na chodníkoch a stavebne upraviť všetky komunikácie tak, aby parkovacie miesta boli súčasťou vozovky. Parkovanie len na miestach na to určených je jedným zo základných pilierov parkovacej politiky. Túto povinnosť ustanovuje aj v § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon). Hlavné mesto uvažuje so zľavou na ročný predplatný cestovný lístok pre MHD, táto zľava sa bude týkať všetkých záujemcov a nebude mať súvis s parkovacími kartami. V prípade obmedzeného používania automobilu, napr. len cez víkend, prirodzene vodič bude platiť výrazne nižšie náklady na parkovanie.	

			sadzba pre drahšie vozidlá. No mohol by byť nejaký bonus že napríklad ak auto nepoužíva človek často (neparkuje každý deň v spoplatnených zónach ale len tam kde má trvalé bydlisko tak 1-2x do mesiaca by dostal bonus že môže jeden deň parkovať neobmedzene v ktorejkoľvek zóne. Vysvetlím na svojom príklade. Cez pracovné dni nejazdím autom do práce vôbec (nezaťažujem cesty), no stane sa že potrebujem ísť hneď z práce doktorke do servisu a pod. takže raz za čas to auto beriem aj do práce. A toto by bola odmena pre tých čo nechávajú autá cez týždeň doma a jazdia len cez víkend (trepať veľký nákup busom je dosť nemotorné). Prípadne by to mohla byť napríklad zľava na električku 50% alebo niečo podobné čo by odmenilo človeka čo má síce auto, ale nevytvára ranné a poobedné zápchy.		
8.	Barbora H		v návrhu uznesenia pre parkovaciú politiku úplne chýbajú časti ktoré by zabezpečovali zľavu na ročnú električku. Tieto boli diskutované ale do návrhu sa nedostali. V prípade, že sa budú zapracovávať nemali by byť len pre rezidentskú kartu ale aj pre "Bonus" alebo "Návšteva" pretože mnoho rezidentov má auto a garážové parkovanie alebo kúpené súkromné parkovacie miesto a rezidentkú parkovaciú kartu preto kupovať nebudú.	Neakceptované.	Hlavné mesto uvažuje so zľavou na ročný predplatný cestovný lístok pre MHD, táto zľava sa bude týkať všetkých záujemcov a nebude mať súvis s parkovacími kartami.
9.	Peter D		• § 4 Spôsob platenia úhrady odsek (1) sa mení a znie: (1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stať len (i) vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ alebo (ii) vozidlo prepravujúce fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú sľepotu alebo úplnú sľepotu oboch očí	Akceptované čiastočne.	Bude doplnená možnosť zaparkovať aj na spoplatnených parkovacích miestach pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím ak sa registruje v mestskom systéme pri dodržaní určitých limitov. Pokiaľ osoba je odkázaná na individuálnu prepravu nemusí žiadať o žiadne parkovacie karty a na miestach na to určených parkuje v zmysle Viedenského dohovoru bezplatne. Pokiaľ osoba nie je odkázaná na individuálnu prepravu (nie je držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotných postihnutí) nemá nárok na bezplatné parkovanie na spoplatnených parkovacích miestach ani na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu. Takáto osoba môže využiť aj iné druhy dopravy (napr. MHD). Obmedzenia státia v zóne s plateným státím vyplývajú zo zákona.

			označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu. 1)	Existujúce povolenia pre vyhradené parkovacie miesta nie sú predmetom VZN.
			• § 4 Spôsob platenia úhrady odsek (2) sa mení a znie: (2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím (ďalej len „vyhradené miesta“) za dočasné parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu. 1) Existujúce povolenia pre vyhradené miesta vydané pre konkrétneho držiteľa resp. vozidlo v zmysle osobitného predpisu 2) ostávajú zachované. pozn. pod čiarou: 2) § 3 (7) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v spojení s čl. 74 písm. a) Štatútu Hlavného mesta SR Bratislavy Zdôvodnenie: Návrh VZN nedostatočne reflektuje resp. je v rozpore s právami osôb so zdravotným postihnutím, v zmysle Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (zverejnený v zbierke zákonov pod č. 317/2010 Z.z.), ktorý je v zmysle § 7 (5) Ústavy SR medzinárodnou zmluvou týkajúcou sa základných ľudských práv a slobôd, ktorá má prednosť pred vnútroštátnymi zákonmi (a teda aj všeobecne záväznými nariadeniami) v id najmä čl. 9 (Prístupnosť) a čl. 20 (Osobná mobilita) Dohovoru, nakoľko nerieši: a/bezplatné parkovanie motorových vozidiel prepravujúcich osoby ŤZP bez ohľadu na rezidentskú kartu v akejkoľvek zóne v Hl. mesta bez ohľadu na dĺžku statia, nakoľko počet „voľných“ parkovacích miest pre parkovanie vozidiel prepravujúcich osoby ŤZP je v celom	Neakceptované.

			HI. meste nedostatočný a ak aj nejaké sú , tak sú vyhradené pre konkrétne vozidlo, čím de facto v praxi aj takéto vozidlá/osoby ŤZP budú musieť platiť za parkovanie ak sa budú presúvať mimo svojej zóny. b/zachovanie bezplatného vyhradeného parkovania pre jestvujúce vyhradené parkovacie miesta pre osoby ŤZP pre konkrétneho držiteľa povoleného obcou v súlade s § 3 (7) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách a čl. 74 písm. a) Štatútu HI. mesta S R Bratislavy /rozumej parkovacie miesto označené dopravnou značkou IP 16 a dopravnou tabuľkou č. E 15 -Dodatková tabuľka na označenie vyhradeného parkovacieho miesta pre osobu so zdravotným postihnutím (č. E 15) sa používa najmä v kombinácii so značkou č. IP 16; významový symbol tabuľky možno vložiť do prednej strany značky č. IP 16 vpravo nad nápis "RÉSERVÉ";		
10.	Vladimír B		Dobry den chcel by som pripomienkovať "Odsek 3.2 Opravenia vyplývajúce z parkovacej karty" 2h mi pride pomerne malo obzvlast ked potrebujem ist do nemocnice na navstevu alebo s malym synom na trening 2h isto postacovat nebudu. A taktiez sa bojim ze 500 Eur pre NIE rezidentov je malo.	Neakceptované.	Nie je cieľom zabezpečiť bezplatné parkovanie pri práci, u lekára a pod. kumuláciou väčšieho počtu hodín. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce navýšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie.

11.	Ing. Michal N[REDACTED]		Som vlastník garáže na ulici Fraňa Kráľa. Ulica je jednosmerná. Na ľavej strane sú zväčša garáže a na pravej strane je parkovanie áut s parkovacou kartou MČ - nálepkou na skle. Na ľavej strane ulice je značka zákaz stáť s dodatkovou tabuľou "okrem majiteľov garáží". Na ulici je ďalej značka "chodci prejdite na druhú stranu", keďže ľavá strana ulice má úzky chodník a tak všetok pohyb chodcov je po pravej strane ulice. Ja auto parkujem väčšinou v garáži, ale sú prípady, keď je auto vonku pred garážou. Keď častejšie prichádzam - odchádzam, plánujem niekam ísť ešte, alebo veľmi často keď v garáži majstrujem a potrebujem voľný priestor. Ono aj nie je jednoduché vychádzať a vychádzať z tej garáže tak to optimalizujeme. Keď máme návštevu, opravára a podobne, tiež samozrejme parkujú pred našou garážou. Takisto, keďže som domovým dôverníkom a objednávam opravu pre bytový dom, nechávam majstrov parkovať pred našou garážou. Parkovanie pred garážou teda nie je rovnocenné parkovaniu na celej ulici, pretože na pravej strane parkujú len autá s povolením MČ a na ľavej pred garážami len majitelia garáží a ich vozidlá. V návrhu VZN sa píše: § 1 Úvodné ustanovenie Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie a spôsob jej platenia. § 2 Zóny dočasného parkovania Úseky miestnych komunikácií určené na	Neakceptované.	Spôsob vyznačenia parkovacích miest bude riešený v konkrétnych projektoch organizácie dopravy.
-----	----------------------------	--	---	----------------	--

		dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia. V paragrafoch sa píše o "parkovacích miestach", ale nikde nie je jasne definované, čo je to parkovacie miesto, ako je označené, aké má mať priestor parametre, aby mohol byť označený za parkovacie miesto, na ktoré sa vzťahujú podmienky VZN. Dovoľujem si Vás požiadať, aby pojem "parkovacie miesto" bol jasne definovaný, aby bolo jasne definované ako bude označené "parkovacie miesto" a aby boli jasné parametre, ktoré má ten priestor mať, aby vôbec mohol byť parkovacím miestom. Dovoľujem si Vás tiež požiadať, aby bolo umožnené aj naďalej parkovať vozidlám pred vlastnou garážou v režime ako doteraz, ved' predsa vozidlo, ktoré takto parkuje, neberie miesto z všeobecných "parkovacích miest" pre ostatných obyvateľov.			
12.	Eva P		Dovoľujem si zaslať pripomienku k novému parkovaciemu systému mesta Bratislavy: "Hybridné a elektrické osobné vozidlá by mali mať privilegované parkovanie na celom území mesta Bratislavy bez ohľadu, či ide o rezidentov alebo nie." Týmto sa vytvorí ďalší tlak na občanov pri kúpe automobilu dať prednosť týmto druhom osobných vozidiel, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu a tým prispievajú k lepšiemu ovzdušiu a zdravšiemu prostrediu aj v hlavnom meste Bratislavy.	Neakceptované.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k napĺňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014. Elektromobily podľa návrhu VZN budú mať zľavu 50 % zo základnej hodinovej sadzby za parkovanie.

13.	Boris [REDACTED]	- ako sa mesto postará o seniorov dôchodcov? To si majú zaparkovať svoje auto v príslušnej parkovacej zóne a na neho len pozerat' (nemôžeme využívať svoj majetok ma účel na ktorý bol zakúpený), tie dve hodiny na návštevu detí, vnukov, ošetrene v nemocnici atď, nestačia, nie všetci zo zdravotných dôvodov môžu použiť MHD. Navrhujem kvótu, ktorá je cca mesačne 30x2 h. = 60 h. použiť tak, aby boli hodiny použité na mesačnej báze, nie dennej. Verím, že pre Vašich IT pracovníkov nie je problém upraviť softvér. Nie je možné každý deň využiť 2 hodiny na návštevu inej parkovacej zóny, hodiny prepadnú a keď treba napr. v nemocnici čakať cca 5 - 6 hodín, tak hodiny chýbajú! - pre obyvateľov Petržalky, ktorí za prácou dochádzajú do iných rezidenčných zón tie 2 hodiny nestačia!!! - prečo sa najprv neošetria existujúce parkovacie miesta, jednoducho vyznačením parkovacieho miesta, ta biela farba až toľko nestojí. Ušetrí sa zopár miest pri správnom zaparkovaní vozidiel. - odstrániť vraky a dlhodobu nepojazdnú vozidla, obýčajne bez ŠPZ - ľudia parkujú na mnohých neupravených miestach, treba ich dať do náležitého poriadku. - na Mamateyovej ul. niekoľko rokov chátra nedostavaná garáž, na Tomášikovej roky nevyužitý priestor po bývalom obch. dome a mnohé iné. To sú miesta pre mnohé autá.	Neakceptované.	Nie je cieľom zabezpečiť bezplatné parkovanie pri práci, u lekára a pod. kumuláciou väčšieho počtu hodín. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce navyšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie. V prípade návštevy rodiny - rezidentov s regulovanej zóne je možnosť využiť návštevne hodiny rodinného príslušníka. Ostatné pripomienky nie sú predmetom znenia VZN.
-----	------------------	---	----------------	---

14.	Anton S		Návrh na zmenu navrhnuitej parkovacej politiky mesta Bratislavy týkajúci sa rezidentskej parkovacej karty. Váš návrh parkovacej politiky v Bratislave prináša jeden zásadný problém. Autá budú prihlasovať ich majitelia, ktorí budú musieť preukázať, že ich vlastnia, alebo ich získali iným spôsobom opísaným vo vašom návrhu, a že majú trvalý pobyt v jednej zo zón. Tento spôsob je administratívne náročný a hlavne výmena jedného používaného vozidla za iné môže byť veľmi komplikovaná a bude vyžadovať kopu úradníkov. Mój návrh vychádza už zo zabehnutého výberu dane z bytu. Do výpočtu tejto dane, okrem doterajších kritérií, napr. obytnej plochy, by sa zahrnul aj počet používaných vozidiel vyžadujúcich parkovanie v danej zóne. Každému bytu by bol priradený internetový účet, kde by jeden z jeho obyvateľov, ktorý má v ňom trvalý pobyt, uviedol poznávacie značky vozidiel, ktorým by bola priradená rezidentská karta. Zmyslom parkovacej politiky nie je donútiť obyvateľov a návštevníkov mesta, aby vlastnili čo najmenší počet áut, ale čo najmenší počet na území mesta používali. Preto by obyvateľ bytu mohol jednoducho kedykoľvek prepísať poznávaciu značku vozidla parkujúceho mimo mesta alebo v garáži na poznávaciu značku vozidla, ktoré práve používa. Poplatky za parkovanie by s počtom registrovaných vozidiel v danom byte samozrejme prudko stúpali. V trhovom hospodárstve by nemal byť určovaný maximálny počet áut na jeden byt administratívne, ale mal by byť regulovaný výškou poplatku. Majiteľ bytu s trvalým bydliskom v Bratislave, ktorý by nemal auto, by mohol prihlásiť vozidlo, ktoré by vlastnil ktokoľvek iný. Urobil by to samozrejme za poplatok, ktorý by prevyšoval	Neakceptované.	Trvalý pobyt a preukázanie vzťahu k vozidlu sú základnými kritériami rezidentského parkovania v európskych mestách. Bez preukázania vzťahu rezidenta k vozidlu je možné, že vozidlo bude do zóny dochádzať, napríklad po dohode rezidenta so záujemcom o denné dochádzanie do zóny a registrácii vozidla. Neoficiálne prenájomní nespĺňajú definované podmienky preukázania vzťahu k vozidlu.
-----	---------	--	--	----------------	--

		ten za prvé auto, ktorý by on musel odviešť. Tým by sa nenarušili regulačné zábery novej parkovacej politiky. Súčasne by bol odmenený za to, že žiadne auto nevlastní. Takto by mohli parkovať v meste aj ľudia, ktorí tu nemajú trvalý pobyt, ale určite ich auto by nebolo považované z prvé v danom byte a výška poplatku by ich od tohto kroku mohla odradiť. Títo ľudia budú parkovať v meste aj vtedy ak bude platiť váš návrh - auto si od obyvateľa s trvalým pobytom jednoducho neoficiálne prenajmú. Majiteľ bytu by poplatky za vozidlá poukázal na účet určený pre daň z bytu, odkiaľ by sa prípadne mohol jednoducho previesť na nejaký iný vhodný účet určený mestom. V skratke: Vozidlo na účely parkovania by nebolo registrované na jeho majiteľa, ktorý má trvalý pobyt v Bratislave, ale na byť, v ktorom býva niekto, kto tam má trvalý pobyt a ktorý by vozidlo nemusel nutne vlastniť. Potom by sa aj zložité paragraf 1.1 mohol viacmenej vypustiť.			
15.	Róbert D	Som fyzická osoba – zamestnanec s výkonom práce v Bratislave a som vlastníkom nehnuteľnosti v mestskej časti Ružinov, ale trvalý pobyt mám v Trenčíne, kde vlastním ďalšiu nehnuteľnosť, a toto je miesto pobytu mojej rodiny. Za nehnuteľnosti v Bratislave aj v Trenčíne platím všetky poplatky vyplývajúce z vlastníctva nehnuteľností – daň z nehnuteľnosti, poplatok za zber a likvidáciu komunálneho odpadu, atď. Tieto poplatky platím v oboch domácnostiach, ale parkovať na oboch miestach za rovnakých podmienok nebudem môcť, pretože rezidentské parkovanie je viazané na trvalý pobyt a ako občan SR nemôžem mať dve miesta trvalého pobytu. Ako fyzická osoba neviem ovplyvniť spôsob, akým sa rozdeľujú podielové dane, ktoré sú hlavným dôvodom väzby	Neakceptované.	Trvalý pobyt je základným kritériom rezidentského parkovania v európskych mestách. Pre vlastníkov nehnuteľností bude existovať abonentská parkovacia karta, ktorá bude ponúkaná aj s kratšou dobou platnosti.	

		rezidentského parkovania a trvalého pobytu. V často kladených otázkach síce píšete, že parkovacia politika nesúvisí s daňami, ale ako riešenie všetkým odporúčate len zmenu trvalého pobytu na Bratislavu, čo v mojom prípade nie je možné, lebo by som stratil možnosť parkovať v Trenčíne. Podľa návrhu VZN o dočasnom parkovaní by mi bolo možné vydať len abonentskú parkovaciu kartu, avšak poplatky za vydanie abonentskej karty pre fyzickú osobu – majiteľa nehnuteľnosti bez trvalého pobytu, stanovené v §5 návrhu, sú podľa môjho názoru extrémne vysoké. Veď napríklad pre moju manželku, pracujúcu v školstve, navrhovaná suma predstavuje násobok niekoľkomesačného čistého príjmu. Návrh má stavať do rovnakej pozície, v akej sa nachádza akýkoľvek cudzí návštevník Bratislavy, pretože abonentskú kartu si rozhodne nebudem môcť dovoliť kúpiť. Navrhujem preto úpravu výšky úhrady za abonentskú parkovaciu kartu pre občanov mojej kategórie (fyzická osoba – majiteľ nehnuteľnosti bez trvalého pobytu zamestnaný v Bratislave) na akceptovateľnú úroveň 1/10 navrhovanej sumy. Ako majiteľ nehnuteľnosti si plním tie isté povinnosti, ako rezidenti a návrh VZN o parkovaní považujem za diskriminačný. Ak je môj návrh neakceptovateľný, zväžte prosím uvedené fakty a zapracujte do návrhu akékoľvek iné riešenie, ktoré by mohlo byť prijateľné pre majiteľov nehnuteľností v mojej situácii. Som si istý, že môj pracovný pobyt v Bratislave - hlavnom meste SR, je pre mesto aj iným zdrojom príjmov, takisto sídlo môjho zamestnávateľa v Bratislave určite generuje ďalšie príjmy do mestského rozpočtu.			
16.	Peter B		V § 4 ods 5 sa dopĺňajú tieto slová: „Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie je dostupné v tomto rozhraní, prípadne mobilnej aplikácii. Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom SMS správy bude doručené do 2 minút	Neakceptované.	Uvedená problematika bude predmetom prevádzkového poriadku.

		odosielateľovi SMS správy. Potvrdenie o zakúpení parkovacieho lístka prostredníctvom parkovacieho automatu je možné zaslať formou SMS správy na telefónne číslo, ktoré vodič zadá do parkovacieho automatu."			
		K §5 - zvýhodnené tarify za celodenné parkovanie, tarify na záchytných parkoviskách	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ľudí do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. Nie je cieľom zvýhodňovať celodenné parkovanie rezidentov v iných mestských častiach. VZN môže stanovovať tarifu len pre miestne komunikácie. Tarifa na záchytných parkoviskách bude riešená samostatne.	
		V prílohe 2 sa za vetu „Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo.“ vkladá veta „Ak mestská časť vydala parkovacie karty, ktorými vyhradila parkovacie miesta v zóne pre konkrétne vozidlá, tieto parkovacie karty strácajú platnosť najneskôr do 12 mesiacov od spustenia zóny.“	Neakceptované.	Mestské časti nevydávajú povolenia pre vyhradené parkovanie na základe tohto VZN. Uvedená problematika je predmetom zmluvy o spolupráci medzi mestskou časťou a hlavným mestom.	
		V prílohe 2 sa za vetu „Parkovacia karta nemá tlačenu podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa.“ dopĺňajú vety: „Po zakúpení parkovacej karty je prevádzkovateľ povinný poskytnúť držiteľovi parkovacej karty potvrdenie o jej zakúpení. Na potvrdení sa uvedie druh parkovacej karty, doba jej platnosti, evidenčné číslo vozidla a zóna, v ktorej parkovacia karta platí.“	Neakceptované.	Uvedená problematika bude predmetom prevádzkového poriadku.	
		V prílohe 2 sa za slová „4. abonentská parkovacia karta“ sa dopĺňajú slová „5. parkovacia karta ZÁCHYTNÉ PARKOVISKÁ“	Neakceptované.	VZN môže stanovovať tarifu len pre miestne komunikácie. Tarifa na záchytných parkoviskách bude riešená samostatne.	
		V prílohe 2 odsek 3.2. sa na konci bodka nahrádza čiarkou, za ktorou sa dopĺňajú slová „v zónach s tarifným pásmom A v rozsahu 4 hodiny denne v čase od 16:00 do 20:00.“	Neakceptované.	V Starom Meste je potrebné uprednostniť rezidentov práve v tomto čase, predpokladá sa minimálne prevádzková doba spoplatneného parkovania v centre do 20:00.	

17.	Moan J	chcela by som Vás poprosiť o zohľadnenie našich pripomienok k parkovaniu na ul. Čajakovej kde máme sídlo našej firmy: Ateliér VAN JARINA sro. nakoľko na ulici Čajakovej a v jej blízkom okolí je situácia neúnosná pre firmy a zbytočne luxusná pre rezidentov, ktorí tu cez deň aj tak nie sú. Pri súčasnej parkovacej politike registrujeme, že firmy nie chcú podnikáť v tejto lokalite pre túto skutočnosť a odchádzajú zo Starého mesta. Navrhujeme preto pre zóny v Starom Meste kde prevažujú počas dňa služby a obchody prehodnotiť pomer rezidenčných miest a návštevných. Navrhujeme, aby firmy zo sídlom v Starom meste - tak isto ako rezidenti mali možnosť si za symbolickú cenu prenajať vždy na rok od mesta aspoň 1 parkovacie miesto pri sídle svojho podnikania od 8-16 (alebo 17) hod. pre seba, alebo svojich klientov - tzn. nie len na 1 auto - tzn. ŠPZ!	Neakceptované.	Konkrétny počet miest vyhradených len pre rezidentov bude predmetom projektu organizácie dopravy v danej zóne. Cieľom parkovacej politiky je zvýhodniť pri parkovaní rezidentov, ale zjednodušiť aj parkovanie návštevníkov. Vyhradenie parkovacieho miesta pre firmu v regulovanej zóne nebude možné.
-----	--------	--	----------------	--

18.	Robert K [REDACTED]	Z diskusie v Karlovej Vsi navrhujem zväžiť nasledujúce zmeny: - tzv večerné parkovanie, ktoré je v rezidenčných zónach navrhované od 20:00 navrhujem od 17:00 čo je približná doba kedy sa vracajú rezidenti z práce a potrebujú, aby sa im parkovacie miesta uvoľnili. - prechodné obdobie, počas ktorého bude možné vyberať poplatky od nerezidentov a za krátkodobé parkovanie, nie však za vydanie rezidenčných kariet. Po skončení prechodného obdobia a následnom vyhodnotení by platila dnes navrhovaná cena 39 eur, ale bolo by ju tiež možné zmeniť, ak by sa na to našli pádne dôvody. - vyhradené parkovanie pre držiteľov parkovacieho preukazu ĽZP neviazať na ev. číslo vozidla, ale iba na preukaz samotný, ak má byť toto opatrenie sociálne, nemalo by sa vôbec prihliadať na rezidentúru a na takto označenom mieste by mohol parkovať aj nerezident. Z toho dôvodu, aj vzhľadom na starnutie obyvateľstva treba zväžiť percentuálny pomer takto vyhradených miest v zónach. - Zďaleka nie každý držiteľ parkovacieho preukazu je aj finančne odkázaný, ak to legislatíva povoľuje, mali by znášať aspoň časť nákladov spojených s vyznačením a monitoringom takto vyhradeného miesta. - výnos z PP, ktorý sa dnes navrhuje presúvať do fondu mobility, viazať na výstavbu odstavných parkovísk, parkovacích domov, opravu a údržbu (hlavne zimnú) komunikácií v správe mesta, ktorých, ak som správne pochopil, budú oveľa viac, ak chce mesto prevádzkovať jednotný systém, musí byť aj správcom komunikácií a teda znášať náklady s tým spojené. Podpora alternatívnych spôsobov dopravy, oprava chodníkov a ďalšie projekty by mali byť financované z rozpočtu mesta a MČ, tak ako je tomu aj teraz. - obmedzenie dieselových motorov v centre by výrazne zlepšilo ovzdušie a rovnako by malo efekt na uvoľnenie parkovacích miest.	Berie sa na vedomie.	Konkrétne časy na tzv. nočné parkovanie vyjdú z analýzy dopravy v jednotlivých štvrtiach, niekde to môže byť 17:00, niekde 18:00 a niekde 20:00. Poplatok 39 eur na rok nepovažujeme za veľký, skôr symbolický. Ľudia s parkovacím preukazom FO so zdravotným postihnutím budú parkovať tak ako doteraz (pri dome vyhradené miesto na EČV), inde na vyhradenom mieste pre držiteľa preukazu, plus čiastočná kompenzácia na spoplatnených miestach. Výnosy na strane mesta sú viazané na mobilitu, vrátane lepšej MHD a cyklotrás, nielen parkovísk. Ak by existovala zhoda v úprave kompetencií pri správe komunikácií, je možné v budúcnosť zmeniť Štatút hl. m. SR Bratislavy, táto zmena však momentálne nie je predmetom parkovacej politiky. Nízkoemisné zóny je možné zriaďovať už pri dnešnej legislatíve, mestu chýbajú meracie stanice.
-----	---------------------	---	----------------------	--

19.	Ing. Miloš K.		samostatná príloha	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Spoplatnené parkovanie bude zriadené len tam, kde obsadenosť parkovacích miest v príslušných časoch presahuje 90 %. Cieľom parkovacej politiky je aj regulovať nadbytočnú návštevnosť dopravy, ktorá pochádza z iných mestských častí, s uprednostnením krátkodobého parkovania pred každodenným statím na ulici počas pracovného času a s uprednostnením presunu verejnou dopravou.
20.	Michal S.		pri prešudovaní návrhu VZN som sa stretol s viacerou nezrovnalosťami, ktoré by mali byť pred prijatím rozhodne vyriešené. Jedná sa o nasledovné: §2 odkazuje na prílohu č. 1, ktorá mi príde ako nekompletná - Bratislava má viacero mestských častí a rozdelenie do zón je jeden z kľúčových parametrov parkovacej politiky (ďalej len PP), preto kým v ňom nie sú spomenuté všetky mestské časti ju považujem za irelevantnú a na tieto účely nepoužiteľnú. §5 - z neho vyplýva že pre vodičov neexistuje možnosť si za poplatok predplatiť ročné parkovanie v inej zóne - táto možnosť by mala existovať, samozrejme pravdepodobne spoplatnená vyššou sumou ako rezidentské parkovanie. Takisto neexistuje možnosť pre niekoho kto tu nema trvalý pobyt, ale napríklad len prenájať byt, si parkovanie na dlhodobu predplatiť. sa sumu zvýhodnenú oproti hodinovej sadzbe. Vo všeobecnosti je VZN navrhované ako spôsob vytlačenia automobilov z mesta, niekoľko zazónovaním všetkých MČ na menšie celky sa parkovanie mimo svojho bydliska takmer znemožní - rezidentské parkovanie by mal byť jasne časovo ohraničené, povedzme 18:00-7:00 iba pre rezidentov, čo umožní plynulé striedanie pracujúcich a rezidentov. Zároveň podľa prílohy č. 2 karta BONUS poskytne len 2h denne v inej zóne, čo je pre veľa ľudí primárne, obzvlášť na návštevy úradov či lekárov, kde nie vždy sú dostupné parkoviská k danej inštitúcii	Neakceptované.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhlí úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Poníženie možnosti neobmedzeného parkovania všade, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Parkovacie miesta nie sú vo všetkých častiach využívané rovnomerne, preto je potrebná ich regulácia. Čisto rezidentské parkovanie znemožňuje návštevy. Konkrétne dopravné značenie pre jednotlivé štvrte bude výsledkom návrhu dopravných inžinierov na základe prieskumov statickej dopravy. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Navýšením možnosti bezplatného parkovania všade, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie

			verejného priestoru.	
		Tým že v tejto forme by VZN časom značne obmedzilo automobilovú dopravu, malo by aj stanovovať aké opatrenia sa mesto zaväzuje prijať v posilnení alternatívnych spôsobov dopravy, najmä teda MHD, či budovanie záchytých parkovísk pre ľudí dochádzajúcich za prácou z okolitých miest a obcí. K navrhnutiu riešenia vyššie uvedeného však chýbajú dôležité veci - tvrdé dáta vo forme dopadových štúdií, predpokladaných výnosov, nákladov na zavedenie a podobne. Považujem za nekorektné bez ich existencie a zverejnenia prijímať akékoľvek VZN s takto širokým dopadom. Žiadam preto kompetentných aby sa zamysleli nad mojimi pripomienkami, a minimálne najprv zverejnili všetky potrebné štúdie a dopracovali prílohu č. 1, ktoré by mali byť nevyhnutnou súčasťou, a až následne o tomto VZN rokovali.	Plány na rozvoj MHD či cyklotrás nie sú súčasťou VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel. Uvedené plány sú definované vo viacerých materiáloch schválených MsZ. Budovanie záchytých parkovísk v okolitých obciach prebieha. Dáta sú publikované na webe mesta (audit Deloitte a upravený ekonomický model).	
				Je v kompetencii obce prijímať VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel. Majú ho aj menšie mestá ako Senica, Pezinok či Trenčín.
21.	Lubomír Č[redacted]	[redacted]	Neakceptované.	Ak by držiteľia parkovacích preukazov FO so zdravotným postihnutím mohli parkovať neobmedzene na všetkých parkovacích miestach, vrátane spoplatnených v lokalitách s vysokým dopytom po parkovaní, strácalo by zmysel vyznačovanie vyhradených miest pre držiteľov preukazu (t. j. 4% norma). Držiteľia parkovacieho preukazu by mohli zaberat' mesta, ktoré slúžia všetkým ostatným, ale všetci ostatní nemôžu stať na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím.
		1, Držiteľia preukazov ZŤP s Parkovacou kartou invalidov majú právo parkovať všade na parkovacích miestach mesta Bratislava. poznámka: 4% vyhradených miest pre invalidov majú slúžiť na blokovanie prednostných/ najbližších miest/ k potrebným prístupom - vid' obch. reťazce: Billa, Kaufland, Aupark... 2, Držiteľia preukazov ZŤP s Parkovacou kartou invalidov majú byť oslobodení od poplatkov. 3, upozornenie: Parkovacia karta je vydávaná na osobu a nie vozidlo! ____ Zosúladiť zákon s návrhom VZN./ či naopak/		

	4, Ak sa pristúpi k variantu ako " vzor Dialničná spoločnosť", kde sa výhodou voľný vstup na dialnice SR/ viaže na konkrétne " prihlásené vozidlo, je to riešenie. 5, Prihlásené vozidlo treba brať ako " nulté" , nakoľko primárne slúži na transport postihnutej osoby. Ďalšie vozidlo rodiny má byť brané až ako " prvé". 6, Abonentské parkovacie karty? Všetci majitelia bytov sú vlastníkmi nehnuteľnosti. Vidím nesúlad s inými bodmi a cenami. 7, Dve hodiny " návštevné" sú nepostačujúce. Minimim je možno? 4 hod.. 44 rokov som pracoval a z toho posledných 40 rokov na OUSA, Heydukova 10. Dnes som dôchodca. Bývam v Petržalke, závodnú lekátku mám na Kolárskej, zubárku v Karlovej Vsi, očné v Ružinove, ortopedické pomôcky v Novom Meste. Dávno som nezažil návštevu lekára pod 4 hodiny. A to ešte svokra s ktorou sa o seba staráme býva v Karlovej Vsi, nehovoriac o ev. športových či kultúrnych zážitkoch.	Vozidlo parkujúce na miestach na to určených nepotrebuje rezidentskú parkovaciu kartu, a ďalšie vozidlo v rodine je preto brané ako prvé. Na získanie rezidentskej parkovacej karty je potrebné splniť viac kritérií (trvalý pobyt), kým kvôli abonentskej menej, preto rozdiel v cene. Jedným z cieľov regulácie je zvýšenie obyvateľov/rezidentov s trvalým pobytom. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Navyšením možnosti bezplatného parkovania všade, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru.
--	---	--

22.	Peter K. [redacted]	1. § 2: Prečo sú v Prílohe č. 1 len 2 MČ - Petržalka a Rača? 2. § 4, ods. 7: Nejednoznačnosť určenia - buď vodiča, alebo držiteľa vozidla 3. Príloha č. 2 (Parkovacie karty): Ako je definovaná služba alebo produkt? Ak nie je garantovaná možnosť zaparkovania, recipročne by auto parkujúce na parkovacom mieste v zóne malo mať prístupnosť parkovania na tomto mieste zdarma. Ak to tak nie je, dá sa na túto službu prevádzkovateľa pozerieť ako na prevádzkovanie lotérie - výhrou je voľné miesto na parkovanie, výhra však nie je garantovaná všetkým, ktorí si kúpili lístok do tomboly. 4. Príloha č. 2, časť 1.2 Oprávnenia vyplývajúce z rezidentskej parkovacej karty: aké trvanie času si mám predstaviť pod pojmom "dočasné parkovanie", ktoré mi RPKarta umožňuje? nemôžem mať na tom mieste odstavené auto celý rok?	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď. Ak nezisti polícia vodiča, zodpovedný je držiteľ vozidla. Parkovacia politika nie je služba, je to spôsob regulácie statickej a dynamickej dopravy. Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejných priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná.
23.	Milan G. [redacted]	V prvom rade by som chcel vyjadriť podporu panovi primátorovi a jeho teamu. Verím že systém parkovania na ktorom pracujete bude nastavený správne a tak aby vyhovoval hlavne domácom. Bol som na viacerých diskusiách a veľmi si vážim takúto komunikáciu a hlavne nikto nema možnosť sa ozvať že o tom nebol dostatočne informovaný keď nato bol priestor. Dufam že takýchto verejných diskusií bude v prípade veľkých zmien v nasom hlavnom meste viac. Moje pripomienky/navrhly: 1. Zakupenie "karty" by mohlo byť na 365 dní od kúpi, nie ako to máme s diaľničnými značkami že aj keď si to kupíme v marci trvá do iba do konca roku/konca januara. 2. Nie je to tak úplne k parkovacej politike ale či ste nerozmýšľali nad spoplatnením bratislavského obchvatu, nakoľko by si veľa ľudí	Berie sa na vedomie.	1. Parkovacia karta nie je platná kalendárny rok (ako diaľničná známka) ale 365 dní, ak je uvedená ako ročná. 2. Zatiaľ neexistuje legislatíva, ktorá by obci dávala možnosť zaviesť myto ako ho poznáme z Londýna, Milána, či Štokholmu.

			co ho denne vyuziva muselo takisto zakupit diainicnu, možno by to niektorich odradilo a tým by sa trochu uvoľnila premavka a ked nie tak aspon bude viac penazi v statnom rozpocte. Je mi jasne, ze vacsina mimo bratislavskych ich zakupene ma, ale ako sam pan primator tvrdil viac ako 2/3 aut su prave bratislavske.		
24.	Gabriela K [redacted]	[redacted]	Sme firma s 3 zamestnancami v I. zóne na Dobrovičovej ul. kde som ako majiteľka nehnuteľnosti a zároveň je tu aj sídlo firmy. Z návrhu som porozumela, že by som mala platiť 2000 € za parkovanie na rok, čo je príliš veľká položka pre takú malú firmu. Predkladám moju pripomienku či by bolo možné prihladať v určení výšky poplatku aj na základe počtu zamestnancov. Pochopila som, že je veľmi dôležité riešiť tento niekoľko ročný problém, ale verím, že sa nájde vhodné riešenie.	Berie sa na vedomie.	Jeden žiadateľ (podnikateľ) má nárok len na jednu abonentskú parkovaciu kartu. Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ľudí do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak teda v danej lokalite nie je problém s parkovaním tak nebude spoplatnené, ak je problém s parkovaním, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém zredukoval. Zvýhodnené parkovanie ďalších vozidiel by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie. Centrum mesta je navyše najlepšie prístupné verejnou dopravou zo všetkých mestských častí.
25.	Jana P [redacted]	[redacted]	statná príloha	v samostatnej prílohe	
26.	Simona H [redacted]	[redacted]	1. K § 2 1) kompetencie mestskej časti pri zriaďovaní zón 2) vypustenie zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí	Neakceptované.	1) Kompetencie mestskej časti vo veci dočasného parkovanie nie je možné riešiť prostredníctvom VZN. Základným nástrojom na rozdelenie úloh samosprávy Bratislavy medzi Bratislavu a jej mestské časti a na úpravu postavenia a činnosti mestských orgánov a miestnych orgánov je Štatút hl. m. SR Bratislavy. Zároveň bude proces navrhovania a zriaďovania zón detailnejšie stanovený aj v zmluve o spolupráci medzi hl. mesto ma mestskou časťou. Mestská časť ako správca komunikácií 3. a 4. triedy má priamy dosah na schvaľovanie príslušných projektov organizácie dopravy. 2) Ucelené oblasti sú logickým parametrom rezidentského parkovania. V návrhu VZN je doplnený spôsob preukazovania zaplatenia úhrady za parkovanie.
			2. K § 4 ods. 8, doplniť vetu: "Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku."	Akceptované.	

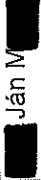
			3. K Prílohe č. 2, časť 1.3, platnosť rezidentskej parkovacej karty, vypustiť "zmenou bytu v rámci bytovej budovy".	Neakceptované.	Zmena bytu v rámci bytovej budovy je dôvodom na zánik karty vzhľadom na to, že limit na byt sú 3 rezidentské parkovacie karty. Zmenou bytu v rámci bytovej budovy nedochádza k zmene trvalého pobytu/občianskeho preukazu, ale k zmene počtu vydaných kariet na byt.
			4. K Prílohe č. 2, časť 2.1, podmienky vydania parkovacej karty NÁVŠTEVA	Neakceptované.	Parkovacia karta NÁVŠTEVA je priradená k bytu, je teda nevyhnutné určiť jedného žiadateľa, komu bude vydaná. Takáto úprava vo VZN nevyvoluje zdieľanie návštevných hodín aj medzi ďalšími obyvateľmi bytu na základe vzájomnej dohody.
			5. K Prílohe č. 2, časť 2.3, platnosť parkovacej karty NÁVŠTEVA, vypustiť "zmenou bytu v rámci bytovej budovy".	Neakceptované.	Zmena bytu v rámci bytovej budovy je dôvodom na zánik karty vzhľadom na to, že na jeden byt sa vydáva len jedna parkovacia karta NÁVŠTEVA.
			6. K Prílohe č. 2, časť 4.1, podmienky vydania abonentskej parkovacej karty, rozšíriť okruh žiadateľov.	Akceptované čiastočne.	Okruh je stanovený podľa obdobnej úpravy v českej legislatíve. V upravenom návrhu VZN je okruh rozšírený o osoby podnikajúce na základe osobitných predpisov.
27.	Ing. Ivan K [REDACTED]	[REDACTED]	Na úvod - s riešením parkovacej politiky súhlasím. Mám ale tieto, okrem iných, zásadné návrhy a pripomienky: 1. Do ruky sa mi dostalo skromné - listami - VZN so 7 paragrafmi. 2. Bod 2 - paragraf 4 - ŤZP - navrhujem vyslovene napísať, že pri bytových domoch budú doteraz obsadené a osadené miesta na parkovanie naďalej zachované aj s tabuľkami na evidenčné číslo vozidla ŤZP osoby. Vo vozidle bude platný parkovací preukaz postihnutej osoby. - ponechať parkovacie miesta pri bytových domoch tým obyvateľom, ktorí si ho platia, ako napr. v Petržalke za vyše 600 EUR a majú tam trvalý po-byt.. Je to významný príjem mestskej časti, o ktorý by nemala prísť. Parkovacia kartu, jej cenu, zachovať tak, ako bude schválená na prvé vozidlo. Parkovanie cez deň je možné označiť tabuľkou 08,00 - 16,00 hod, čo znamená, že v tom čase pred obytným domom trvalého bydliska občana a majiteľa auta môže parkovať aj niekto iný, keď majiteľ nebude doma. Tak som to mal aj ja, kým som neochorel a dostal som preukaz ŤZP osoby. A fungovalo to veľmi dobre. Takto vlastne máte do istej miery zabezpečené parkovanie áut obyvateľov,	Neakceptované.	2. Vyhradené parkovanie sa týka trvalého parkovania a je ošetrené v inom VZN. Navrhované VZN sa týka dočasného parkovania, preto nemôže byť riešené v tomto VZN. MČ bude mať príjem z rezidentských parkovacích kariet aj hodinového parkovania, ako kompenzáciu za stratu príjmov z vyhradeného parkovania. Vyhradené parkovacie miesta sú neefektívne. Po "spustení" rezidentskej zóny nebudú v zmysle zmluvy medzi MČ a mestom vydávané povolenia na nové vyhradené parkovacie miesta na EČV (okrem výnimiek - držiteľov parkovacích preukazov ZŤP), budú však dobiehať existujúce vyhradené miesta. Podľa Výskumného ústavu dopravného Žilina (Posúdenie dopravnotechnického riešenia a návrh prevádzkovo-organizačného zabezpečenia, 2013) platí v praxi pravidlo, že každé rezervované miesto pre konkrétneho užívateľa, je reálne využívané 30 % času a mimo tento čas, znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality.

			o čom vám, aspoň stále verím, predovšetkým IDE. Pritom vás chcem upozorniť na antidiskriminačný zákon č.365/2004 Zb.z a samozrejme na platnú Ústavu SR.	
		3. Bod 1 - paragraf 5 - ročnú cenu za rezidenčnú kartu pre ŤZP osoby navrhujem v sume 5 EUR na prvé auto. - rezidenčná karta - prvé auto 20 EUR - druhé auto 100 EUR - tretie auto 250 EUR Verím, že tieto návrhy, teda ani tak nie pripomienky, zhodnotíte pozitívne a zahrniete do parkovacej politiky vo VZN hl. mesta SR BRATISLAVY o dočasnom parkovaní motorových vozidiel.		3. Vozidlá označené parkovacím preukazom FO so zdravotným postihnutím nemusia byť registrované v systéme, pokiaľ parkujú na miestach pre nich vyhradených. Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Žiadosť o ňu je dobrovoľná. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná.

28.	Mária F	Paragraf 4: nie je uvedená definícia „zdieľaného vozidla“, ani jeho registrácia. Paragraf 5: nie je riešené dokladovanie-potvrdenie o parkovnom pri použití parkovacím automatom (parkovací lístok nemá tlačenu podobu), alebo aj bez neho, niekto môže mať potrebu položku vykázať ako odpočítateľnú položku napr., bude to mať oficiálny doklad pre daňový úrad z informačného systému? Príloha č. 1: nie sú uvedené konkrétne hodiny v rámci dňa, kedy bude parkovanie spoplatnené na konkrétnych uvedených uliciach (keď už sú tam ulice špecifikované), alebo vypustiť prílohu č. 1, ktorá by mala byť v kompetencii konkrétnej MČ === dôvodová správa, prečo to tam vôbec je. Nie je uvedený žiaden systém sankcionovania za porušenie VZN. Chýba dôvodová a dopadová štúdia VZN, z ktorej budú jasné dôvody a dopady na každodenný život občanov a to najmä na ich efektívne dopravenie sa denne denne napr. do práce = kvalitatívnych, kvantitatívnych, časových, finančných, aj bezpečnostných. Podľa toho treba stanovovať aj priority štatútu peňažného fondu:	Akceptované čiastočne.	Podmienky zdieľaného vozidla čerpajúceho zvýhodnenie budú upravené v prevádzkovom poriadku parkovacej politiky. Preukazovanie spôsobu zaplatenia úhrady je doplnené v návrhu VZN. Samozrejme, daňový doklad je súčasťou každého predaja v zmysle legislatívy. Parkovacie miesta nie sú vo všetkých častiach využívané rovnomerne, preto je potrebná ich regulácia. Čisto rezidentské parkovanie znemožňuje návštevy. Konkrétne dopravné značenie pre jednotlivé štvrte bude výsledkom návrhu dopravných inžinierov na základe prieskumov statickej dopravy. Systém sankcionovania vyplýva zo zákona o priestupkoch. Konkrétne dopravné značenie pre jednotlivé štvrte bude výsledkom návrhu dopravných inžinierov na základe prieskumov statickej dopravy. Spoplatnené budú tie lokality, kde dopyt prevyšuje 90 % ponuky v danom časovom úseku. Parkovacia politika nie je služba, je to spôsob regulácie statickej a dynamickej dopravy. Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akokoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná. Parkovanie vo verejnom priestore je dobrovoľné. Berie sa na vedomie.
		Štatút peňažného fondu na rozvoj udržateľnej mobility v Hlavnom meste SR Bratislave (3) Prostriedky fondu sa použijú na financovanie kapitálových výdavkov hlavného mesta, organizácii hlavného mesta a formou		

		Zvýhodnené podmienky pre vozidlá zapojené do e-car sharingu.	Neakceptované.	VZN v § 4 ods. 4 obsahuje ustanovenie o bezplatnom parkovaní vozidiel registrovaných v mestskom systéme zdieľaných vozidiel. Toto ustanovenie sa týka aj elektromobilov. Uvedenú problematiku možno podrobnejšie rozpracovať pri aktualizácii VZN v súvislosti s reálnym zavádzaním e-car sharingu.
30.	 Martin	Samostatná príloha	v samostatnej prílohe	
31.	 Eva	1. K § 1, vo VZN špecifikovať, že ustanovené úseky miestnych komunikácií sú vo vlastníctve hlavného mesta SR Bratislavy.	Neakceptované.	Ustanovenie § 4b zákona č. 135/1961 Zb. určuje aké komunikácie môžu byť zaradené do siete miestnych komunikácií.
		2. K § 2, obdobne ako pripomienka č. 1.	Neakceptované.	Defto ako pripomienka č. 1.
		3. K § 3, bližšie určiť spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest.	Neakceptované.	Návrh VZN jednoznačne ustanovuje, kto zabezpečuje prevádzku parkovacích miest. Týmto subjektom je hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava. Máme za to, že pod pojmom „spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest“ mal zákonodarcu na mysli, či prevádzku parkovacích miest bude vykonávať obec sama alebo tým poverí inú osobu. Náležitosti týkajúce sa technického charakteru prevádzky parkovacích miest nie je potrebné určiť VZN.
		4. K § 4 ods. 2	Akceptované čiastočne.	V návrhu VZN je doplnená možnosť parkovania držiteľov parkovacieho preukazu fyzickej osoby so zdravotným postihnutím za výrazne zvýhodnených podmienok na štandardných spoplatnených parkovacích miestach v zóne za podmienky predchádzajúcej registrácie konkrétneho vozidla.
		5. K § 4, doplniť ods. 10 - akým spôsobom môže vodič skontrolovať, či má zaplatenú úhradu a aký je stav parkovacej karty.	Neakceptované.	Uvedená problematika bude predmetom prevádzkového poriadku, nie je nevyhnutné ju upravovať vo VZN.
		6. K jednotlivým úsekmi miestnych komunikácií je potrebné uviesť počet parkovacích miest. Doplniť úseky miestnych komunikácií v ostatných mestských častiach.	Neakceptované.	Úseky uvedené v prílohe č. 1 vyplývajú z návrhov mestských častí. Konkrétny počet parkovacích miest bude predmetom projektov organizácie dopravy, nemusí byť uvedený vo VZN. Príloha č. 1 sa bude aktualizovať na základe spracovaných dopravných inžinierskych analýz a projektov organizácie dopravy.
		7. K Prílohe č. 2, rezidentská parkovacia karta, až po uspokojení všetkých žiadateľov o prvú rezidentskú kartu vydávať druhé a tretie karty.	Neakceptované.	Pri rezidentských parkovacích kartách má cenová diferenciácia pre 1./2./3. kartu za cieľ prave výrazné uprednostnenie domácností s jedným autom. Vydanie parkovacej karty neznamená garanciu voľného parkovacieho miesta v zóne. Ceny alebo možný počet parkovacích kariet na byť môžu byť po vyhodnotení reálnej situácie v zónach v budúcnosti upravené.

		8. K Prílohe č. 2, zvýšiť počet hodín pre kartu NÁVŠTEVA a umožniť vydanie viacerých kariet na jeden byt.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Navyšovanie počtu návštevných hodín by s veľkou pravdepodobnosťou v danej zóne spôsobovalo problém práve ostatným rezidentom pri parkovaní v blízkosti svojho bydliska. Hlavné mesto bude vyhodnocovať situáciu v konkrétnych zónach a využívanie návštevných hodín, pričom v budúcnosti môže dôjsť k úprave počtu alokovaných hodín, či už zvýšením alebo znížením. Parkovacia karta NÁVŠTEVA je priradená k bytu, je teda nevyhnutné určiť jedného žiadateľa, komu bude vydaná. Takáto úprava vo VZN nevyplúča zdielanie návštevných hodín aj medzi ďalšími obyvateľmi bytu na základe vzájomnej dohody.
32.	Sandra C [REDACTED]	1) Navrhujem, aby rezident jednej mestskej časti mal možnosť zakúpiť si parkovaciu kartu aj druhej mestskej časti za predpokladu, že v inej mestskej časti má miesto výkonu práce, resp. v inej mestskej časti majú trvalý pobyt jeho blízke osoby (§ 116 Občianskeho zákonníka) – podmienkou možností zakúpenia parkovacej karty inej mestskej časti by bolo preukázanie miesta výkonu práce (pracovnou zmluvou), resp. preukázanie trvalého pobytu blízkej osoby potvrdením trvalého pobytu. 2) Navrhujem zvýšenie počtu hodín pre návštevy na 500 hodín ročne.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Spoplatnené parkovanie bude zriadené len tam, kde obsadenosť parkovacích miest v príslušných časoch presahuje 90 %. V tomto prípade je cieľom parkovacej politiky regulovať nadbytočnú návštevnosť dopravu, s uprednostnením krátkodobého parkovania pred každodenným státím na ulici počas pracovného času a s uprednostnením presunu verejnou dopravou.
		3) Navrhujem, aby bolo možné si okrem hodinovej sadzby za parkovanie zakúpiť aj balíček na 12 hod. a 24 hod. za zvýhodnenú sadzbu, napr. v tarifnej zóne A balíček 12 hod za 16 eur a 24 hod. za 40 eur.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Spoplatnené parkovanie bude zriadené len tam, kde obsadenosť parkovacích miest v príslušných časoch presahuje 90 %. V tomto prípade je cieľom parkovacej politiky regulovať nadbytočnú cieľovú dopravu, s uprednostnením krátkodobého parkovania pred každodenným státím na ulici počas pracovného času a s uprednostnením presunu verejnou dopravou.
		4) Mysleli ste aj na ľudí, ktorí majú dve autá a obe parkujú vo vlastnej garáži? Koľko budú platiť za druhé auto, ak by si chceli kúpiť rovnaký bonus, ako chcete dať na prvé auto za 10 eur? Podotýkam, že dnes developeri pri kúpe 4-izbového bytu často túto kúpu podmieniajú kúpou 2 vlastných parkovacích	Berie sa na vedomie.	Podľa návrhu VZN je možné parkovaciu kartu BONUS získať pre maximálne tri vozidlá jednej fyzickej osoby.

33.	 Marek 		miest. Teda ľudí s 2 vlastnými parkovacími miestami nebude málo.	miest. Teda ľudí s 2 vlastnými parkovacími miestami nebude málo.	
			samostatná príloha	v samostatnej prílohe	
34.	 Ján M 		My občania Bratislavy, ŽIADAME p. primátora a mestské zastupiteľstvo hl. mesta SR Bratislavy, aby ZAPRACOVALI do predloženého návrhu VZN a Štatútu mesta tieto pripomienky, ALEBO sa vrátili k už schválenej parkovacej politike v teraz platnom VZN o dočasnom parkovaní a k nej schválili už len zmenu Štatútu pripravenú v roku 2018 bez možnosti prevádzkovať parkovací systém na základe koncesných zmlúv nie mestskými spoločnosťami. ŽIADAME pred schválením predloženého VZN aj Štatútu na základe týchto PRIPOMIENOK mestských častí - miestnych zastupiteľstiev i občanov z verejných diskusií tieto zapracovať a predložiť ich v dopracovanej verzii na opätovné pripomienkovanie a prerokovanie miestnym zastupiteľstvom a na verejnú diskusiu v septembri 2019 či neskôr: - zabezpečiť vypracovanie a zverejnenie pasportizácie parkovacích miest a analýzy dopadu zavedenia parkovacej politiky (s presným počtom parkovacích miest v mestských častiach s vyčíslením koľko ich ubudne vyznačením v súlade s dopravnými predpismi), - zabezpečiť zverejnenie finančnej analýzy príjmov z rezidenčných a abonentských kariet, hodinového parkovania a zverejnením metodiky, ktorá bola použitá na vypracovanie návrhu rozdelenia príjmov z výnosu úhrad	Poznámka: podané aj ako hromadná pripomienka (bez príloženého zoznamu, 244 signatárov na portáli www.peticle.sk v čase doručenia pripomienky) Berie sa na vedomie. Pokiaľ nie je istota zavedenia parkovacej politiky, nie je dôvod spracovávať detailné analýzy, ktoré sa v čase stanú zastarané a nepoužiteľné. Analýzy statickej dopravy sa budú vykonávať postupne v tých štvrtiach, ktoré mestské časti navrhnu ako prioritné pre zavedenie regulácie. Berie sa na vedomie. Pripomienka sa netýka návrhu VZN.	

	za parkovanie, - požadujeme , aby všetky karty "Rezident 1, 2, 3," boli rovnako spoplatnené a stáli rovnako 50 Eur, čím sa vyhneme sporom v domácnostiach a žiadame aj aby všetky tieto karty mali rovnaké výhody	Neakceptuje sa. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve <i>vigilantibus iura scripta sunt</i> (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatní včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín) K bodu 3 a 4: Jednotlivé rezidentské zóny budú vyznačené vodorovným aj zvislým dopravným značením, ktoré budú jasne zrozumiteľné pre vodičov. Zákon definuje čo je parkovacie miesto - t. j. úsek miestnej komunikácie označený príslušnou dopravnou značkou, preto nemôže byť upravené vo VZN. Parkovacia politika nie je služba, je to spôsob regulácie statickej a dynamickej dopravy. Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akakoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná. Neakceptuje sa. Parkovacia politika je spôsob regulácie dopravy, nie sociálna politika či politika na podporu rodín. Navrhovaná úľava pre rodiny s deťmi nie je adresná, nerieši, či daná rodina má príjem 500 alebo 5 000 eur mesačne. Berie sa na vedomie. Navrhovaný dátum nadobudnutia účinnosti je 1.8.2019, mesto musí obstaráť informačný a platobný systém, s prevádzkou parkovania sa preto nezačne skôr ako o 12 až 18 mesiacov. Podrobnosti povinností
	- požadujeme novú „Rodinnú parkovaciu kartu“, ktorá by bola vydaná: - Len pre jedno auto v domácnosti so splnením podmienok parkovacej politiky - Pre rodinu s deťmi do 12 rokov - Obsahovala by predĺženie časového limitu možnosti parkovania v iných zónach z 2 hodín na 6-8 hodín za deň	
	- požadujeme v Štatúte dať možnosť mestským častiam Bratislavy uznesením miestneho zastupiteľstva pristúpiť a odstúpiť od celomestskej parkovacej politiky Bratislavy s 1	

ročnou výpovednou dobou, ktorá začína plynúť nasledujúcim dňom po dni platnosti uznesenia miestneho zastupiteľstva o odstúpení z parkovacej politiky - požadujeme pre druhy Parkovacích kariet „Rezident 1, 2, 3, a BONUS“, že nebudú musieť platiť na územiach zón počas obdobia najviac dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. - požadujeme, aby Parkovacím kartám „Rezident 1, 2, 3, a BONUS“ bolo umožnené do 31. 12. 2022 bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je priradená, na parkovacích miestach v iných zónach s tarifným pásmom A, B, C a D kumulatívne v rozsahu 8 hodín denne. - požadujeme, aby do času zapojenia sa do systému dočasného parkovania na území hlavného mesta, prevádzkovala parkovacie miesta na úsekoch miestnych komunikácií I. - IV. triedy určených v tomto nariadení príslušná mestská časť“. - požadujeme, aby nariadenie obsahovalo ustanovenia, ako sa zabezpečí funkčnosť parkovacej politiky aj počas dočasného výpadku informačného systému a ako bude potvrdená platba za lístok v prípade výpadku. - požadujeme, aby najneskôr na rokovanie Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy, na ktoré bude predložené na schválenie toto nariadenie, bola predložená na schválenie uvedenému zastupiteľstvu aj „Štúdia možnosti realizácie záchytných parkovísk a parkovacích domov v Bratislave“, v ktorej bude jednoznačne uvedené, ktoré záchytné parkoviská a parkovacie domy v mestských častiach a v akom termíne plánuje hlavné	hlavného mesta a mestských častí budú upravené v zmluve o spolupráci. Jej návrh zaslalo hlavné mesto na pripomienkovanie mestským častiam. Neakceptuje sa. Návrh nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje dlhodobé parkovanie v miestach, kde už dnes dopyt vysoko prevyšuje ponuku parkovacích miest (čo sa netýka len Starého Mesta). Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac. Berie sa na vedomie. Prevádzka parkovacích miest mestskými časťami v prechodnom období do spustenia celomestskej parkovacej politiky bude predmetom novej úpravy predkladaného znenia návrhu dodatku Štatútu. Neakceptuje sa. V prípade technickej poruchy na strane prevádzkovateľa, ktorou sa znemožní úhrada parkovného bude možnosť domnelého priestupcu podať odpor voči platobnému rozkazu, respektíve tak ako doposiaľ namietat' v rámci vyjadrenia k priestupku. V prípade, že sa takáto porucha potvrdí, správny orgán upustí od uloženia sankcie. Predmetný postup upravuje príslušná legislatíva. Berie sa na vedomie. Pripomienka sa netýka návrhu VZN. Magistrát paralelne pripravuje opatrenia na podporu MHD (preferencia MHD), na výstavbu záchytných parkovísk a parkovacích domov. Nepovažujeme však za vhodné, zvyšovať vodičov zľavami v MHD a dlhoročných cestujúcich nie. Hlavné mesto už teraz intenzívne komunikuje s vybranými MČ o vhodných pozemkoch na nadstavby parkovísk alebo stavby parkovacích domov. O konkrétnych projektoch bude priebežne informovať na príslušných komisiách a na pôde mestského zastupiteľstva (z dôvodu financovania).
--	--

36.	Michal L [REDACTED]	V návrhu VZN v prílohe o rezidentských kartách uvádzate, že žiadateľ musí mať trvalý pobyt v byte, ktorý rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie. Navrhujem skrátiť znenie celého odstavca len na: "má trvalý pobyt v zóne, pre ktorú je karta vydaná" bez slov "v byte". Odôvodnenie: Pri súčasnej forme znenia vyrábate problém pre ľudí, ktorí si z finančných dôvodov nevedeli kúpiť byt, ale kúpili si len apartmán, alebo inú formu priestoru, ktorú stavebný zákon podľa §43b nepovažuje za bytovú budovu, alebo byt. Keďže odvolávate na stavebný úrad, tak týmito odpoirate mnohým finančne práve slabším riadnym obyvateľom Bratislavy právo na rezidentskú kartu. Ak sa budete odvolávať len na trvalý pobyt, ktorý sa dá prideliť aj do apartmánu, tak tento problém vznikáť nebude.	Neakceptované.	Limitovanie počtu rezidentských parkovacích kariet vo vzťahu k bytom je navrhnuté najmä z dôvodu účinnejšej regulácie statickej dopravy, a to osobitne v sídliskových lokalitách. Obdobná úprava funguje v slovenských mestách Košice a Trenčín. Apartmány nie sú určené na trvalé bývanie.
37.	Ľubomír F [REDACTED]	Navrhovaný text znenia všeobecne záväzného nariadenia: nahradíť text v prílohe č.2 " trvalý pobyt" alebo jeho skloňovaný ekvivalent za " trvalý alebo prechodný pobyt" a jeho skloňovaný ekvivalent Odôvodnenie: V zmysle zákona č. 253/1998 Z. z. Zákona o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky sa pobytom na účely evidencie pobytu občanov sa rozumie trvalý pobyt a prechodný pobyt. Ústava hovorí čl 2 (3) Každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, a nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá. Podľa § 2 ods. 1 zákona č. 365/2004 Z.z. dodržiavanie zásady rovnakého zaobchádzania spočíva v zákaze diskriminácie z dôvodu pohlavia, náboženského vyznania alebo viery, rasy, príslušnosti k národnosti alebo etnickej skupine, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, manželského stavu a rodinného stavu, farby pleti, jazyka, politického	Neakceptované.	Trvalý pobyt je základným kritériom rezidentského parkovania v európskych mestách.

		alebo iného zmysľania, národného alebo sociálneho pôvodu, majetku, rodu alebo iného postavenia. Podľa § 2 ods. 2 zákona č. 365/2004 Z.z. pri dodržiavaní zásady rovnakého zaobchádzania je potrebné prihliadať aj na dobré mravy na účely rozšírenia ochrany pred diskrimináciou.			
		K tejto problematike je viacero rozhodnutí najvyššieho a ústavného súdu. Chápem že na trvalý pobyt je naviazaný rozpočet obce, ale v zmysle zákonov nemožno znevýhodniť obyvateľov Bratislavy s prechodným pobytom.			
38.	Zdenko N		a) Diferenciácia rezidenčných poplatkov	Neakceptované.	Vydávanie a cenová diferenciácia parkovacích kariet vo vzťahu k bytu vychádza z verejného záujmu, ktorým je regulácia statickej dopravy a riešenie kritickej situácie parkovania na miestnych komunikáciách nielen v historickej časti Starého mesta, ale aj v ostatných mestských častiach Bratislavy. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.)
		b) Parkovacie miesta	Neakceptované.		Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Cieľom regulácie je zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. V zmysle zákona 135/1961 (cestný zákon), § 6a, "parkovacie miesta a stanovišťa vozidiel taxislužby musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami." Cieľom regulácie parkovania je aj zlepšenie kvality verejného priestoru a zlepšenie pozície iných účastníkov cestnej premávky ako vodičov motorových vozidiel, nie je preto možné vychádzať z premisy zachovania statusu quo, ktorého charakteristika je degradácia verejných priestorov neustále sa rozširujúcim počtom parkujúcich motorových vozidiel.

		c) Mestská časť – zóna	Berie sa na vedomie.	Rozsah pilotných projektov bude individuálny v jednotlivých mestských častiach, nie všade je účelné regulovať parkovanie naraz na území celej mestskej časti. Postupné rozširovanie regulácie parkovania na základe meniacej sa dopravnej situácie je postup uplatnený aj v iných európskych mestách.
		d) Špeciálne životné situácie	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie. Navýšenie parkovacích hodín pre návštevy môže spôsobiť zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. Dopad počtu hodín pre návštevy sa bude vyhodnocovať, pričom v budúcnosti môže dôjsť k úprave (zvýšeniu alebo zníženiu) počtu alokovaných hodín. Pri abonentskej parkovacej karte je doplnené v návrhu VZN podnikanie podľa osobitných predpisov. Pri nájomnom vzťahu k vozidlu nie je umožnené požičiavanie vozidla medzi fyzickými osobami z dôvodu možnosti zneužitia. VZN jasne upravuje platnosť rezidentskej parkovacej karty.
		Technické pripomienky.	Akceptované čiastočne.	
39.	Milan P [REDACTED]	Týmto Vás žiadam o ponechanie vyhradených parkovacích miest pre ZŤP spolu s značením príslušného evidenčného čísla vozidla pre ktoré je parkovanie vyhradené. Rozumiem potrebe parkovacej politiky, aj spolu s spoplatnením možnosti parkovania. Mám dcéru narodenú v auguste 2008 s diagnózou DOWNOV syndróm, a manželku pacientku psychiatrie na invalidnom dôchodku. Na auto sme denne odkázaní kvôli dopravě do školy, z Petržalky do Dúbravky, a s dvoma mentálne postihnutými hľadať denne voľné parkovacie miesto je pre nás mimoriadne náročné.	Berie sa na vedomie.	Vyhradenie parkovacích miest pre ŤZP pre konkrétne evidenčné čísla bude naďalej možné za predpokladu vlastníctva príslušného parkovacieho preukazu. Vyhradené parkovacie miesta nie sú predmetom VZN.
40.	Henrich K [REDACTED]	samostatná príloha	Neakceptované.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k napĺňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.

41.	Martina U[redacted]	[redacted]	1. K § 2 1) kompetencie mestskej časti pri zriaďovaní zón 2) vypustenie zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí	Neakceptované.	1) Kompetencie mestskej časti vo veci dočasného parkovanie nie je možné riešiť prostredníctvom VZN. Základným nástrojom na rozdelenie úloh samosprávy Bratislavy medzi Bratislavu a jej mestské časti a na úpravu postavenia a činnosti mestských orgánov a miestnych orgánov je Štatút hl. m. SR Bratislavy. Zároveň bude proces navrhovania a zriaďovania zón detailnejšie stanovený aj v zmluve o spolupráci medzi hl. mesto ma mestskou časťou. Mestská časť ako správca komunikácií 3. a 4. triedy má priamy dosah na schvaľovanie príslušných projektov organizácie dopravy. 2) Ucelené oblasti sú logickým parametrom rezidentského parkovania. Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k napĺňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014. V návrhu VZN je doplnený spôsob preukazovania zaplattenia úhrady za parkovanie.
			2. K § 4, vypustiť ods. 3	Neakceptované.	
			3. K § 4 ods. 8, doplniť vetu: "Zaplattenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku." 4. K § 5, vložiť nový odsek 2, ktorý znie: "2) Do 30. 06. 2026 sa držiteľovi rezidentskej parkovacej karty ročnej, vydané spoločnosťou BPS PARK a.s. (ďalej len "karta BPS") znižuje výška úhrady za rezidentskú parkovaciu kartu o cenu, ktorú držiteľ za kartu BPS preukázateľne zaplatil." Pôvodný odsek 2) označiť ako ods. 3	Akceptované.	
			5. K Prílohe č. 2 V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v bode 3 na konci vety v poslednej odražke nahradiť bodku čiarkou a doplniť slovo „alebo“ a doplniť odsek 4, ktorý znie: 4. je držiteľom karty BPS.	Neakceptované.	Rezidentská karta ja vydávaná pre konkrétnu zónu. Zatiaľ nie je zjrejmé, ako budú členené rezidentské karty na území Starého Mesta, rovnako sa predpokladá, že BPS bude aj naďalej prevádzkovať parkovanie na vybraných komunikáciách 3. a 4. triedy v Starom Meste. Ustanovenia týkajúce sa zníženie výšky úhrady pred držiteľov parkovacích kariet BPS bude možné zapracovať až po stanovení zónácie v mestskej časti.
42.	Dipl. Ing. Kyrylo S[redacted]	[redacted]	V §4 ods. 2 umožniť dočasné parkovanie v zónach pre vozidlá s parkovacím preukazom ZTP bez spoplatnenia, alternatívne poskytnúť bonusovú kartu pre ZTP v rozsahu 8 hodín denne pre pásma B, C, D.	Akceptované čiastočne.	Podmienka v bode č. 2 sa pri parkovacích kartách BPS nepreukazuje. Ustanovenia týkajúce sa zníženie výšky úhrady pred držiteľov parkovacích kariet BPS bude možné zapracovať až po stanovení zónácie v mestskej časti. Zapracované zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s parkovacím preukazom ZTP - so zľavou 90 % za podmienky predchádzajúcej registrácie.

43.	JUDr. Richard H. [REDACTED]	[REDACTED]	Upraviť znenie návrhu VZN tak, aby sa za motorové vozidlo zamestnávateľa považovalo i vozidlo používané zamestnávateľom na základe úverovej zmluvy, alebo zmluvy o finančnom leasingu alebo zmluvy o operatívnom leasingu.	Berie sa na vedomie.	Predložené znenie návrhu VZN podľa názoru spracovateľa nevylučuje požadované možnosti vzťahu k vozidlu, t. j. vozidlo používané zamestnávateľom na základe úverovej zmluvy, alebo zmluvy o finančnom leasingu alebo zmluvy o operatívnom leasingu. Praha má spracovanú podrobnú metódu pre vydávanie parkovacích kariet, ktorá však nie je súčasťou tamojšieho všeobecne záväzného nariadenia. Bratislava spracuje obdobný manuál v rámci ďalšej fázy prípravy parkovacej politiky.
			Bližšie upraviť vo VZN, čo všetko žiadateľ predkladá a konkrétne čím preukazuje splnenie konkrétnych podmienok.	Berie sa na vedomie.	Podrobnosti budú upravené v prevádzkovom poriadku, resp. samostatnej metodike pre vydávanie parkovacích kariet.
44.	Michal S. [REDACTED]	[REDACTED]	Som Bratislavčan a trvalý pobyt mám v inej mestskej časti a bývam v inej. Podľa dostupného návrhu parkovacej politiky sa rezidentská parkovacia karta vydáva iba pre oblasť trvalého pobytu. Čo v mojom prípade znamená, že by som nemohol dostať rezidentskú kartu pre mestskú časť kde bývam, lebo trvalý pobyt mám v inej mestskej časti. V mestskej časti, kde bývam by som bol iba návštevník a musel by som platiť hodinové parkovné. Aby som mohol dostať rezidentskú parkovaciu kartu musel by som si zmeniť trvalý pobyt a vybaviť všetky nové doklady (občiansky, vodičský, technický, pas, preukaz poistencu,...). Vybavovanie doklad je časovo dosť náročné a sú za to na úradoch aj poplatky.	Neakceptované.	Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zrealizovanie počtu obyvateľov v jednotlivých mestských častiach a celkovo Bratislave a príslušné rozdelenie financií podľa trvalého pobytu. Je na slobodnom rozhodnutí držiteľa motorového vozidla, či sa mu oplatí prehlásiť si trvalý pobyt do bytu, v ktorom reálne žije. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských, ale aj českých, nemeckých a iných európskych mestách.

			odidu od rodičov ale trvalý pobyt si nechajú na rodičovskej adrese. Ak si kvôli parkovacej politike bude treba meniť trvalé pobyty aj keď som Bratislavčan, tak bude to komplikácie pre veľké množstvo obyvateľov a potom aj pre úrady, keď sa počet žiadostí o zmenu trvalého pobytu výrazne zvýši.		
45.	Vladimír D.		1. K § 1, slová „parkovanie a spôsob jej platenia“ nahradiť slovami „parkovanie, spôsob jej platenia a spôsob preukazovania jej zaplatenia“.	Akceptované.	Upravené znenie § 1. Vo návrhu VZN je doplnený spôsob preukazovania zaplatenia úhrady (§ 6, ods. 5 a § 8, ods. 6).
			2. K § 2, znenie v návrhu označiť ako odsek 1, aplikovať skratku „parkovacie miesta“ zavedenú v § 1 a na konci pripojiť slová: „Zónou nemožno obmedziť ani inak zasiahnuť do práv nadobudnutých individuálnymi správnymi aktmi, hlavne na základe stavebného zákona a zákona o pozemných komunikáciách.“	Akceptované čiastočne.	Skratka "parkovacie miesta" aplikovaná. Navrhovaná dopĺňajúca veta je mimo rámca VZN.
			3. K § 2, za novo označený odsek 1 pridať odseky 2 až 9, ktoré popisujú pravidlá zriaďovania zón.	Neakceptované.	Vychádzajúc zo znenia § 6a ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), predloženým nariadením hlavné mesto určuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel, spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia. Pripomienkou navrhované znenie nespadá pod zákonné splnomocnenie, samotný spôsob a proces určovania jednotlivých zón nie je potrebné upravovať všeobecne záväzným nariadením.
			4. K § 4, v odseku 1 bodku na konci nahradiť čiarkou a pripojiť slová: „ak nie je neskôr	Akceptované.	

	upravené inak".		
	5. K § 4, v odseku 2 na konci pripojiť: „Takto označené vozidlo môže na vyznačenom parkovacom mieste v zóne v čase spoplatnenia stáť aj bez zaplatenia úhrady.“	Akceptované čiastočne.	V návrhu VZN je zapracované zvýhodnené dočasné parkovanie v zóne pre vozidlá s parkovacím preukazom ZŤP - so zľavou 90 % za podmienky predchádzajúcej registrácie. Bezplatné parkovanie na vyhradených miestach pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím je upravené jednoznačne.
	6. K § 4, v odseku 5 vypustiť druhú vetu a jej upravenú podobu uviesť v novom odseku 8.	Akceptované čiastočne.	Spôsob platenia úhrady je v prepracovanom znení návrhu VZN popísaný v § 6.
	7. K § 4, v odseku 6 druhú vetu nahradiť znením, v ktorom sa stanovujú typy parkovacích kariet.	Akceptované čiastočne.	Parkovacie karty sú v prepracovanom znení návrhu VZN upravené v § 7 až § 20.
	8. K § 4, v odseku 7 za slová „v zóne“ pripojiť slová „v čase spoplatnenia“, vypustiť zátku a slová v nej.	Akceptované čiastočne.	Uvedený odsek je v návrhu VZN vypustený.
	9. K § 4, za odsek 7 vložiť nový odsek 8, ktorý definuje spôsob preukázania zaplatenia úhrady.	Akceptované čiastočne.	Do návrhu VZN je doplnený spôsob preukázania zaplatenia úhrady, ale v inom ako navrhovanom znení. Príslušné ustanovenia sú uvedené v § 6, ods. 5 a § 8, ods. 6.
	10. K § 4, v novo označenom odseku 10 (pôvodne ods. 9) vypustiť slová „platiteľovi úhrady“.	Akceptované čiastočne.	V upravenom znení návrhu VZN sa nevracanie nespotrebovanej časti úhrady platiteľovi úhrady uvádza len pri parkovacích lístkoch (§ 6, ods. 7).
	7. (strana 4) Za § 4 návrhu vložiť nový § 5, ktorý definuje podmienky pre evidovanie a využívanie parkovacích kariet - kompletné znenie návrhu v samostatnej prílohe.	Akceptované čiastočne.	Z hľadiska formálnej úpravy sú všetky ustanovenia k parkovacím kartám definované v tretej časti návrhu VZN, v § 7 až § 20. Neakceptuje sa vylúčenie kritéria trvalého pobytu pre vydávanie rezidentských parkovacích kariet. Trvalý pobyt je základným kritériom rezidentského parkovania v európskych mestách. Neakceptuje sa navrhovaná úprava pri nájomnom vzťahu k vozidlu. Požičanie vozidla medzi fyzickými osobami nie je umožnená z dôvodu možnosti zneužitia. Upravená možnosť používania parkovacej karty pri úmrtí držiteľa počas prebiehajúceho dedičského konania.
	8. (strana 8) V novo označenom § 6 zjednotiť spôsob písania meny na eur a tiež miesto uvádzania. Slová „rezidentská parkovacia karta“ nahradiť slovami „Parkovacia karta REZIDENT“ a slová „abonentská parkovacia karta“ nahradiť slovami „Parkovacia karta ABONENT“. Návrh zabezpečuje jednotnosť jazyka predpisu a zosúladenie formy.	Akceptované čiastočne.	Spôsob písania meny zjednotený. Názvy parkovacích kariet sú zjednotené v príslušných ustanoveniach VZN.

		9. (strana 8) Prepracovať prílohu č. 1, aby zodpovedala zákonu.	Neakceptované.	Podľa § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len "parkovacie miesta"). Z citovaného znenia zákona nevyplýva, že obec musí jednotlivo vymedziť každé parkovacie miesto. V prípade uvedenia miestnej komunikácie bez špecifikácie úseku ide o vymedzenie komunikácie v celej jej dĺžke. Vo viacerých mestách na území Slovenskej republiky platia všeobecne záväzné nariadenia, ktoré ustanovujú úseky miestnych komunikácií rovnakým spôsobom, tzn. sú vymedzené prostredníctvom názvu ulice alebo iného verejného priestranstva. Takéto vymedzenie považujeme za jednoznačné a pre občana zrozumiteľné. Príloha č. 1 bude priebežne doplňaná a aktualizovaná na základe spracovaných dopravných inžinierskych analýz a návrhov zón dočasného parkovania.
		10. (strana 9) Vypustiť prílohu č. 2.	Akceptované.	Parkovacie karty sú v prepracovanom znení návrhu VZN upravené v § 7 až § 20.
		11. (strana 9) Zväziť doplnenie návrhu nariadenia o úpravy vo vzťahu k stanoviskám vozidiel taxislužby.	Neakceptované.	Obec nie je povinná určiť úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel a na stanovištia vozidiel taxislužby jedným všeobecne záväzným nariadením.
46.	Olga B	1. Podľa § 2 sa „úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1 tohto nariadenia“. Navrhujeme doplniť toto ustanovenie o informáciu, kto bude mať určovaciu právomoc, akým spôsobom a na základe akých kritérií sa tieto úseky a na aké časové obdobie zaradia do zón/y.	Neakceptované.	Ustanovenie § 6a zákona č. 135/1961 Zb. oprávňuje obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel. Na základe tohto splnomocnenia určilo hlavné mesto všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie, tieto úseky sú uvedené v prílohe č. 1 návrhu nariadenia. Zaradenie miestnych komunikácií do zón slúži najmä na určenie rezidentských oblastí. Kritériá, na základe ktorých sa vymedzia úseky miestnych komunikácií do zón, nie je v zmysle zákonného splnomocnenia potrebné upraviť VZN. Jednotlivé zóny budú navrhovať mestské časti na základe dopravných analýz. Spôsob definovania zón bližšie upravuje zmluva o spolupráci medzi hlavným mestom a príslušnou mestskou časťou.
		2. § 4 ods. 1, spresniť pojem "vozidlo". 3. § 4 ods. 1, nie je jasné, ako sa bude kontrolovať úhrada za parkovanie a aké bude dopravné značenie.	Akceptované. Neakceptované.	Upravené znenie na "motorové vozidlo". Spôsob kontroly úhrady upravuje § 4 ods. 8 VZN, podľa ktorého zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme. Spôsob riešenia dopravného značenia a spôsob parkovania na vymedzených úsekoch nie je potrebné upraviť všeobecne záväzným nariadením.
		4. § 4 ods. 3, doplniť informáciu o spôsobe evidencie elektromobilov, zvýhodniť aj hybridné vozidlá.	Neakceptované.	Uvedená problematika bude predmetom prevádzkového poriadku, v § 4 ods. 3 sa doplní odkaz na prevádzkový poriadok. Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k naplneniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.

		5. 4 ods. 5, rozšíriť spôsoby platby.	Neakceptované.	Daňový doklad aj potvrdenie o začatí parkovania bude súčasťou každej transakcie (papier, email, SMS s linkom na stiahnutie) a/alebo ako súhrn za mesiac (faktúra, a pod.). Uvedené nie je potrebné upraviť vo VZN. Papierové parkovacie lístky nebudú vydávané.
		6. § 4 ods. 5 nariadenia navrhujeme doplniť o riešenie sporných situácií vzniknutých počas platby a po nej.	Neakceptované.	Uvedená problematika bude predmetom prevádzkového poriadku.
		7. § 4 ods. 7, nie je jasné, ako bude hradené parkovné v prípade zaujatia parkovacieho miesta servisnými službami.	Neakceptované.	VZN stanovuje, kto je platiteľom úhrady. Zákon o cestnej premávke v § 40 upravuje povinnosti pre vozidlá so zvláštnymi výstražnými zvukovými znameniami alebo svetlami.
		8. Podľa § 4 ods. 8 je za kontrolu úhrady parkovného zodpovedný prevádzkovateľ. Z návrhu nie je zrejmé, aký postup zvolí prevádzkovateľ pri dlhodobom odstavených vozidlách bez zaplateného parkovného.	Neakceptované.	Podmienky odstraňovania vozidiel upravuje zákon o cestnej premávke, nie je možné ich modifikovať VZN.
		9. Podľa Prílohy č. 2 nariadenia je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Z návrhu nie je jasné, ako sa budú riešiť občania s trvalým pobytom v Bratislave, ktorí parkujú so štyrmi a viac autami v spoplatnenej zóne, keď spĺňajú podmienky na udelenie rezidentskej parkovacej karty (napr. v prípade súbehu služobných, podnikateľských a súkromných vozidiel).	Berie sa na vedomie.	Návrh VZN je upravený tak, že jednému žiadateľovi (rezidentovi) je možné vydať len jednu rezidentskú kartu.
		10. V § 5 ods. 1 nariadenia je stanovená výška úhrady pre jednotlivé tarifné pásma. Z návrhu nie je jasné, na základe akého podkladu a rozboru bola stanovená cena za hodinové parkovné. Vzhľadom na dopravnú situáciu v Bratislave a chýbajúce parkovacie domy (aj v našej MČ) navrhujeme postupovať pri stanovení ceny parkovného ako vo Viedni - úzke historické centrum ustanoviť za zónu s najvyšším hodinovým parkovným (vo Viedni je táto cena 3 eurá za pol hodiny) a ostatná časť mesta by mala zostať ako jedno tarifné pásmo, ktoré by bolo spoplatnené jednotnou tarifikou. (...) Dalej navrhujeme zvážiť možnosť zníženia alebo pozastavenia úhrady parkovného počas víkendov a sviatkov s výnimkou historického centra mesta.	Neakceptované.	Navrhované cenové pásma zohľadňujú možnosť efektívnej regulácie parkovania s ohľadom na rozdielny dopyt po parkovaní v rôznych zónach. Rôzne cenové hladiny sú bežné aj v iných mestách a neznamenajú neprehľadnosť systému. Cez víkendy a sviatky sa nepredpokladá platený režim za parkovanie. Konkrétne časy spoplatnenia vyplynú zo spracovania dopravnoinžinierskych analýz.

		11. Podľa prílohy č. 2 nariadenia časti 2.2 umožňuje parkovacia karta NAVŠTEVA bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná, v určitom rozsahu. Navrhovaný rozsah parkovacích hodín je podľa našej mienky nízky, a preto navrhujeme navýšiť oba varianty minimálne o 100 hodín.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Navyšovanie počtu návštevných hodín by s veľkou pravdepodobnosťou v danej zóne spôsobovalo problém práve ostatným rezidentom pri parkovaní v blízkosti svojho bydliska. Hlavné mesto bude vyhodnocovať situáciu v konkrétnych zónach a využívanie návštevných hodín, pričom v budúcnosti môže dôjsť k úprave počtu alokovaných hodín, či už zvýšením alebo znížením.
		12. Nie je zrejmé, či a akým spôsobom budú vydávané parkovacie karty pre drobné ubytovacie zariadenia, ktoré boli postavené podľa starých noriem a nemajú k dispozícii dostatok parkovacích miest.	Berie sa na vedomie.	VZN jasne definuje druhy parkovacích kariet.
		13. Navrhujeme zväziť zavedenie novej parkovacej karty, tzv. sezónnej parkovacej karty ako je v zahraničí (v prílohu č. 4 k pripomienkam), ktorá by mala obmedzenú územnú a časovú platnosť, pričom by zvýhodňovala parkovanie v záhradkáckych oblastiach na území Bratislavy. Podmienkou pre vydanie takejto parkovacej karty by bolo vlastníctvo pozemku alebo nájomný pomer.	Neakceptované.	Hlavné mesto momentálne nepredpokladá reguláciu parkovania v záhradkáckych oblastiach.
		14. Pri dopravnom riešení parkovania a určovaní rezervovaných miest pre ŤZP prizvať odborníkov na túto problematiku, toto sa najmä týka riešenia dopravných problémov na komunikáciách so zvýšeným pohybom ŤZP.	Berie sa na vedomie.	Hlavné mesto už komunikuje s príslušnými organizáciami a odborníkmi.
		15. Návrh VZN postráda definíciu pojmov použitých v znení VZN, pričom ich použitie nie je jednotné a nekorešponduje s inými zákonmi (napr. zákonom o cestnej premávke). Navrhujeme doplnenie vysvetlenia použitých pojmov za účelom jednoznačnosti.	Akceptované čiastočne.	Pojmy, ktoré neboli v návrhu VZN jednotne použité, spracovateľ návrhu nariadenia zjednotil. Návrh nariadenia nemusí obsahovať vysvetlenie jednotlivých pojmov. Nariadenie zároveň odkazuje na osobitné zákonné ustanovenia v rámci ktorých je precizovaná príslušná úprava.
		16. Odporúčame, aby pri zavedení nového systému parkovania v rámci Bratislavy prebehla riadna informačná kampaň, ktorá bude informovať o novinkách všetkých návštevníkov Bratislavy, včítane vydania informačného materiálu vo viacjazyčnej mutácii.	Berie sa na vedomie.	Informačná kampaň bude súčasťou zavádzania parkovacej politiky.
47.	 Martin	1. Ceny považujeme za prijateľné a žiadame, aby neboli znížované. Poplatok za prvú rezidentskú parkovaciu kartu je menší než cena jednej plnej nádrže pohonných hmôt a podľa nášho názoru nepredstavuje sumu, ktorú si držiteľ auta nemôže dovoliť.	Berie sa na vedomie.	

		2. Zľavu 50 % pre elektrické vozidlá (§ 4 ods. 3) považujeme za príliš vysokú. Chápeme zámer mesta zvýhodniť majiteľov vozidiel, ktoré neprodukujú emisie škodlivých látok lokálne, ale aj elektrický automobil je stále len individuálnym dopravným prostriedkom a zabera rovnaký verejný priestor, ako vozidlo so spalovacím motorom. Navrhujeme, aby elektrické vozidlá mali zľavu na parkovnom 20 %.	Neakceptované.	Hlavné mesto zvolilo filozofiu zvýhodnenia elektromobilov len pri krátkodobom parkovaní z dôvodu, že v tomto prípade má vozidlo pri pohybe po meste nižšiu environmentálnu stopu ako motorové vozidlá so spalovacím motorom. Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k napĺňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.
		3. Žiadame, aby mesto neakceptovalo hromadnú pripomienku iniciovanú poslancom Mrvom. Jeho pripomienka požaduje odstrániť všetky faktory motivujúce obyvateľov, aby autá používali menej alebo vôbec. Takto vyprázdnená parkovacia politika by nemala praktický význam.	Berie sa na vedomie.	Hlavné mesto sa nestotožňuje s hromadnou pripomienkou iniciovanou Ing. Jánom Mrvom.
		4. Navrhujeme, aby mesto revidovalo zámer odsunúť vytváranie parkovacích zón až na rok 2021 a začalo s vytváraním zón skôr. V druhej polovici volebného obdobia bude omnoho ťažšie nájsť politickú odvahu na takýto krok, v dôsledku čoho existuje veľké nebezpečenstvo, že VZN zostane, rovnako ako to súčasné, len na papieri a v praxi sa uplatňovať nebude.	Berie sa na vedomie.	Pripomienka nie je predmetom znenia VZN. Hlavné mesto má záujem o čo najskoršie spustenie pilotných zón. Zabezpečenie prevádzky zo strany mesta si však vyžaduje časovú a organizačnú prípravu, vrátane obstarania centrálného informačného systému.
48.	Ján V	Vážení páni, dovolte aby som reagoval na parkovaciu politiku v Bratislave a mám tieto návrhy a pripomienky. K § 4 – TŽP, že parkovacie miesta budú obsadené a osadené tabuľkami na parkovanie s evidenčným číslom TŽP osoby, s platným parkovacím preukazom za sklom postihnutej osoby. Aby na týchto miestach parkovali aj občania TŽP z iných ulíc. Je to v rozpore s konštitúciou Slovenskej republiky a s antidiskriminačným zákonom č. 356/2004 Zb.z. Vedenie mesta zanedbalo parkovaciu politiku a teraz chcú obyvateľov Bratislavy brať ako rukojeťníkov. V roku 1989 sa mala začať výstavba Metra, boli rezervované aj peniaze na začatie výstavby, nevhodným spôsobom do toho zasiahol primátor Ing. Roman Hofbauer a smrteľnú radu dali mestskí poslanci, ktorí sa akože nevedeli rozhodnúť pre typ metra, preto	Berie sa na vedomie.	Vyhradené parkovanie sa týka trvalého parkovania a je ošetrené v inom VZN. Navrhované VZN sa týka dočasného parkovania, preto nemôže byť riešené v tomto VZN. Osoby, ktoré sú držiteľmi parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím a majú vyhradené parkovacie miesto pre konkrétne vozidlo budú môcť parkovať na danom mieste bez ďalších poplatkov. Vo Švajciarsku existujú iné zákony, vo všetkých stredne veľkých mestách však platí regulované parkovanie. Slovenské zákony umožňujú obci regulovať dočasné parkovanie prostredníctvom VZN, obce nemajú kompetenciu vyrúbiť daň za parkovanie.

z rozpočtu metra začali cestovať po celej Európe a tak prejedli zásadnú časť financií. Vedenie mesta umožnilo developerom urobiť si z Bratislavy svoje eldorádo. Parkovacia politika sa mala riešiť záchytnými parkoviskami, posilnením MHD napr. aj dopravou zadarmo. Chýba dopadová štúdia a finančná analýza. Predchádzajúce vedenie mesta zbytočne zahusťovalo výstavbu napr. aj rušením parkoviska (plaváreň na Tupolevovej), priestor Skyboxu mal byť parkovacím miestom, v prvom momente nebolo skolaudované, lebo tam nebolo dostatok parkovacích tak pozdĺž Tupolevovej prerobili parkovacie miesta na úkor zelene. Bolo vybudovaných len 8 parkovacích miest. V meste na mieste parkoviska pred divadlom Nová scéna, vystavali sklenenú škatulu, ktorú schválili vtedajší primátor budovu s minimálnym parkoviskom pod budovou, tak ušetril developerovi niekoľko miliónov eur. Dostavbou tejto budovy sa okamžite zaplnili voľné parkovacie miesta v okolí Námestia slobody.

Rozpráva sa o parkovisku pod Námestím slobody o parkovisku, čo sa mi zdá neuveriteľný zásah do tohto námestia. Isto si inovátori týchto nápadov asi neuvedomujú, že uprostred námestia je svetový technický unikát. Nerezová ružica, ktorú navrhli inžinieri výskumného ústavu zväračského, kde použili novú technológiu spájania kovov výbuchom, túto technológiu aplikovali ruskí raketoví inžinieri pri konštrukcii rakiet.

Vo Švajčiarsku existuje nariadenie, že keď občan kupuje auto, musí preukázať, že bude mať kde parkovať.

Platí sa daň z paliva, daň za auto, cestná daň, daň za garáž, tak prečo nie daň za parkovanie?

49.	Katarína P. [REDACTED] Stanislav U. [REDACTED]	Pripomienka č. 1: Žiadame zapracovať riešenie podielového spoluvlastníctva v RD a spoločných dvoroch na nárokovanosť na rezidentské karty. Problémové sú nehnuteľnosti, ktoré sú vnútorne štruktúrované na viaceré obytné celky, ktoré však nie sú samostatne skolaudované, pričom dom obývajú viaceré rodiny, ktoré nehnuteľnosť vlastní v podielovom spoluvlastníctve. Príklad: dve rodiny vo veľkom rodinnom dome s dvomi obytnými jednotkami sú v nevýhode oproti dvom rodinám žijúcim v rovnakých bytoch v bytovom dome, pretože podľa návrhu VZN nemajú možnosť získať rovnaký počet rezidentských kariet za rovnakých podmienok. Pripomienka č. 2: Žiadame zapracovať pre parkovaciu kartu BONUS možnosť bezplatného parkovania vo vlastnej zóne/ach MČ po dobu 6 hodín denne pre obyvateľov zóny s trvalým pobytom v zóne a so vzťahom k autu. Súčasný návrh je nespravodlivý pre občanov, ktorí budujú parkovacie miesta na vlastnom pozemku, za vlastné náklady, čím odľahčujú verejný priestor aj financie (alebo investujú do kúpy vlastného parkovacieho miesta k bytom alebo domom). Pre občana sa oplatí kúpiť kartu Rezident 1 a auto odstaviť na verejnom priestranstve. Je to nepomerne nižší náklad, ako pri budovaní vlastného parkovacieho miesta na vlastné náklady. Rezident 1 má 24 hodín/ denne parkovania zdarma vo vlastnej zóne, pričom stále obsadzuje verejný priestor a do budovania neinvestuje žiadne prostriedky. Máme za to, že držiteľ karty Bonus, ktorý spĺňa vyššie uvedené podmienky, by mal byť odmenený aspoň takouto formou benefitu. 6 hodín je vzhľadom na 24 hodinový benefit karty Rezident 1 kompromisný aj vzhľadom na ceny kariet.	Neakceptované.	1/ Návrh VZN umožňuje v každom byte v rodinnom dome vydanie 3 rezidentských parkovacích kariet a jednej parkovacej karty NAVŠTEVA.
			Neakceptované.	Parkovacia karta BONUS je k dispozícii pre každého žiadateľa s trvalým pobytom v Bratislave a vzťahom k motorovému vozidlu, nesúvisí pritom s rezidentským parkovaním. Výhodnosť zakúpenia rezidentskej parkovacej karty za účelom parkovania v rámci zóny, avšak mimo svojho bydliska, nie je možné vylúčiť. Maximálna veľkosť rezidentskej zóny bude jedna mestská časť, hlavné mesto uprednostňuje zriaďovanie menších zón podľa logických urbanistických celkov.

		Pripomienka č. 3: Žiadame, aby určovanie úsekov komunikácií určených na dočasné parkovanie, ich zaradenie do zón dočasného parkovania (Príloha č. 1 k VZN) a určovanie tarifného pásma bolo plne v kompetencii MČ. Keďže sa jedná o mestské VZN, podľa ktorého je určovanie úsekov komunikácií na dočasné parkovanie a ich zaradenie do zón dočasného parkovania a takisto do určenia tarifných pásiem v rukách mestských poslancov, máme reálnu obavu, že vzhľadom na zastúpenie volených poslancov jednotlivých mestských častí v mestskom zastupiteľstve, sú malé mestské časti, bez možnosti vplyvu, doslova odsúdené na vôľu väčších mestských častí. Každá mestská časť si sice vyrieši svoj problém s parkovaním, avšak ho presunie na okrajové mestské časti ako sú Vajnory. Už dnes máme problém so statickým parkovaním vozidiel zo širokého okolia. Obávame sa však, že stratíme akúkoľvek možnosť regulácie statickej dopravy v našejestskej časti. Nechceme sa stať záchytným parkoviškom pre Bratislavu.	Neakceptované.	Pripomienka sa netýka VZN, ale Štatútu hl. mesta SR Bratislavy. Určovanie zón, podmienok vydávania parkovacích kariet a cien parkovacích kariet hlavné mesto neprenáša na mestské časti z dôvodu jednotného rámca regulácie parkovania v Bratislave. Kompetencie mesta aestskej časti pri navrhovaní a zriaďovaní zón bližšie definuje zmluva o spolupráci medzi hl. mestom a mestskou časťou.
		Pripomienka č. 4: I keď doprava nie je priamo riešená vo VZN máme za to, že je v parkovacej politike kľúčová a súčasne je najsilnejším článkom parkovacej politiky. Pokiaľ nebude dostatočne dostupná a atraktívna pre verejnosť, parkovacou politikou bude dosiahnuté len spoplatnenie existujúceho stavu. Preto si myslíme, že požiadavky zastupiteľstva MČ Bratislava – Vajnory týkajúce sa dostupnosti MHD/BID sú absolútne opodstatnené. Vajnory sú jedinečnou malou mestskou časťou, atraktívnou pre turistov aj pre návštevníkov z iných mestských častí, či širšieho okolia. Ich dobrá dostupnosť verejnou dopravou je kľúčová pre jej ďalší rozvoj a zaujímavá aj pre reprezentáciu nášho hlavného mesta.	Neakceptované.	Pripomienka sa netýka VZN.

50a.	Jaro L	1. považujem za nesprávne, že držiteľia ŤZP preukazov (parkovacích preukazov) majú parkovať iba na vyhradených miestach označených pre ŤZP. Týchto miest je málo a keď ideme do nemocnice alebo kdekoľvek do mesta, tak nevieme nájsť voľné miesto resp. ho radi necháme vodičovi, lebo ŤZP resp. (Parkovací preukaz) nemajú iba nemobilní ľudia ale aj ľudia s inými zdravotnými problémami. 2. Čo chcete robiť ak držiteľom ŤZP (parkovacieho preukazu) je dieťa. To nie je majiteľom vozidla ale vždy s ním ide niekto. kto ho sprevádza. Môže ísť napríklad vo vozidle starých rodičov, rodičov alebo v komkol'vek inom vhodnom vozidle aj vozidlo susedov? Naš sociálny systém je totiž taký nedokonalý, že množstvu ľudí nepriznali nielen príspevky na motorové vozidlá ale ani parkovacie preukazy hoci sú ŤZP - nedali im status osoby odkázanej na prepravu. 3. Koľko budú platiť ŤZP ktorým nebol priznaný status osoby odkázanej na prepravu? Ich príjem je najčastejšie 200 € mesačne, čo nestačí ani na zaplatenie bežných životných výdavkov. Koľko budú môcť ŤZP parkovať a kde? 4. Do Bratislavy chodí na pravidelné vyšetrenia/niekoľko týždňové hospitalizácie množstvo ŤZP ľudí - nevyliciteľne chorých (majú tu svoje ambulancie) - ako sa to bude riešiť? My máme napríklad špecializované centrá v Podunajských Biskupiciach, na Kramároch a v Ružinove. Do všetkých chodíme x krát do roka a to som z BA. Chodí sem však cca 250 pacientov s cystickou fibrózou detí/dospelých mimo Bratislavských. Nemocnice nemajú vôbec alebo nemajú vždy voľné miesta pre ŤZP. Ako to chcete riešiť? Budú mať špeciálnu kartu? 5 Koľko hodín bezplatne môžem parkovať na mieste pre ŤZP vo svojej oblasti ak mám parkovací preukaz od UPSVaRu t.j. bol mi	Berie sa na vedomie.	1. Držitelia parkovacieho preukazu sú odkázaní na individuálnu dopravu. Ostatní držitelia preukazu ŤZP nie sú závislí na tejto kompenzačnej pomôcke (napr. celiatoci a pod.) a môžu použiť aj iné formy dopravy, napr. nízkopodlažné vozidlá MHD. Ak sa rozhodnú dobrovoľne použiť automobil a zaparkovať v spoplatnenej zóne, musia znášať náklady ako ostatní. 2. Nie je celkom v možnostiach mesta a parkovacej politiky vyriešiť namietané nedokonalosti sociálneho systému štátu. Vzhľadom na to, že parkovacia politika sa týka dopravy, budeme prihliadať primárne na osoby odkázané na individuálnu automobilovú dopravu (ktoré disponujú dokladom o tejto skutočnosti). 3. Parkovacia politika je spôsob regulácie dopravy v kompetencii obce, nie sociálna politika. Pokiaľ nebol priznaný status osoby odkázanej na individuálnu prepravu, tak môže takáto osoba použiť také druhy dopravy, ktoré uzná za vhodné (napr. automobil alebo MHD). 4. Všetky parkoviská sú povinné v zmysle vyhlášky mať vyznačené vyhradené parkovacie miesta pre držiteľov parkovacích preukazov FO so zdravotným postihnutím (min. 4 % z počtu parkovacích miest). Mnoho parkovísk v okolí nemocníc je už dnes spočiatnených. 5/ Na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotných postihnutím môžu stáť vozidlá neobmedzene dlho bez
------	--------	--	----------------------	---

priznaný status osoby odkázanej na prepravu? 6. Koľko hodín ak mám iba ĽZP bez parkovacieho preukazu vydaného UPSvAR (nebol mi priznaný status osoby odkázanej na prepravu)? 7. Koľko hodín bezplatne môžem parkovať v inej mestskej časti na mieste pre ĽZP ak mi bol priznaný status osoby odkázanej na prepravu? 8. Koľko hodín bezplatne môžem parkovať bezplatne v inej mestskej časti na normálnom bežnom mieste ak máme alebo nemáme priznaný status odkázanej osoby na prepravu? 9. Ak chodí dieťa/dospelý ĽZP s priznaním statusu odkázanej osoby alebo bez neho do školy/práce a nie je tam parkovacie miesto pre ĽZP, kde bude parkovať a koľko to bude stáť? 10. Ak sa mu pokazí vozidlo, niekto mu ho poškodí, havária (napr. poisťňa udalosť dostane náhradné vozidlo) alebo chodí stále iným vozidlom a viac ako 4 krát za rok bude potrebovať zmeniť značku čo s tým? 11. Štandardný pobyt v nemocnici na preliečení je 14-21 dní ak je v inej mestskej časti čo s tým? 12. Keď chodí ku nám domov alebo k starým rodičom zdravotná sestra podávať 3 krát denne intravenózne antibiotiká, kde bude parkovať	potreby parkovacieho lístku alebo parkovacej karty. 6. Pokiaľ osoba nie je odkázaná na individuálnu prepravu (nie je držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotných postihnutí), nemá nárok na bezplatné parkovanie na spoplatnených parkovacích miestach ani na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu. Takáto osoba môže využiť aj iné druhy dopravy (napr. MHD). Neznámená to však, že všetky časy a všetky lokality budú spoplatnené. Lokality, kde problém s parkovaním nie je (dopyt neprevyšuje 90 % ponuky parkovacích miest), zostanú v daných časoch bezplatné. 7. Na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím môžu stať vozidlá neobmedzene dlho bez potreby parkovacieho lístka alebo parkovacej karty. 8. Pokiaľ osoba nie je odkázaná na individuálnu prepravu (nie je držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotných postihnutí), nemá nárok na bezplatné parkovanie na spoplatnených parkovacích miestach ani na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu. Takáto osoba môže využiť aj iné druhy dopravy (napr. MHD). Neznámená to však, že všetky časy a všetky lokality budú spoplatnené. Lokality, kde problém s parkovaním nie je (dopyt neprevyšuje 90 % ponuky parkovacích miest), zostanú v daných časoch bezplatné. 9. Všetky lokality, ktoré budú zaregulované (rezidentské zóny), budú mať dostatočný počet parkovacích miest vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím (min. 4 % v zmysle normy). 10. Stačí preukázať vzťah k vozidlu a preregistrovanie EČV je bezplatné. 11. Nikto nenúti ľudí jazdiť autom. Je na slobodnom rozhodnutí, či využije parkovisko nemocnice (podľa ich tarify), súkromné parkovisko (podľa ich tarify) alebo úsek miestnej komunikácie (na ktoré sa vzťahuje VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel) alebo sa odvezie MHD, taxi, iným autom a pod. 12. V prípade, ak zvolí cestu automobilom, bude môcť zaparkovať na parkovacom mieste, to, či bude v danom čase zavedená zóna aj v mieste
---	---

			a čase, keď chodí podávať antibiotiká, sa vopred určiť nedá. V ostatných prípadoch je možné využiť návštevnícke hodiny, resp. hodiny, ktoré má zdravotná sestra v rámci karty bonus.	
		13. Prečo nemôžu byť 2 hodiny denne v každej zóne? Ak niečo riešim v jeden deň na Kramároch, v Ružinove, v Dúbravke a v Petržalke, nevystačia mi dve hodiny. Ako sa to vôbec bude rátať? Čo ak raz zastavím a neodstojím 2 hodiny? Budem niekde stáť 15 minút a padnú mi dve hodiny? 14. Koľko bude platiť ŤZP (rezident) ak bude mať rodina 3 autá a sme obyvatelia BA - od narodenia?? Viete si to vôbec predstaviť, že v rodine je firemné auto, a 2 súkromné. Nemôžem predsa obmedzovať dieťa resp. dospeláka, ak ho potrebuje a nemôže z dôvodu zdravotného používať MHD? Ale zároveň nemá peniaze na kúpu bytu a sociálne byty BA nemá?	13. Dĺžka parkovania môže byť vo veľmi špecifických lokalitách obmedzená časovo (napr. max. 30 min, max. 1 h) aby sa zabezpečila rýchloobrátkovosť, ale štandardne bude na slobodnom rozhodnutí ako dlho bude v lokalite parkovať. BONUS karta bude umožňovať 2 hodiny voľného parkovania v spoplatnených časo a lokalitách, tarifikácia bude určená v prevádzkovom poriadku, je pravdepodobné, že bude menej ako 15-minútová. 14. Pokiaľ osoba je odkázaná na individuálnu prepravu, nemusí žiadať o žiadne parkovacie karty a na miestach na to určených parkuje v zmysle Viedenského dohovoru bezplatne. Pokiaľ osoba nie je odkázaná na individuálnu prepravu (nie je držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotných postihnutím), nemá nárok na bezplatné parkovanie na spoplatnených parkovacích miestach ani na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu. Takáto osoba môže využiť aj iné druhy dopravy (napr. MHD).	
50b.	Jaro	1. rezidentská parkovacia karta podmienky vydania rezidentskej karty situácia som majiteľ firmy sro zároveň som však štátny zamestnanec čiže zo zákona mám zakázané byť štatutárom/zamestnancom iného súkr. subjektu používam však auto svojej firmy (mám na to zmluvu) nie som však zamestnancom - lebo ako som už hore uviedol - nemôžem byť ani štatutárom ani zamestnancom inej súkromnej firmy (ani svojej) Prosim o úpravu, pretože by bol nezmyselné kupovať si kartu návšteva alebo BONUS. Navyše firmu mám so sídlom v BA a som aj obyvateľom BA	Akceptované.	Podmienky vzťahu k vozidlu budú rozšírené o možnosť požíadať o vydanie rezidentskej parkovacej karty aj inými orgánmi PO.

51.	Igor P. (Komisia dopravy, územného rozvoja a výstavby MČ Lamač)	2. podmienky na vydanie rezidentskej karty trvalý pobyt Vrakuňa - bývam v Podunajských Biskupiciach (vlastním tu nehnuteľnosť) Dane platím mestu BA, som obyvateľ BA ale nepotrebujem rezidentskú kartu na Vrakuňu chcem Podunajské Biskupice (PB) Navrhujem to zmeniť na to, aby som mohol mať PB a viac hodín vo Vrakuňe nie to obmedzovať iba na 2 hodiny? Viete si vôbec predstaviť, čo to znamená papierovo, zmeniť si trvalé bydlisko, ak Vaša firma podniká a máte vydané povolenia od množstva inštitúcií? Navrhujem nasledovné, mať možnosť vybrať si miesto kde budem rezidentom a nadávať to na trvalý pobyt ale napríklad nehnuteľnosť miesto kde sa osoba zdržiava a zvýšiť počet hodín kde má trvalé bydlisko na viac ako 2 hodiny resp to obmedziť iba hornou mesačnou dokúpenia väčšieho hodín v inej mestskej časti. Komisia dopravy, územného rozvoja a výstavby MČ Lamač sa uzniesla na nasledujúcich pripomienkach k VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel: 1. Zvýšenie elektromobilov a plug in hybridov Navrhujeme: - zahrnúť do 50 % zľavy z hodinového parkovania v § 4 ods. 3. aj tzv plug-in hybridy - navrhujeme pre obe vyššie uvedené druhy vozidiel znížiť cenu parkovacej aj abonentskej karty o 50% alebo na 10€. V prípade abonentských kariet navrhujeme zvýšiť počet kariet na jednu prevádzku na 3 ak všetky vozidlá budú elektrické či plug-in hybrid. Odôvodnenie: Klasické automobily so spaľovacím motorom spôsobujú znečistenie ovzdušia a mesto takto aspoň symbolicky podporí a spropaguje kúpu ple elektrických automobilov a plug-in hybridov.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce navyšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie. Spoplatnené parkovanie bude zriadené len tam, kde obsadenosť parkovacích miest v príslušných časoch presahuje 90 %, t. j. napr. v príslušnej časti Podunajských Biskupíc nemusí byť parkovanie regulované. Trvalý pobyt je základným kritériom rezidentského parkovania v európskych mestách. Je na slobodnom rozhodnutí držiteľa motorového vozidla, či sa mu oplatí prehlásiť si trvalý pobyt do bytu, v ktorom reálne žije.
			Akceptované čiastočne.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k naplneniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014. Zľava 50 % pre elektromobily je v návrhu VZN rozšírená aj na kategóriu abonentských parkovacích kariet.

			2. Navrhujeme prehodnotiť časť "Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m". Niektoré vozidlá používané mnoho početnými rodinami tieto limity presahujú - príkladom môže byť Mercedes Vito. Uvedomujeme si zámer tohto obmedzenia ale veríme, že je možné obmedzenie pre dodávky definovať aj iným spôsobom.	Neakceptované.	Nie je možné stanoviť limit pre dĺžku vozidla, ktorý bude vyhovovať všetkým situáciám. Cieľom limitu je efektívnejšie využitie verejného priestoru pri rezidentskom parkovaní s ohľadom na obmedzenú kapacitu parkovacích miest.
			3. Navrhujeme možnosť platenia za parkovacia karty minimálne za 2. a 3. auto aj 1/4, 1/2 ročne. Odôvodnenie: Technicky to nie je žiaden problém a ľuďom to umožní rozložiť náklady. Podobná možnosť je zavedená pri PP v Prahe.	Akceptované.	V návrhu VZN sú doplnené možnosti platenia na kratšie časové obdobie pre vybrané abonentské a rezidentské parkovacie karty.
			4. Navrhujeme zväziť zľavu na 1. automobil v domácnosti ak je ten vlastnený občanom nad 65 rokov veku.	Neakceptované.	Občan nad 65 rokov nemusí byť odkázaný na používanie motorového vozidla. Výhody budú poskytnuté najmä pre ťažko zdravotne postihnuté osoby.
52.			Vážený pán primátor, tuto cestou si Vám dovoľujem zaslať pripomienky k Návrhu Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o dočasnom parkovaní motorových vozidiel, ako skupina poslancov MIZ MČ Podunajské Biskupice. Na úvod si dovoľuje zdôrazniť, že parkovacia politiku vnímame ako veľmi podstatný a zásadný nástroj na riešenie alarmujúcej dopravnej situácie v hlavnom meste SR Bratislava. V predloženom návrhu však evidujeme nedostatky či nejasnosti, ktorých sa týkajú naše pripomienky. 1/ Nevyhnutná podporná infraštruktúra Pred zavedením parkovacej politiky je nevyhnutné zo strany hlavného mesta SR Bratislavy vybudovať infraštruktúru v podobe záchranného parkoviska s prístupným terminálom v dotyku so železničnou stanicou na pozemkoch hlavného mesta SR Bratislavy na	Berie sa na vedomie.	Pripomienka sa netýka VZN.

		území MČ PB. Rovnako považujeme za nevyhnutné riešiť bus pruh na Popradskej/Gagarinovej ulici, a to prostredníctvom fyzického vybudovania stáleho bus pruhu rozšírením existujúceho telesa cesty.		
		2/ Bezodkladne zlepšenie prístupu obyvateľov MČ PB k verejnej osobnej doprave Pri najbližšej zmene grafikonu MHD je nutné skrátiť takt jednotlivých spojov verejnej osobnej dopravy obsluhujúcich územie MČ PB v smere Ružinov - Staré mesto, Vrakuňa - Ružinov či Ružinov - Petřalka Rovnako je nevyhnutné zavedenie spojov MHD aj do nových rozvojových lokalít v MČ PB (Podunajská Brána) V záujme zvýšenia atraktívnosti verejnej osobnej dopravy pre obyvateľov MČ PB je rovnako žiaduce, aby na linkách MHD smerujúcich do MČ PB premávali vysokokapacitné vozidlá 3/ Zabezpečenie vymožitelnosti práva Vzáujme dosiahnutia efektívnej a vymožitelnej kontroly dodržiavania pravidiel stanovených predmetným VZN je nevyhnutné, aby na území MČ PB bola zriadená expozitúra Mestskej	Berie sa na vedomie.	Pripomienka sa netýka VZN.
			Berie sa na vedomie.	Pripomienka sa netýka VZN.

			polície s adekvátnym personálnym a materiálovým technickým vybavením.		
			4/ Cenová politika a druhy kariet Obyvateľ hlavného mesta SR Bratislava by mal byť zvýhodnený oproti návštevníkovi mesta a to prostredníctvom zníženia sadzby parkovania mimo svojej rezidenčnej zóny na 50% z ceny parkovania v danej zóne Vzhľadom na fakt, že parkovacia politika je koncipovaná na domácnosť navrhujeme, aby domácnosť/rodina mala nárok na 2 rezidenčné karty v rovnakej hodnote Prerozdelenie výnosov z parkovacej politiky navrhujeme 70% v prospech hl. m SR BA a 30% v prospech MČ 5/ Parkovacia politika vers živnostník Máme za to, že predložený návrh parkovacej politiky je likvidačný voči živnostníkom a majiteľov malých prevádzok. Preto navrhujeme, aby podnikateľské subjekty si mohli zakúpiť resp prenajať pre svojich zákazníkov parkovacie státi v bezprostrednej blízkosti ich prevádzok ak to dovoľuje existujúca infraštruktúra Pripomienka č. 1 - doplnenie zón.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Spoplatnené parkovanie bude zriadené len tam, kde obsadenosť parkovacích miest v príslušných časoch presahuje 90 %. Cieľom parkovacej politiky je aj regulovať nadbytočnú návštevnosť dopravu, ktorá pochádza z iných mestských častí, s uprednostnením krátkodobého parkovania pred každodenným státím na ulici počas pracovného času a s uprednostnením presunu verejnou dopravou. Nie je preto účelné diferencovať cenu za hodinové parkovanie na základe trvalého pobytu v Bratislave alebo mimo nej. Z Územného generelu dopravy vyplýva, že väčšina domácností v Bratislave vlastní len jedno vozidlo. Z dôvodu limitovanej kapacity parkovacích miest vo verejnom priestore je potrebné cenovo diferencovať prvé a druhé vozidlo na byt. Prerozdelenie výnosov nie je predmetom VZN.
53.				Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.
			Pripomienka č. 2 - doplnenie orientačných čísel ulíc.	Neakceptované.	Pokiaľ úsek miestnej komunikácie nie je presne limitovaný orientačnými číslami, ide o komunikáciu v celej jej dĺžke.

	Pripomienka č. 3 - vypustiť zľavu pre elektrické vozidlá.	Neakceptované.	Práve z dôvodu, že vozidlo zaberá rovnaký priestor je cena rezidentskej parkovacej karty navrhnutá na rovnakej úrovni ako za iné vozidlo. Pri cieľovom parkovaní (dochádzanie do inej štvrte) má mesto snahu zvýhodniť elektromobily, keďže ich jazda je bezemisná. Hlavné mesto sa rozhodlo podporovať elektromobilitu (Stratégia podpory a rozvoja elektromobility na území mesta, 2014) a toto je jedno z opatrení, ktoré navrhujeme.
	Pripomienka č. 4 - vypustiť zľavu pre zdieľané vozidlá.	Neakceptované.	Snahou mesta je prilákať prevádzkovateľov tzv. car-sharingov. Takéto vozidlá dokážu nahradiť aj 10 osobných motorových vozidiel. Motorové vozidlá v mestskom systéme zdieľaných vozidiel budú presne definované a budú musieť spĺňať podmienky stanovené mestom. Zdieľané vozidlá musia byť okrem iného dostupné širokej verejnosti aj na krátke obdobie (minúty, hodiny). Detaily spresní prevádzkový poriadok.
	Pripomienka č. 5 - doplnenie povinnosti vydať daňový doklad v § 4, ods. 5.	Neakceptované.	Nie je potrebné dopĺňať do VZN, keďže samostatný zákon upravuje povinnosť vydať daňový doklad.
	Pripomienka č. 6 - doplnenie povinnosti vydať daňový doklad v § 4, ods. 7.	Neakceptované.	Nie je potrebné dopĺňať do VZN, keďže samostatný zákon upravuje povinnosť vydať daňový doklad.
	Pripomienka č. 7 - doplnenie časových úsekov parkovania.	Neakceptované.	Detaily o tarifíkácii budú určené v prevádzkovom poriadku, počíta sa s tarifikáciou na menšie časové jednotky (15 minút alebo menej, napr. minútová tarifikácia).
	Pripomienka č. 8 - zľava 50 % pre držiteľov vozidiel vo veku 65 rokov a viac.	Neakceptované.	Daná zľava nie je adresná. Niektorí dôchodcovia majú príjem na úrovni životného minima, niektorí aj 1000 eur. Parkovacia politika je prioritne nástroj pre reguláciu dopravy.
	Pripomienka č. 9 - zľava 50 % pre motocykle.	Neakceptované.	Parkovanie vozidiel kategórie L1e až L4e podlieha spoplatnenému parkovaniu v plnej výške na vyznačených miestach v zóne, rovnako ako parkovanie osobných a nákladných vozidiel. Na miestach určených pre tieto vozidlá (súčasťou projektov organizácie dopravy budú aj parkovacie miesta pre motocykle a mopedy) a na chodníku (v zmysle § 52, ods. 2, zákona o cestnej premávke č. 8/2009) budú od spoplatnenia oslobodené. Na vozidlá spomínaných kategórií nebude možné vydať rezidentskú parkovaciu kartu.
	Pripomienka č. 10 - uviesť, že cena za parkovanie je konečná vrátane DPH.	Neakceptované.	Všetky ceny/poplatky vyplývajúce obci zo zákona sú oslobodené od DPH.
	Pripomienka č. 11 - znížiť cenu pre prvú rezidentskú kartu na 30 eur.	Neakceptované.	Rôzne mestá stanovujú rôznu sumu za rezidentskú parkovaciu kartu. Niektoré sa pohybujú v desiatkach, niektoré v stovkách eur. Naším cieľom je, okrem iného, aby sumy za jednotlivé parkovacie karty čiastočne demotivovali ľudí používať automobily a znížili sa tak počet ciest realizovaných osobnými motorovými vozidlami v meste a jeho okolí.
	Pripomienka č. 12 - znížiť cenu pre druhú rezidentskú kartu na 120 eur.	Neakceptované.	Cena rezidentskej parkovacej karty pre druhé vozidlo na byt bola komunikovaná vo výške 150 eur. Primátor komunikoval rôzne alternatívy, o ktorých mesto uvažuje, nie všetky sa stali súčasťou návrhu VZN.

		Pripomienka č. 12 (duplicitné číslovanie) - zľava 50 % pre motocykle za rezidentské parkovacie karty.	Neakceptované.	Parkovanie vozidiel kategórie L1e až L4e podlieha spoplatnenému parkovaniu v plnej výške na vyznačených miestach v zóne, rovnako ako parkovanie osobných a nákladných vozidiel. Na miestach určených pre tieto vozidlá (súčasťou projektov organizácie dopravy budú aj parkovacie miesta pre motocykle a mopedy) a na chodníku (v zmysle § 52, ods. 2, zákona o cestnej premávke č. 8/2009) budú od spoplatnenia oslobodené. Na vozidlá spomínaných kategórií nebude možné vydať rezidentskú parkovaciu kartu.
		Pripomienka č. 13 - vypustiť § 5, ods. 2.	Neakceptované.	Nejde o duplicitu. Kým jedno ustanovenie upravuje, ako sa úseky miestnych komunikácií stávajú súčasťou zóny, druhé ustanovenie hovorí o tarifnom pásme. Jednotlivé úseky miestnych komunikácií aj tarifné pásma sú uvedené v prílohe.
		Pripomienka č. 14 - doplniť vlastníctvo miestnej komunikácie (magistrát alebo mestská časť).	Neakceptované.	V zmysle cestného zákona je možné dočasné parkovanie prevádzkovať na miestnych komunikáciách, a to bez ohľadu na to v koho správe, vlastníctve a pod. sú.
		Pripomienka č. 15 - doplniť, že parkovacie miesto v zóne musí byť na verejnom priestranstve.	Neakceptované.	V zmysle cestného zákona je možné dočasné parkovanie prevádzkovať na miestnych komunikáciách, a to bez ohľadu na to v koho správe, vlastníctve a pod. sú.
		Pripomienka č. 16 - zmeniť prístupné kategórie vozidiel pre parkovacie karty na L1e až L7e s hmotnosťou do 3,5 t.	Neakceptované.	Vozidlá kategórie L majú max. hmotnosť v pohotovostnom stave do 1 000 kg. Parkovanie vozidiel kategórie L1e až L4e podlieha spoplatnenému parkovaniu v plnej výške na vyznačených miestach v zóne, rovnako ako parkovanie osobných a nákladných vozidiel. Na miestach určených pre tieto vozidlá (súčasťou projektov organizácie dopravy budú aj parkovacie miesta pre motocykle a mopedy) a na chodníku (v zmysle § 52, ods. 2, zákona o cestnej premávke č. 8/2009) budú od spoplatnenia oslobodené. Na vozidlá spomínaných kategórií nebude možné vydať rezidentskú parkovaciu kartu.
		Pripomienka č. 17 - predĺžiť celkovú dobu pre dočasnú zámenu vozidla pri parkovacích kartách z 21 na 28 dní.	Neakceptované.	21 dní považujeme za primeranú dĺžku bez potreby udania dôvodu zámeny vozidla a preukazovania vzťahu k náhradnému vozidlu.
		Pripomienka č. 18 - doplniť povinnosť prevádzkovateľa vydať papierové potvrdenie o vydaní parkovacej karty a súčasne daňový doklad.	Akceptované čiastočne.	V návrhu VZN sú doplnené ustanovenia o vydaní potvrdenia za úradu pre parkovacie listky aj parkovacie karty. Daňový doklad aj potvrdenie o začatí parkovania bude súčasťou každej transakcie (papier, email, SMS s linkom na stiahnutie) a/alebo ako súhrn za mesiac (faktúra, a pod.). Uvedené nie je potrebné upraviť vo VZN.
		Pripomienka č. 19 - doplniť ustanovenie pri rezidentskej parkovacej karte, že užívanie vozidla právnickej osoby musí byť na súkromné účely.	Akceptované.	

		Pripomienka č. 20 - stanoviť, že parkovanie cez víkend nebude spoplatnené.	Neakceptované.	VZN určuje základné pravidlá pre dočasné parkovanie, jednotlivé návrhy zón dočasného parkovania a projekty organizácie dopravy stanoví časový rozsah spoplatnenia pričom spoplatnené budú len miesta, kde je v danom čase dopyt vyšší ako 90 % ponuky parkovacích miest. Z tohto pohľadu sa nepredpokladá spoplatnené parkovanie cez víkendy, s možnou výnimkou záujmových oblastí (napr. v okolí trhoviska Miletičova).
		Pripomienka č. 21 - doplniť ustanovenie pri bonusovej parkovacej karte, že užívanie vozidla právnickej osoby musí byť na súkromné účely.	Akceptované.	
		Pripomienka č. 22 - doplniť možnosť bonusového parkovania 2 hodiny denne aj v tarifnej zóne A pre obyvateľov danej mestskej časti.	Neakceptované.	V lokalitách s tarifným pásmom A bude vysoký dopyt a nízka ponuka parkovacích miest, tohto dôvodu je potrebné zachovať obrátkovosť parkovania. Príslušnosť k danej mestskej časti nie je relevantná z pohľadu cieľového parkovania.
		Pripomienka č. 23 - doplniť prílohu č. 3 s grafickým zobrazením jednotlivých zón na mape.	Neakceptované.	Grafické zobrazenie zón na mape bude doplnené v neskoršom čase v rámci aktualizácie všeobecne záväzného nariadenia na základe spracovaných dopravnno-inžinierskych analýz.
54.	Dagmar Š.	Pripomienky tožné s pripomienkami MČ Staré Mesto.	-	Pripomienky tožné s pripomienkami MČ Staré Mesto.
55.	Ing. arch. Zuzana A.	1. K § 2 1) kompetencie mestskej časti pri zriaďovaní zón 2) vypustenie zaraďovania úsekov miestnych komunikácií do ucelených oblastí	Neakceptované.	1) Kompetencie mestskej časti vo veci dočasného parkovanie nie je možné riešiť prostredníctvom VZN. Základným nástrojom na rozdelenie úloh samosprávy Bratislavy medzi Bratislavu a jej mestské časti a na úpravu postavenia a činnosti mestských orgánov a miestnych orgánov je Štatút hl. m. SR Bratislavy. Zároveň bude proces navrhovania a zriaďovania zón detailnejšie stanovený aj v zmluve o spolupráci medzi hl. mesto ma mestskou časťou. Mestská časť ako správca komunikácií 3. a 4. triedy má priamy dosah na schvaľovanie príslušných projektov organizácie dopravy.
		2. K § 4, ods. 3, doplniť vetu: "Podrobnosti o spôsobe evidencie elektrických vozidiel upraví prevádzkový poriadok."	Akceptované.	2) Ucelené oblasti sú logickým parametrom rezidentského parkovania.
		3. K § 4 ods. 8, doplniť vetu: "Zaplatenie úhrady sa preukazuje zaslanou SMS správou, potvrdením z parkovacieho automatu, potvrdením o zakúpení parkovacej karty, iným spôsobom uvedeným v prevádzkovom poriadku."	Akceptované.	V návrhu VZN je doplnený spôsob preukazovania zaplatenia úhrady za parkovanie.

		4. K § 5, vložiť nový odsek 2, ktorý znie: "2) Do 30. 06. 2026 sa držiteľovi rezidentskej parkovacej karty ročnej, vydanjej spoločnosťou BPS PARK a.s. (ďalej len „karta BPS“) znižuje výška úhrady za rezidentskú parkovaciu kartu o cenu, ktorú držiteľ za kartu BPS preukázateľne zaplatil." Pôvodný odsek 2) označiť ako ods. 3	Neakceptované.	Rezidentská karta ja vydávaná pre konkrétnu zónu. Zatiaľ nie je zrejmé, ako budú členené rezidentské karty na území Starého Mesta, rovnako sa predpokladá, že BPS bude aj naďalej prevádzkovať parkovanie na vybraných komunikáciách 3. a 4. triedy v Starom Meste. Ustanovenia týkajúce sa zníženie výšky úhrady pred držiteľov parkovacích kariet BPS bude možné zapracovať až po stanovení zónácie v mestskej časti.
		5. K Prílohe č. 2 V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) v bode 3 na konci vety v poslednej odražke nahradiť bodku čiarkou a doplniť slovo „alebo“ a doplniť odsek 4, ktorý znie: 4. je držiteľom karty BPS.	Neakceptované.	Podmienka v bode č. 2 sa pri parkovacích kartách BPS nepreukazuje. Ustanovenia týkajúce sa zníženie výšky úhrady pred držiteľov parkovacích kariet BPS bude možné zapracovať až po stanovení zónácie v mestskej časti.
		6. K Prílohe č. 2 V časti 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty (rezidentská) nahradiť slovné spojenie "jeden byt" spojením "jedna domácnosť".	Neakceptované.	Pojem "domácnosť" z pohľadu rezidentského parkovania nemožno spoľahlivo definovať. Vážba vo vzťahu k bytu - obytnej jednotke určenej na trvalé bývanie je ustálená v slovenských mestách Košice a Trenčín.
		7. K Prílohe č. 2, časť 1.3, platnosť rezidentskej parkovacej karty, vypustiť "zmenou bytu v rámci bytovej budovy".	Neakceptované.	Zmena bytu v rámci bytovej budovy je dôvodom na zánik karty vzhľadom na to, že limit na byt sú 3 rezidentské parkovacie karty. Zmenou bytu v rámci bytovej budovy nedochádza k zmene trvalého pobytu/občianskeho preukazu, ale k zmene počtu vydaných kariet na byt.
		8. K Prílohe č. 2, časť 2.1, podmienky vydania parkovacej karty NÁVŠTEVA	Neakceptované.	Parkovacia karta NÁVŠTEVA je priradená k bytu, je teda nevyhnutné určiť jedného žiadateľa, komu bude vydaná. Takáto úprava vo VZN nevylučuje zdieľanie návštevníckych hodín aj medzi ďalšími obyvateľmi bytu na základe vzájomnej dohody.
		9. K Prílohe č. 2, časť 2.3, platnosť parkovacej karty NÁVŠTEVA, vypustiť "zmenou bytu v rámci bytovej budovy".	Neakceptované.	Zmena bytu v rámci bytovej budovy je dôvodom na zánik karty vzhľadom na to, že na jeden byt sa vydáva len jedna parkovacia karta NÁVŠTEVA.
		10. K Prílohe č. 2, časť 4.1, podmienky vydania abonentskej parkovacej karty, rozšíriť okruh žiadateľov.	Akceptované čiastočne.	Okruh je stanovený podľa obdobnej úpravy v českej legislatíve. V upravenom návrhu VZN je okruh rozšírený o osoby podnikajúce na základe osobitných predpisov.
56.	Dalibor J.	Doplniť možnosť zakúpenia ročného paušálu pre inú mestskú časť vo výške 100 až 300 eur namiesto 2 voľných hodín parkovania denne.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ľudí do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. Nie je cieľom zvyšovať celodenné parkovanie rezidentov v iných mestských častiach. Dopad vydávania bonusových kariet a 2 voľných hodín parkovania denne sa bude priebežne vyhodnocovať.
		Zrýchlené procesy na dobudovanie parkovacích miest a buspruhov.	Berie sa na vedomie.	Pripomienka sa netýka VZN. Samospráva musí rešpektovať zákonom stanovené postupy. Vyznačenie, resp. dobudovanie buspruhov patrí medzi priority hlavného mesta.

			Zavedenie služby platných zachytných parkovísk s inštaláciou automatov na predaj cestovných lístkov MHD s možnosťou kúpy celodenného lístka v cene parkovného.	Berie sa na vedomie.	Pripomienka sa netýka VZN.
57.	Tomáš V [REDACTED]	[REDACTED]	Prosím doplniť množinu žiadateľov o rezidentskú parkovaciu kartu o cudzích štátnych príslušníkov (mimo EÚ), ktorí nemôžu mať v prvých rokoch svojho pobytu trvalý pobyt na území SR. Prosím doplniť možnosť prevádzkovať úseky miestnych komunikácií do konca roku 2020 príslušnými mestskými časťami (ako pilotné projekty).	Akceptované.	Doplnené v návrhu VZN.
58.	Komisia dopravy a informačných systémov MsZ		Komisia dopravy a informačných systémov po prerokovaní materiálu odporúča doplniť do materiálu možnosť 50 % zľavy z poplatku za parkovanie pre majiteľov automobilov s elektrickým pohonom.	Akceptované čiastočne.	V návrhu VZN je dátum účinnosti posunutý na 1. 1. 2021. Dočasné prevádzkovanie mestskými časťami je nevyhnutné upraviť prenesením pôsobnosti v rámci Štatútu hl. m. SR Bratislavy. Zľava 50 % pre elektromobily je v návrhu VZN rozšírená aj na kategóriu abonentských parkovacích kariet.

Vyhodnotenie pripomienkového konania k návrhu Všeobecne záväzného nariadenia č. .../2019 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel
22.-31. 05. 2019
Časť 2: Pripomienky podané cez elektronický formulár na webovom sídle hlavného mesta

P. č.	Autor	Adresa	Časť	Návrh	Odôvodnenie	Spôsob vyhodnotenia	Odôvodnenie vyhodnotenia
1.	Peter P		Príloha 2: Rezidentská parkovacie karty	1.2 Oprávnenia vyplyvajúce z rezidentskej parkovacej karty Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným čísлом, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach vo všetkých zónach na území hlavného mesta Bratislava.	Žiadam, aby možnosť bezplatného parkovania s rezidentskou parkovacou kartou nebola limitovaná iba na zónu, v ktorej má jej držiteľ trvalý pobyt. Ja som predsa obyvateľ Bratislavy a potrebujem auto používať po celom meste, nielen pri svojom bytovaní doma. Je logické, že sa autom presúvam z bodu A do bodu B, nebudem krúžiť okolo svojho bydliska a tešiť sa, že (možno) mám kde zaparkovať, ale nikam inam v Bratislave ísť nemôžem, lebo všade budem musieť platiť za parkovanie. Veď to je choré. Bratislavčania majú mať možnosť zdarma zaparkovať kdekoľvek v Bratislave, len tak budú zvýhodnení oproti mimomestským a o to predsa ide. A ďalšia vec, rezidentské parkovacie karty by mali mať tlačenu podobu a mali by byť povinne umiestnené na vozidle na viditeľnom mieste, aby každý videl, že dané vozidlo stojí na danom mieste oprávnene. Ako chcete inak zabezpečiť, pri neschopnosti a nestíhaní našej Mestskej polície, že na vyhradených parkovacích miestach nebudú na drzovku stáť tí, ktorí si žiadnu kartu nezaplatili, ale bežný človek nebude mať možnosť to zistiť. Mestská polícia určite nebude stíhať a chcieť chodiť po parkoviskách po všetkých sídliskách a uliciach Bratislavy, aby zisťovala, či tam autá sú zaparkované oprávnené, alebo nie. Takto to bude zase o ničom, parkovacie miesta budú obsadené neplatiacimi "CP-čkármi" a bežný človek nebude môcť zistiť, či si parkovanie zaplatil alebo nie a aj tak nebude mať kde zaparkovať. A Mestská polícia sa	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti bezplatného parkovania všade, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by neviedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru.

				bude naďalej vyhovárať, ako to nestíha kontrolovať a postihovať a nič sa k lepšiemu nezmení, akurát domáci zaplatia za rezidentské karty, ktoré im budú v praxi nanič !!! Tak prosím dotiahnite túto myšlienku, inak dobrú, aj do praktického a rozumného konca, lebo takto je to len paškvil.			
2.	Peter B		Príloha 2: Parkovacie karty	Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v zóne	Táto podmienka je diskriminačná a neakceptovateľná, mesto MUSÍ garantovať miesto v zóne pre platiacich užívateľov. Počet rezidentských miest musí byť dostatočný počtu áut v zóne. Ak mesto negarantuje spoplatnenú službu ide o nezákonné obohatenie sa.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Parkovacia karta je forma zľavy, resp. zvýhodnenia pre obyvateľov, aby nemuseli platiť hodinovú sadzbu.
	Ing. Peter B		Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	Rezidentská parkovacia karta	Podmienky diskriminujú ľudí s trvalým pobytom alebo podnikajúcich v Bratislave. Pre podnikateľov to vytvára ďalšiu záťaž. Ľudia s trvalým pobytom musia platiť bez garancie miesta alebo výhod. Aj v inej zóne človek s trvalým pobytom v Bratislave musí platiť tak isto ako človek bez pobytu. Zároveň ale musí mať ešte aj rezidentskú kartu aby mohol parkovať doma. Je to dvojité zdanenie. Ak by to malo byť aspoň trochu spravodlivé, človek s trvalým pobytom v Bratislave musí dostať aspoň 9 hodín parkovania v inej zóne denne (pracovný čas). Niektorí musia chodiť do práce autom (napr. majú deti, ktoré treba rozviezť, potom byť 8,5 hod v práci a potom vyzdvihnúť deti cestou domov). MHD tento spôsob nenahradí ani pri častejších spojoch. 2 hodiny v inej zóne nestačia ani na vybavenie lekárskej návštevy.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Parkovacia karta je forma zľavy, resp. zvýhodnenia pre obyvateľov, aby nemuseli platiť hodinovú sadzbu, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by neviedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
	Ing. Peter B		Príloha 2: Parkovacie karty	Keďže karta negarantuje parkovacie miesto v zóne, musí umožňovať aspoň parkovanie v okolitých zónach. T.j. keď si kúpim parkovaciu kartu	Pôvodné podmienky sú diskriminačné a jednalo by sa o dvojité spoplatnenie.	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Parkovacia karta je forma zľavy, resp. zvýhodnenia pre obyvateľov, aby nemuseli platiť hodinovú sadzbu. Na okraji dvoch parkovacích zón budú miesta označené tak, aby slúžili rezidentom oboch parkovacích zón (tzv. prienikové parkovacie miesta).

3.	Jana G		Príloha 2: Parkovacie karty	a aj napriek tomu nezaparkujem, musím mať možnosť zaparkovať aspoň v najbližších zónach bezplatne. Podobne je to riešené v Košiciach. Držiteľ karty môže bezplatne parkovať v n+2 zónach od jeho bydliska. Je to rozumné aj pre presuny autom, kde je dlhá vzdialenosť na presun pešo ale príliš krátka pre využitie MHD (napr. k lekárovi, do školy). Vôbec sa nemyslí na prípady súkromného zapožičania vozidla, napríklad rodičia dlhodobo zapožičajú vozidlo svojmu dieťaťu. V Prílohe sa spomína iba prípad, kedy FO, resp. PO má oprávnenie na podnikanie v oblasti prenájmu. Ak má napríklad dieťa trvalé bydlisko odlišné od rodičov, nedostane rezidentskú kartu, lebo nie je aj držiteľom/vlastníkom vozidla???	Vynechanie možnosti súkromného zapožičania považujem za diskriminačné, nesprávne a nezodpovedajúce reálnemu životu.	Beže sa na vedomie.	Prípad je riešený prepisom mena držiteľa vozidla, pričom majiteľ zostáva nezmenený. Držiteľ vozidla už má vzťah k vozidlu a môže požiadať o rezidentskú parkovaciu kartu.
----	-----------	---	-----------------------------------	---	--	----------------------------	--

4.	Michal		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	užíva motorové vozidlo zamestnávateľa ALEBO MOTOROVÉ VOZIDLO, KTORÉ MÁ ZAMESTNÁVATEĽ FYZICKEJ OSOBY V PRENÁJME na súkromné účely,	Doplnením textu v definícii osoby, ktorá preukazuje vzťah k vozidlu umožníme nadobudnúť parkovaciu kartu aj osobám, ktorých zamestnávateľia nie sú vlastníčkmi vozidiel, ktoré majú ich zamestnanci k dispozícii na súkromné účely, ale majú tieto vozidlá v prenájme od leasingových spoločností. Ide o bežný model, kedy majú firmy autá prenajaté na tzv. operatívny leasing - vlastníkom aj držiteľom vozidla je leasingová spoločnosť (LS). LS vystavuje doklad o odovzdaní vozidla k používaniu firme - zamestnávateľovi fyzickej osoby, ktorá má trvalý pobyt v Bratislave a vie preukázať dokumentom vystaveným zamestnávateľom, že má vozidlo dlhodobo pridelené. Pokiaľ zostanete pri navrhovanej formulácii, zabránite, aby kartu získali tisíce obyvateľov mesta, ktorí pracujú vo firmách, ktoré si vozidlá len prenájmajú, nekupujú ich Inšpirujte sa Prahou, tam tento inštitút poznajú: iv. žadateľ je zamestnancom spoločnosti a má vozidlo sväteno do súkromného užívania zamestnávateľom na základé pracovnej zmlouvy alebo smlouvy o užívaní služebného vozidla k súkromným účelům (příjemem zaměstnance ze závislé činnosti je bezplatné používání firemního vozidla pro soukromé účely).	Berie sa na vedomie.	Predložené znenie návrhu VZN podľa názoru spracovateľa nevyplýva požadované možnosti vzťahu k vozidlu. Praha má spracovanú podrobnú metódu pre vydávanie parkovacích kariet, ktorá však nie je súčasťou tamajšieho všeobecne záväzného nariadenia. Bratislava spracuje obdobný manuál v rámci ďalšej fázy prípravy parkovacej politiky.
5.	Adriana		Príloha 2: Parkovacie karty	bezplatné parkovanie pre obyvateľov s trvalým pobytom v Bratislave, spolplatiť len vlastníkov áut s inou ŠPZ.	S parkovacou politikou ako rodená Bratislavčanka nemôžem súhlasiť. Mesto negarantuje isté parkovacie miesto, no peniaze si chce vyberať. Diskriminujete druhého/tretieho vlastníka auta v jednej rodine. Akú časť bude platiť druhý člen rodiny, ak v rodine vlastní jednu garáž? Bude to 49 Eur, alebo 150 Eur? Za parkovanie by mali v prvom rade platiť tí, ktorí do BA prichádzajú a zahŕňujú ulice a tým aj parkovacie miesta obyvateľom mesta. Bratislavčania na všetko len	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Parkovacia karta je forma zľavy, resp. zvýhodnenia pre obyvateľov, aby nemuseli platiť hodinovú sadzbu.

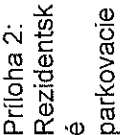
				doplácajú, platia vyššie dane všeobecne, i konkrétne napr. za podzemné garáže, v osobnom vlastníctve obyvateľov BA, vyššie poisťky PZP a ešte majú platiť za parkovacie miesto? Prečo MHD nie je zadarmo, tak ako sa to sľubovalo niekoľko rokov? Nech sa vybudujú záchytné parkoviská a do mesta sa ľudia dopravujú MHD, ktorá bude zdarma, tak ich motivujete. Keď sa prejdem po okolí a pobzerám sa, napočítam viac ako polovicu áut s ŠPZ, ktorá nepatrí BA. Kde majú parkovať domáci, keď tieto miesta obsadia príselci, ktorí nijako neprispievajú k zveľadeniu mesta? Peniaze, čo zarobia z BA odchádzajú, dane platia iným mestám a obciam. Tiež plánované rozdielne platby podľa mestských častí budú diskriminovať tých obyvateľov, ktorí budú musieť platiť viac, myslím BA 1 a BA 2. Kde je garancia, že vybrané platby pôjdu na zveľadenie tej mestskej časti, ktorej sme obyvateľmi? Cesty sú v žalostnom stave, opravujete len tam, kde je to na očiach sveta. Naše ulice nie sú "zaujímavé", no peniaze z parkovania by boli dobré. Prečo BA nemôže čerpať a využívať zdroje z Eurofondov, tak ako zvyšok Slovenska? Hneď by bolo všetko vyriešené,... Bratislavčania vždy na všetko len doplácajú a žiadne výhody nedostanú.	doplácajú, platia vyššie dane všeobecne, i konkrétne napr. za podzemné garáže, v osobnom vlastníctve obyvateľov BA, vyššie poisťky PZP a ešte majú platiť za parkovacie miesto? Prečo MHD nie je zadarmo, tak ako sa to sľubovalo niekoľko rokov? Nech sa vybudujú záchytné parkoviská a do mesta sa ľudia dopravujú MHD, ktorá bude zdarma, tak ich motivujete. Keď sa prejdem po okolí a pobzerám sa, napočítam viac ako polovicu áut s ŠPZ, ktorá nepatrí BA. Kde majú parkovať domáci, keď tieto miesta obsadia príselci, ktorí nijako neprispievajú k zveľadeniu mesta? Peniaze, čo zarobia z BA odchádzajú, dane platia iným mestám a obciam. Tiež plánované rozdielne platby podľa mestských častí budú diskriminovať tých obyvateľov, ktorí budú musieť platiť viac, myslím BA 1 a BA 2. Kde je garancia, že vybrané platby pôjdu na zveľadenie tej mestskej časti, ktorej sme obyvateľmi? Cesty sú v žalostnom stave, opravujete len tam, kde je to na očiach sveta. Naše ulice nie sú "zaujímavé", no peniaze z parkovania by boli dobré. Prečo BA nemôže čerpať a využívať zdroje z Eurofondov, tak ako zvyšok Slovenska? Hneď by bolo všetko vyriešené,... Bratislavčania vždy na všetko len doplácajú a žiadne výhody nedostanú.	Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zrealenie počtu obyvateľov v Bratislave a získanie financií za nich. Vlastník bytu si môže trvalý pobyt nahlásiť ak sa mu to oplatí vo vzťahu k získaním benefitom. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
6.	Juliana		Príloha 2: Rezidentská parkovacie karty	2. má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná alebo je vlastníkom bytu v zóne, pre ktorú je karta vydaná a súčasne ho obýva a pracuje na území Bratislavy, na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s	Neakceptované.	Ďakujem, že ste sa rozhodli riešiť parkovanie, bude to pre mesto veľký prínos. Mám aj ja jednu, pre našu rodinu dôležitú pripomienku. Človek, ktorý pracuje v Bratislave a súčasne tu aj vlastní byt, má rovnaké povinnosti, ale aj rovnaké práva spojené s vlastníctvom nehnuteľnosti, ako ostatní majitelia. Aj on tu žije a pracuje, dochádza do práce a miňa peniaze v meste tak, ako Bratislavčania s trvalým pobytom. Aj on sa potrebuje premiestňovať, používať auto a teda aj parkovať pri byte, ktorý vlastní. A aj ON

				príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie, 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená	MÁ RÁD BRATISLAVU. Nie je v poriadku, ak je posudzovaný inak iba kvôli tomu, že má inde trvalý pobyt a teda nie jeho vinou mesto nedostane za neho dane. Predsa pracovať mimo svojho miesta trvalého pobytu je úplne bežné, a pre mnohých aj nevyhnutné. Ak niekto vyrástol a žije celý život vo svojom meste, nepochopí, prečo si má zmeniť trvalý pobyt len preto, že pracuje cez týždeň v inom meste. Ak sa odíť odhlási, začne mať problémy podobného charakteru tam?! Pokladám za neférové, aby aj v našom prípade, keď sme vlastními bytu a používame ho len pre seba a nie je predmetom podnikania (čo sa dá overiť), mať možnosť parkovať pri vlastnom byte iba pomocou abonentskej karty, ktorá je extrémne drahá. Navrhujem zaviesť rezidenčnú alebo inak nazývanú kartu pre vlastníka bytu alebo aspoň znížiť cenu abonentskej karty pre vlastníkov bytu v porovnaní s tými, čo si byt len prenájomajú. Riešením by mohol byť aj návrh zmeny legislatívy ohľadom odvádzania daní podľa trvalého pobytu. Mal by sa hľadať kompromis. Napr. platenie daní spojiť s miestom zamestnania a nie trvalého pobytu - daňová rezidencia. Dúfam, že sa nájde riešenie aj pre nás. Ďakujem, Juliana G. [REDACTED]		
--	--	--	--	---	--	--	--

7.	Roman O		Paragraf 6	Prechodné ustanovenie-vyhradené parkovacie miesta, ktoré boli ku dňu účinnosti tohto VZN pridelené konkrétnym obyvateľom budú môcť mestské časti predĺžiť najviac o dva roky po spustení parkovacej politiky v danej zóne, kde sa nachádza konkrétne vyhradené parkovacie miesto.	Predĺženie možnosti využívať vyhradené miesto priniesie do rozpočtov viac peňazí na údržbu miestnych komunikácií. Zároveň, obyvatelia, ktorí využívajú vyhradené miesto sú ochotní z pre nich podstatných dôvodov zaplatiť vyššiu sumu za toto miesto. Prechodným ponechaním tejto možnosti dáte možnosť, aby títo obyvatelia videli, že parkovacia politika zaľungovala a oni si nemusia prenajímať miesto. V miestnom poplatku za prenájom parkovacieho miesta by nebola možnosť parkovať v iných mestských častiach ani hodiny pre návštevy-tie by si museli dokúpiť.	Neakceptované.	Po "spustení" rezidentskej zóny nebudú v zmysle zmluvy medzi MČ a mestom vydávané povolenia na nové vyhradené parkovacie miesta na EČV (okrem výnimiek - držiteľov parkovacích preukazov ZŤP), budú však dobíhať existujúce vyhradené miesta. Podľa Výskumného ústavu dopravného Žilina (Posúdenie dopravnotechnického riešenia a návrh prevádzkovo-organizačného zabezpečenia, 2013) platí v praxi pravidlo, že každé rezervované miesto pre konkrétneho užívateľa, je reálne využívané 30 % času a mimo tento čas, znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality.
8.	Michal V		Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu 100 hodín ročne. Úhrada sa realizuje zadanim evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.	100 a 150 hodinové karty znevýhodňujú majiteľov starších bytov ktorí nemajú možnosť zakúpiť si vlastné parkovacie miesto. Taktiež majiteľia rezidenčnej karty zaplatia viac (39€) a napriek tomu dostanú menej parkovacích hodín pre návštevy, ako osoby ktoré neplatia nič. Práve pri novostavbách je pritom často väčší problém s parkovaním návštev, keďže všetky parkovacie miesta sú v súkromnom vlastníctve a neboli vytvorené parkovacie miesta pre návštevy.	Neakceptované.	Odmenou za nezaberanie verejného priestoru (nevlastnením auta alebo jeho parkovaním na súkromnom pozemku /dvore, garáži, a pod.) je viac parkovacích hodín pre návštevy.
9.	mikulas O		Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	Na jeden byt možno opakovane za poplatok 5 eur vydať parkovaciu kartu NÁVŠTEVA na parkovanie 100 hodín.	Pochádzam z 8 detí, manželka z piatich. stačí aby došiel každý môj a jej súrodeneц raz za mesiac na dve tri hodinky a miniem si hneď parkovaciú kartu. a to sa stáva, nakoľko sme rodina, ktorá sa rada navštevuje. niekedy ostanú aj prespať, keďže zo stredného slovenska sa neoplatí prichádzať na pár hodín. Z tohto dôvodu požadujem za veľmi nízku cenu opakované vydávanie kariet Návšteva.	Neakceptované.	Pridanie parkovacích hodín pre návštevy spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov.

mikuláš		Príloha 2: Parkovacie karty	Parkovacia karta umožňuje dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v zóne v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení. Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v zóne. Občania, ktorí majú s mestskou časťou podpísané zmluvy o vyhradených parkovacích miestach, majú pridelenú rezidenčnú kartu automaticky, nakoľko sa za vyhradené parkovacie miesto platí poplatok.	mám v karlovej vsi pred bytom vyhradené parkovacie miesto, za ktoré si pravidelne platím. nakoľko mi VZN nezaručí voľné parkovacie miesto, požadujem, aby bolo naďalej možné mestskou časťou pridelovať vyhradené parkovacie miesta, ktorých súčasťou bude zároveň aj rezidenčná karta.	Neakceptované.	Po "spustení" rezidentskej zóny nebudú v zmysle zmluvy medzi MČ a mestom vydávané povolenia na nové vyhradené parkovacie miesta na EČV (okrem výnimiek - ZŤP), budú však dobiehať existujúce vyhradené miesta. Podľa Výskumného ústavu dopravného Žilina (Posúdenie dopravnotechnického riešenia a návrh prevádzkovo-organizačného zabezpečenia, 2013) platí v praxi pravidlo, že každé rezervované miesto pre konkrétneho užívateľa, je reálne využívané 30 % času a mimo tento čas, znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality.
---------	--	-----------------------------------	--	--	----------------	---

10.	Michal S.	Paragraf 5	možnosti zakúpiť rezidentskú parkovaciu kartu aj osobám, ktoré sa preukážu nájomnou zmluvou vo vzťahu k nehnuteľnosti v danej zóne.	Návrh parkovacej politiky vôbec nereflekтуje na pomerne široké rozšírenie nájomných vzťahov. Osoby žijúce a pracujúce v Bratislave častokrát nemajú možnosť sa prihlásiť na danej adrese na trvalý pobyt (nájomca s tým nesúhlasí z vlastnej pohodlnosti a krytie seba samého pre budúcnosť v prípade problémov). Vzhľadom na to, že neexistuje mestská alternatíva nájomného bývania pre tieto osoby, je zavedenie uvedenej parkovacej politiky vo zverejnenej podobe diskriminujúce, a to až s možnými dôsledkami v podobe žaloby. Preto je nutné zahrnúť tieto osoby ak nie medzi rezidentov tak ako samostatnú kategóriu na úrovni niekde medzi rezidentami a abonentami. Nakoľko prostredníctvom vlastníkov bytov sa podieľajú na rozvoji mesta (tým že bývajú v meste vracajú mu prostriedky v podobe v meste minutých peňazí- t.j. viac fungujúcich výrobní, prevádzok služieb etc.- tieto mesto platia dane) a nepriamo prispievajú do mesta aj formou poplatkov či už daňou z nehnuteľností, ktorú musí vlastník zaplatiť ale aj poplatky za odpad, energie atď. Týmto opatrením ide mesto samo proti sebe. Jednak ľuďom, ktorí tu reálne bývajú neumožní zakúpiť si rezidentskú kartu, a zároveň, osobám, ktorí tu reálne nebývajú ale bývajú v satelitných mestách a dedinách a zároveň si ponechali trvalý pobyt v BA umožní sa dostať k zvýhodnenej rezidentskej parkovacej karte. Čo zase prispeje ku skutočnosti, že tieto osoby nebudú mať záujem na tom, aby si zmenili trvalý pobyt na miesto skutočného pobytu (na okolitú dedinu či mesto). Čo v konečnom dôsledku len predstavuje ukrátenie dedín na podielových daniach a zakonzervuje súčasný stav, ktorý stavia uvedené mesto a dediny do nevýhodnej pozície. Jediným skutočným riešením je	Neakceptované.	Nemožnosť prihlásiť si trvalý pobyt z dôvodu nesúhlasu vlastníka nehnuteľnosti môže viesť k zníženiu atraktivity bývania v danej nehnuteľnosti. Ak sa nájomník predsa len rozhodne zostať bývať v takejto nehnuteľnosti a má auto, môže zväziť prenájom fixného parkovacieho miesta/garáže od inej FO alebo PO.
-----	-----------	------------	--	---	----------------	--

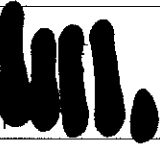
11.	Janette 		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Majiteľ bytov v meste bez trvalého pobytu, ak na byt nebola vydaná rezidentská karta (byt nie je v prenajme) majú právo vydanie ročnej parkovacej karty za zvýšený poplatok (napr. ako pre druhé vozidlo v domácnosti EUR 150.00).		skvalitnenie MHD (je neprípustné aby v MHD boli pravidelne nasadzované hnojnice a rozpadávajúce sa 25 a viac ročné autobusy a 20 ročné električky- v prípade záujmu rád dodám fotografie), vytvorenie záchytných parkovísk tak na okraj mesta ako aj pri dopravných uzloch a v neposlednom rade alebo 1.) zrušiť diskriminačnú podmienku mestských nájomných bytov o vyžadovaní trvalého pobytu v BA na to aby vôbec mohol mať človek na ne nárok (súčasnne ceny rozumne veľkých nehnuteľností sú priam nezvládnutelné na zafinancovanie pre začínajúcu /mladú/ rodinu) alebo 2.) inšpirovať sa na západe Európy najprv správnymi vecami- napríklad v AT je podiel mestských nájomných bytov vo vzťahu k nájomným bytom celkovo na úrovni 42%)- t.j. okamžitá masová výstavba mestských nájomných bytov pre osoby, ktoré majú reálne záujem žiť na území BA a mať tu trvalý pobyt. Tých nedostatkov v samotej parkovacej politike by bolo viac ale toto považujem za najzásadnejší problém celej parkovacej politiky a z tohto hľadiska ju hodnotím ako totálne nedotiahnutý pokus.	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentskú parkovaciu kartu. Majiteľovi, ktorý do nehnuteľnosti nejazdí príliš často autom môže byť výhodnejšie využiť komerčné statia (dočasný prenájom na mesiac).
-----	---	--	--	--	--	---	----------------	--

Janette C		Paragraf 5	Vyska uhrady za kartu v bonusovom systeme pre majiteľa bytu, v ktorom nikto nebyva (nie je prenajímaný) a na ktorý nie je vydaná žiadna rezidentska karta je EUR 150.00.	EUR 2000.00/ na rok je skandal! Danove zakony nas nutia mat trvaly pobyt v Europe tam, kde sa zdržiavame viac ako 190 dni v roku. Dva trvale pobyty su nemozne! Kedze som majiteľkou bytu a vo volnom case sa zdržiavam v Bratislave, mala by som mat podobne prava ako rezidenti, pripustam mensi rozdiel v poplatku. Do Bratislavy nechodim vzdy autom, vzhľadom na vek manzela (dochodca) sme na auto coraz viac odkazani. Vas návrh predstavuje absolutne nesocialne riesenie pre majiteľov bytov, na ktore nie je vydana rezidentska karta.	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentскую parkovaciu kartu. Majiteľovi, ktorý do nehnuteľnosti nejazdí príliš často autom môže byť výhodnejšie využiť komerčné statia (dočasný prenájom na mesiac).
12.	Zuzana H	Paragraf 2	Žiadny § všeobecného záväzného nariadenia nazaväzuje k povinnosti vyznačenia parkovacích miest pre osoby ŤZP s parkovacím preukazom. Podľa môjho názoru by bolo potrebné vytvoriť ďalší §, alebo aspoň doplniť § 2 o povinnosť vyhradiť určité % parkovacích miest v každej zóne pre osoby ŤZP s parkovacím preukazom.	Občania ŤZP s vydaným parkovacím preukazom sú špeciálnou skupinou obyvateľstva, ktorí sú odkazani na individuálnu prepravu a obmedzenie možnosti parkovania v bezprostrednej blízkosti bydliska je pre nich priam existenčný problém. Parkovacia politika v Bratislave by mala byť jednotná aj v tomto smere a garantovať invalidným občanom prístup k vyhradeným parkovacím miestam.	Berie sa na vedomie.	Vyznačenie vyhradených parkovacích miest pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím je súčasťou iných, nadradených legislatívnych rámcov. Počet týchto miest musí byť min. vo výške 4 % z celkového počtu miest v danej lokalite (t. j. min. každé dvadsať miesto). Dáta zároveň ukazujú, že obsadenosť týchto miest je na úrovni 1,8 %.

13.	AKRA, spol.s r.o. - Ing. Jaroslav [redacted]	Paragraf 5	Navrhujem odstúpiť ceny abonentských kariet tak, ako je to u rezidentských kariet. Napríklad v tarífnom pásmo C - Abonent 1 - 300 €, Abonent 2 - 1 000 €, Abonent 3 a viac 1 500 €. Podobne samozrejme aj v iných pásmach.	Sme malá projekčná firma a jedno vozidlo pre svoju činnosť v blízkosti sídla parkovať potrebujeme. Zákazky máme od Prahy po Košice a v každej mestskej časti Bratislavy. Sídlim vo vlastných priestoroch v bytovom dome. Za tú istú službu máme platiť vyše 25 násobne viac, ako občan, ktorý vlastní taký istý priestor a nárokuje si takú istú parkovaciu službu. Toto asi nemá s férovosťou, ani podporou malého podnikania veľa spoločného. Uznávame, že právnické osoby by mali platiť vyšší poplatok, ktorý by ale podľa nášho názoru mal byť viazaný na počet vozidiel. Navrhované nastavenie ceny abonentskej karty je pre živnostníkov a malých podnikateľov likvidačné.	Neakceptované.	Limit počtu vydaných abonentských kariet je jedným z nástrojov regulácie. Podnikatelia si náklady na parkovanie môžu uplatniť v účtovníctve a preniesť do koncových cien služieb a produktov.
14.	Branislav M [redacted]	Paragraf 1	Navrhujem prepracovanie celého návrhu nariadenie v zmysle zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.	Návrh všeobecne záväzného nariadenia o dočasnom parkovaní motorových vozidiel (ďalej len „návrh nariadenia“) predstavuje nespochybniteľne veľký zásah do života obyvateľov mesta Bratislava a ich práv a povinností. Jedná sa o všeobecne záväzný právny predpis orgánu samosprávy. Aby zostala zachovaná zásada právnej istoty, t.j. stav kedy sa môže človek spoliehať na právo, žiadam, aby bolo nariadenie spracované v zmysle zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o tvorbe právnych predpisov“), najmä s ohľadom na § 3 ods. 6 zákona o tvorbe právnych predpisov. V návrhu nariadenia chýba jednoznačná definícia základných pojmov a pre zachovanie právnej istoty nie je žiaduce, aby bol žiadateľ o vydanie parkovacej karty definovaný až v prílohe č. 2. Rovnako je až v prílohe č. 2 definovaná parkovacia karta.	Akceptované čiastočne.	Pôvodná príloha č. 2 je prepracovaná do paragrafového znenia ako tretia časť VZN, § 7 až § 20.

Branislav	Paragraf 2	Nahradiť text § 2 návrhu nariadenia textom, v ktorom budú definované základné pojmy používané v návrhu nariadenia, a to najmä, že: 1. Rezidentom je fyzická osoba, ktorá má trvalý pobyt na území mesta Bratislava. 2. Žiadateľom je rezident, ktorý požiadal o vydanie parkovacej karty a: a) je držiteľom motorového vozidla, b) preukázateľným spôsobom užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, c) preukázateľným spôsobom užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom d) preukázateľným spôsobom užíva motorové vozidlo na základe uzatvorenej nájomnej zmluvy alebo obdobnej zmluvy s právnickou osobou alebo fyzickou osobou – podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel alebo e) užíva motorové vozidlo, ktoré jej bolo dané do dočasného užívania so súhlasom fyzickej osoby, čo	Pre zachovanie zásady právnej istoty je potrebné v texte nariadenia definovať základné pojmy, ktoré budú následne používané v ďalšom texte nariadenia a jeho prílohách. K bodu 1. a 2.: Je potrebné zmeniť definíciu rezidenta, resp. žiadateľa a to najmä s ohľadom na ustanovenie čl. 12 ods. 1 prvé veta prvého oddielu druhej hlavy Ústavy Slovenskej republiky, kde je uvedené, že „Ludia sú slobodní a rovní v dôstojnosti i v právach.“ Žiadateľ je v prílohe č. 2 v časti Rezidentská parkovacia karta a Podmienky vydania parkovacej karty definovaný ako fyzická osoba, ktorá o.i. „má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná“. Následne je stanovená podmienka, že „Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej parkovacej karty v jednom byte spĺňa viac osôb, kritériom na určenie poradie doručenia žiadosti o vydanie parkovacej karty.“ Toto ustanovenie degraduje žiadateľov, ktorí o vydanie parkovacej karty na nižšiu úroveň ako toho, kto o vydanie karty požiadal skôr a znevýhodňuje ich aj napriek tomu, že by si vo svojich právach mali byť podľa Ústavy Slovenskej republiky rovní (a žiadateľ má pri splnení všetkých podmienok právo na vydanie parkovacej karty). Pri zachovaní súčasnej definície žiadateľa, resp. rezidenta by nariadenie bolo podľa môjho názoru v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky a podľa § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, zákonmi a medzinárodnými zmluvami, s ktorými vyslovila súhlas Národná rada Slovenskej republiky a ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom. K bodu 3. a 4.: V návrhu nariadenia je	Akceptované čiastočne.	Definícia pojmov je v návrhu VZN upravená. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.) K bodu 3 a 4: Jednotlivé rezidentské zóny budú vyznačené vodorovným aj zvislým dopravným značením, ktoré budú jasne zrozumiteľné pre vodičov. Zákon definuje čo je parkovacie miesto - t.j. úsek miestnej komunikácie označený príslušnou dopravnou značkou, preto nemôže byť upravené vo VZN.
------------------	-------------------	---	---	-------------------------------	--

				preukazuje čestným vyhlásením držiteľa motorového vozidla. 3. Zónou sú úseky miestnych komunikácií nachádzajúce sa v územnom obvode mestskej časti. 4. Parkovacím miestom je miesto, ktoré sa nachádza na ceste, miestnej komunikácii alebo účelovej komunikácii a je určené na dočasné parkovanie alebo iné miesto, ktoré je určené na dočasné parkovanie. Parkovacie miesta sa zaraďujú do ucelených oblastí, ktoré sú tvorené územným obvodom mestskej časti. Ďalej definovať pojmy dočasné parkovanie, parkovacia karta a pod.	uvedené, že parkovacie miesta sa „zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len „zóna“) a sú uvedené v prílohe č. 1“. Následne v Prílohe č. 1 návrhu nariadenia sú rozpisané ulice, ktoré patria do príslušnej zóny. Nakoľko jednotlivé ulice na seba často plynule nadväzujú a ani obyvateľ Bratislavy, resp. jej mestskej časti, nemá často vedomosť o tom, že v ktorej zóne sa ulica nachádza môže nastať situácia, v ktorej omýlom odstavi svoje motorové vozidlo v inej zóne, než má oprávnenie. Nakoľko územný obvod mestskej časti je možné označiť dopravných značením nebude dochádzať k omýlom v takom veľkom rozsahu. Nebude tým pádom potrebné ani vynakladať ďalšie finančné prostriedky, ktoré mestu beztak chýbajú, na výrobu a osadenie dopravného značenia, ktoré bude informovať o tom, v akej zóne sa vodič motorového vozidla nachádza. Nakoľko neviem či parkovacia karta bude mať fyzickú podobu alebo sa bude jednať o záznam v informačnom systéme spravovanom mestom alebo mestskou časťou nemôžem navrhnúť definíciu parkovacej karty. Ďalšie podmienky k spôsobu vydávania, cenách, formátoch parkovacích kariet by boli upravené v samostatnom §, pričom cena za vydanie parkovacej karty REZIDENT by sa zvyšovala za každé ďalšie motorové vozidlo žiadateľa. Rovnako všetky ďalšie pojmy, ktoré by bolo potrebné bližšie špecifikovať je potrebné upraviť v samostatných §.		
--	--	--	--	---	---	--	--

Branislav M		Paragraf 4	V ods. 5 vypustiť druhú vetu.	V § 10 ods. 1 v prvej vete zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov je uvedené, že „Účtovný doklad je preukázateľný účtovný záznam“, ktorý musí obsahovať náležitosti uvedené pod písm. a) a až g). V prípade neexistencie fyzickej podoby parkovacej karty, resp. potvrdenia o úhrade parkovacej karty nebude možné uvedenú výdavku uviesť v účtovníctve fyzickej osoby – podnikateľa, resp. právnickej osoby. Jediným spôsobom by v takom prípade zostávalo zakúpenie parkovacej karty, na ktorú však nemusí majiteľovi motorového vozidla vzniknúť nárok.	Berie sa na vedomie.	Účtovný doklad samozrejme bude vydávaný, ale nemusí byť špecificky spomenutý vo VZN.
Branislav M		Príloha 1	Prepracovať celkom, nakoľko okrem Petržalky a Rače sa tam nenachádzajú žiadne iné mestské časti.	Chýba informácia o tom, ktoré zóny a v akých tarifných pásmach budú pre ostatné mestské časti.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.

Branislav	Príloha 2: Parkovacie karty	Vypustiť prílohu č. 2 ako celkom a jej nahradenie definovaním základných pojmov už v § 2 nariadenia.	Základné pojmy majú byť definované v texte právneho predpisu a nie až v jeho prílohe. Dokonca je uvedená príloha v príkrom rozpore s tvrdeniami primátora p. Valla, nakolko nárok na dočasné parkovanie v dĺžke 2 hodiny denne v iných zónach vznikne rezidentovi až zakúpením parkovacej karty BONUS v sume 10 € a nie vydaním parkovacej karty REZIDENT. Zároveň je v tomto prípade nejednotná terminológia ohľadom dĺžky parkovania, nakoľko v § 4 ods. 5 je uvedené, že úhrada za dočasné parkovanie „sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu“. V § 9 návrhu nariadenia je uvedené, že „Ak nie je ustanovené inak, časovo nespotrebovaná časť úhrady sa platiteľovi úhrady nevracia“. V prílohe 2 v časti Parkovacia karta BONUS a Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty je uvedené, že parkovacia karta BONUS umožňuje dočasné parkovanie „kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne“ príčom nie je jasné akým spôsobom bude rezident oznamovať alebo informovať o dĺžke parkovania, keď bude v informačnom systéme prevádzkovateľa bude existovať informácia iba o začiatku parkovania a nie o jeho konci.	Pôvodná príloha č. 2 je prepracovaná do paragrafového znenia ako tretia časť VZN, § 7 až § 20. Oznamovanie využitia voľných hodín (BONUS karta) aj bežného plateného parkovania bude spresnené v prevádzkovom poriadku (napr. zaslaním SMS v určitom tvare).
15. Katarína	Príloha 2: Rezidentisk é parkovacie karty	Bratislavčania parkovanie zadarmo vo vlastnej mestskej časti (tam, kde majú trvalý pobyt), ostatní nech sú spoplatnení, Bratislavčania symbolicky, príšielci plnou výškou!!!	Neakceptované.	Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti bezplatného alebo symbolického parkovania všade, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by neviedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru.

					dochádzajúci môžu odparkovať svoje autá a prestúpiť na MHD. Tak sa zaisti dost' miest pre domácich, menej áut na cestách, čistejšie ovzdušie. MHD nech je už konečne zadarmo, aby to bolo lákavé pre obyvateľov. Diskriminujete druhého člena rodiny, ktorý za parkovanie zaplatí poriadne masnú sumu, o treťom ani nehovorím, pre domáci rozpočet rodiny je to likvidačné. Koľko bude platiť druhý člen, ak v rodine je jedno auto garážované? Bude to 49 Eur, alebo 150 Eur? Bratislavčania sú opäť znevýhodnení. Platíme vyššie dane, vyššie PZP,... než zvyšok Slovenska, nemôžeme využívať Eurofondy, no platiť máme za všetko viac. Prišielci neprispievajú k zvelaďovaniu mesta, to čo tu zarobia, odnesú domov. Dane platia v mieste trvalého bydliska. Preto ich treba spoplatniť, nech sa aspoň nejako zapoja do rozvoja mesta. Vlastníkov podzemných garáží ste zatiaľ daňami, ktoré nie sú symbolické, ale poriadne premlštené a i tak ich chcete zdierať parkovacími poplatkami. Kde máme istotu, že to, čo za parkovanie vyzbierate, skutočne pôjde na opravy ciest, chodníkov a či vôbec pôjde to čo sa v konkrétnej mestskej časti vyzbiera, do tejto mestskej časti. Naše ulice, konkrétne cesty sú ako emental, peniaze z daní sa investujú tam, kde to vidí celý svet a naše autá môžu byť zničené. Celé Slovensko okrem BA na to môže využiť Eurofondy a vy ste si na to vymysleli parkovaciu politiku a poplatky. Prečo? Na kontrolu chcete využiť mestskú políciu. Tam bude treba zvyšovať počet zamestnancov, teda ďalšie zvyšovanie nákladov na mzdy,... Robíte rozdiely v mestských častiach, prečo diskriminujete BA 2, BA 1? Opäť sa BA 2 a BA 1 budú skladať na rozvoj ostatných mestských častí?
--	--	--	--	--	---

16.	Roman B		Príloha 2: Parkovacie karty	Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,5 m. Počet rezidentenských kariet podľa veľkosti bytovej jednotky: Garónka, 1 a 2 izbové byty/domy = jedna rezidentska karta v cene 50€ 3 a 4 izbové byty/domy = dve rezidentske karty, kazda v cene 50€ 5 a viac izbové byty/domy = tri rezidentske karty, kazda v cene 50€ Moznosť maximálne jednej ďalšej karty nad uvedený rámec v cene 200€.	Vo vašich oficiálnych FAQ máte napísane vozidla s dĺžkou do 5,5m a v navrhu VZN je už iba vozidla do 5,3m. Ziadam o zosuladenie na vozidla do 5,5m.	Neakceptované.	Navrhnutá regulácia má okrem iného ochraňovať rezidentov v mieste bydliska, pričom jedným z opatrení je aj navrhovaný limit dĺžky motorového vozidla, na ktorú je možné získať parkovaciu kartu. To povedie k menšiemu počtu úžitkových a pracovných vozidiel na parkoviskách. Nepočíta sa so zohľadňovaním počtu izieb v navrhu parkovacej politiky, najmä z dôvodu, že neexistuje korelácia medzi počtom izieb a veľkosťou bytu. Náročnosť preukazovania izbovosti môže byť problematická pri starších nehnutelnostiach, ktoré prešli vnútornými úpravami, prípadne rodinnými domami, ktoré v čase realizácie úpravy nevyžadovali oznámenie stavenému úradu.
17.	Ing. Alena C		Príloha 2: Parkovacie karty	ods. 7 - t. z., že ešte budeme musieť chodiť niekam so žiadosťou? To už skutočne je občan len rukojevník zákonodarcov a mestských poslancov. § 5 Výška úhrady Rezidentská parkovacia karta Chcem sa spýtať, či občan - rezident 2, 3 nie je plnohodnotný občan, ktorý sa narodil, žije, pracuje v tomto meste a platí dane . Z akého dôvodu má platiť vyššiu čiastku. Považujem to za diskrimináciu.	Choela by som sa spýtať, či mesto bude podnikať vyberaním poplatkov len na pozemkoch, ku ktorým má vlastnícke práva.	Neakceptované.	V zmysle zákona 135/1961 (cestný zákon) môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel. Ide o formu regulácie statickej a dynamickej dopravy, ktorá ma okrem iného znížiť dopyt po parkovacích miestach.

18.	Roman B		Paragraf 2	Stanoviť dve zóny: Zóna A (centrum mesta) Zóna B (celá Bratislava mimo centra) Tým pádom zánik bonusovej parkovacej karty.	Dovodov je niekoľko: - vami navrhnuté VZN, ako aj sami tvrdíte, negarantuje miesto na parkovanie. Odboreni mesto čiastočne od aut prichádzajúcich do mesta z okolia Bratislavy, to iste sa udeje aj keď rezidentí budú mať voľne parkovať v rámci Bratislavy (okrem samotného centra). Sami tvrdíte že celom "nemá byť" spôsob ako získať viac peňazí do rozpočtu" tak preto obmedzujete ľudí a núťte ich platiť nehorazne peniaze keď sa chcú pohybovať vo svojom meste v ktorom platia dane a ešte budú platiť aj rezidenčnú parkovaciu kartu ktorá im bude viacmenej na nič ak pôjdu mimo svoj dom. - moja navrhovaná zmena tak isto zabezpečí príjem za každé parkujúce auto a tak isto odboreni mesto od aut prichádzajúcich z okolia Bratislavy. - taktiež rovnako zabezpečí že si množstvo ľudí prehlási trvalý pobyt do Bratislavy a tým pádom budú odvádzať dane Bratislave a nie inde - množstvo peňazí z daní a plus peniaze za rezidenčné karty sa využije na stavbu parkovacích domov, parkovísk a prípadne opravu ciest - návrh novej zonácie tak isto zjednoduší vaš prístup komplikovaný návrh VZN príklad: clovek ktorý pôjde po práci na navštevku k známym v inej zone (ktorá zväčša trvá viac ako dve hodiny) nebude musieť komplikovane sledovať a každú chvíľu riešiť či mu ešte platí parkovanie, či mu ešte jeho známy môže poskytnúť svoje voľné hodiny a pod.	Neakceptované.	Rozdelenie na 2 zóny nevyrieši zvýšený dopyt po dennom parkovaní vo vybraných štvrtiach.
-----	------------	--	------------	---	--	----------------	--

19.	Nikolaeta L		Príloha 2: Parkovacie karty	Neviem si prosím predstaviť karticku návštevy na 100 hodín ročne.	Cestuje k nám sestra na dovolenku, odparkuje auto v dúbavke, a cestuje so svojou 4 člennou rodinou po BA pomocou MHD. 100hodín ročne nestačí ani na predĺžený víkend a viac k nám nemôžu prísť bez toho nech nechajú za parkovanie 100 a viac €. Prosím prehodnoťte návštevy. Napr. nahlásenie SPZ návštev na mestský úrad pre vydanie kartičky s nejakým poplatkom, napr 2€ na deň.	Berie sa na vedomie.	Pridanie parkovacích hodín pre návštevy spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov.
20.	Peter N		Paragraf 1	Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.	Ďakujem cestný zákon vyžaduje aby nariadenie obsahovalo aj spôsob preukázania zaplatenia	Akceptované.	Doplní sa, že sa preukazuje dokladom preukazujúcim zaplatenie parkovacieho lístka alebo dokladom preukazujúcim zaevidovanie motorového vozidla v informačnom systéme.

Peter N [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 6	§ 6 Spôsob preukázania zaplattenia Zaplattenie sa preukazuje potvrdením o zaplattení alebo záznamom o začiatku parkovania prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu alebo záznamom o začiatku parkovania. Zrušovacie ustanovenie psounuít o ďalší paragraf.	cestný zákon vyžaduje aby nariadenie obsahovalo spôsob preukázania zaplattenia	Akceptované.	Doplň sa, že sa preukazuje dokladom preukazujúcim zaplattenie parkovacieho listka alebo dokladom preukazujúcim zaevidovanie motorového vozidla v informačnom systéme.
21. Ladislav B [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 1	Nieje vyšpecifikované zóna A a zóna B, ktoré adresy a mestské časti Bratislavy spadajú, taktiež mi nedá sa neopýtať ako je alebo bude riešené napríklad to nieje spomínané vo "Všeobecne záväznom nariadení" že ak má občan trvalý pobyt v Bratislave a aj v nej pracuje ale v inej "Parkovacej zóne" a má vydanú "Rezidentnú parkovaciu kartu" na svoj byt v jednej zóne (B,C,D) a jeho zamestnávateľ je v inej zóne (B,C,D). Príklad: Občan má trvalý pobyt v zóne C a jeho zamestnávateľ má prevádzku alebo sídlo firmy v zóne D, kam občan dochádza a parkuje s vozidlom, ak by to VZN umožňovalo mohol by občan ktorý pracuje v inej zóne kde je jeho zamestnávateľ než je zóna kde má trvalý pobyt, by mu mohlo byť umožnené že by bola vydaná "Rezidenčná karta" zo strany zamestnávateľa na vozidlo zamestnanca ale zo sídlom adresy zamestnávateľa s tým že by to vozidlo bolo samozrejme vo vlastníctve zamestnanca a nie ako firmné. Vopred sa ospravedlňujem za	Nieje vyšpecifikované zóna A a zóna B, ktoré adresy a mestské časti Bratislavy do týchto zón spadajú, taktiež mi nedá sa neopýtať ako je alebo bude riešené napríklad to nieje spomínané vo "Všeobecne záväznom nariadení" že ak má občan trvalý pobyt v Bratislave a aj v nej pracuje ale v inej "Parkovacej zóne" a má vydanú "Rezidentnú parkovaciu kartu" na svoj byt v jednej zóne (B,C,D) a jeho zamestnávateľ je v inej zóne (B,C,D). Príklad: Občan má trvalý pobyt v zóne C a jeho zamestnávateľ má prevádzku alebo sídlo firmy v zóne D, kam občan dochádza a parkuje s vozidlom, ak by to VZN umožňovalo mohol by občan ktorý pracuje v inej zóne kde je jeho zamestnávateľ než je zóna kde má trvalý pobyt, by mu mohlo byť umožnené že by bola vydaná "Rezidenčná karta" zo strany zamestnávateľa na vozidlo zamestnanca ale zo sídlom adresy zamestnávateľa s tým že by to vozidlo bolo samozrejme vo vlastníctve zamestnanca a nie ako firmné. Vopred sa ospravedlňujem za	Berie sa na vedomie.	

				občan dochádza a parkuje s vozidlom, ak by to VZN umožňovalo mohol by občan ktorý pracuje v inej zóne kde je jeho zamestnávateľ než je zóna kde má trvalý pobyt, by mu mohlo byť umožnené že by bola vydaná "Rezidenčná karta" zo strany zamestnávateľa na vozidlo zamestnanca ale zo sídlom adresy zamestnávateľa s tým že by to vozidlo bolo samozrejme vo vlastníctve zamestnanca a nie ako firemné. Vopred sa ospravedlňujem za moje "neprávne" vyjadrenie, nemám právnické vzdelanie ale verím že je to pochopiteľné. Ďakujem s pozdravom B	moje "neprávne" vyjadrenie, nemám právnické vzdelanie ale verím že je to pochopiteľné. Ďakujem s pozdravom B		
--	--	--	--	---	---	--	--

22.	Ján S [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	bod 3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty (karta BONUS) Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 600 hodín ročne.	Zmyslom spoplatnenia parkovania má byť motivácia občanov k občasnému využitiu automobilov, nie k pravidelnému využívaniu. Ak sa počet hodín pre bezplatné parkovanie každý deň resetuje, občanov to motivuje k tomu rozdeliť si záťažitosť, pre ktorých vybavenie je potrebné auto na viacero dávok, ktoré sa dajú vybaviť počas viacerých dní. Naopak, ak je jeden limit na rok, občan je motivovaný použiť auto zriedkavo, napr. 1 krát do týždňa, optimalizovať svoje jazdné trasy, pričom sa nemusí obávať prekročenia bezplatného limitu. Napr. počas jedného dňa môže vybaviť niečo ráno cestou do práce, nechať odparkované auto v zóne svojho zamestnávateľa, vybaviť niečo po práci. Keby mal každý deň 2 hodiny, nútilo by ho to absolvovať taketo 2 vybavovania na 2 jazdy. Navrhovaný počet hodín ročne sa snaží byť porovnateľnou alternatívou k dvom hodinám denne (2h x 365, mierne znížené o počet hodín, ktoré by neboli vyčlenené pri každodennom resetovaní.)	Neakceptované.	Pridanie voľných parkovacích hodín spôsobí, že sa situácia nezmení. Väčšinu problémov s parkovaním spôsobujú motorové vozidlá ľudí bývajúcich v Bratislave. Navyše by to viedlo k zhoršeniu situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite oproti pôvodnému návrhu, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov.
23.	Anton B [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	Pre motorky a všetky motorové vozidlá spadajúce vo vodičskom preukaze do kategória A, sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy nie je potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.	Navrhujem doplniť chýbajúcu informáciu o tom, ako bude fungovať parkovacia politika pre motorky a všetky motorové vozidlá spadajúce do kategórie označenej vo vodičskom preukaze ako skupina "A". Tiež navrhujem, aby získali 100% zľavu z poplatku za parkovanie. Odôvodnenia: 1) Technického charakteru: 1.1) motorky zaberajú menej miesta 1.2) sú ekologickejšie (vzhľadom na svoju hmotnosť a konštrukciu motorov majú všeobecne menšiu spotrebu ako auto. Pomaly sa tiež šíria elektromotocykle na batérie s nulovými exhalátmi) 1.3) motorky sú rýchlejšie na prepravu a	Neakceptované.	Regulácia parkovania sa bude týkať aj motocyklov a vozidiel kategórie A, pokiaľ budú parkovať na parkovacích miestach, ktoré budú v danom čase spoplatnené. Motocykle a bicykle môžu parkovať aj v zmysle § 52, ods. 2 zákona č. 8/2009 v zóne regulovaného parkovania ale zároveň budú v rámci všetkých novozaregulovaných rezidentských zón vyznačené parkovacie miesta pre motocykle a mopedy.

					na parkovanie 1.4) posledné roky rastú počty predaných a registrovaných motocyklov (https://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr) 2) Správanie sa pri parkovaní: 2.1) motorkári prikryvajú plachtami svoje motorky. V tomto prípade - ako chcú ľudia, ktorý kontrolujú parkovné, kontrolovať parkovné za takúto motoriku? Budú ju odkrývať? Kto poniesie zodpovednosť za prípadnú neodbornú manipuláciu s touto plachtou? Čo v prípade, že majiteľ má plachtu aj zamknutú a ľudia kontrolujúci parkovné jednoducho neodokryjú plachtu? 3) Nevenovanie sa motorkám v parkovacej politike 3.1) v parkovacej politike sa zatiaľ na to nemyslelo a predpokladám, že teda nie je detailne rozobráť, ako sa postaviť k motorkám. Ak sa parkovacia politika mieni do budúcnosti nejakým spôsobom rozvíjať a riešiť aj pre motorky, tak je to v poriadku. Avšak teraz, keď sa o nich nerozpráva a neberú sa do úvahy vyššie uvedené pripomienky, navrhujem 100% zľavu z parkovania. Do budúcnosti samozrejme vyzývame magistrát, aby podporil tvorbu vyhradených parkovacích miest (pre začiatok aspoň jedným) na každej ulici aj pre motorky.		
--	--	--	--	--	--	--	--

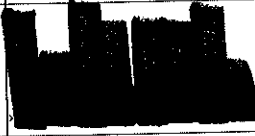
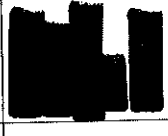
24.	Miroslav C [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	s odvolaním sa na znenie ods 6 v časti vety " Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č.2 tohto nariadenia " navrhujem zmenu textu Prílohy č. 2 v bode 3. Parkovacia karta BONUS časť 3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty vypustiť text " v zónach s tarifným pásmom B,C,D " a nahradiť textom " v zónach s tarifným pásmom A,B,C,D"	Súčasnne znenie predmetnej časti prílohy č. 2 je zjavné v rozpore s ustanovením " Ústavy SR " - Druhej hlavy Základné práva a slobody, Prvý oddiel Všeobecné ustanovenia čl. 12 ods 1,2 nakoľko nezaručuje rovnosť a zjavne nezvýhodňuje časť občanov Slovenskej republiky, obyvateľov Hl. m. SR Bratislava. Predmetné znenie umožňuje bez ďalšej úhrady rovnocenné využívanie predmetnej karty pre obyvateľov Bratislavy s trvalým pobytom na území Hl. m. SR Bratislava. V kampani a na verejných prezentáciách bola zo strany predstaviteľov mesta komunikované že cit. " Každý Bratislavčan a Bratislavčanka s trvalým pobytom v Bratislave bude môcť za cenu 10€ zakúpiť bonus v podobe 2 hodín bezplatného parkovania v ktorejkoľvek inej spoplatnenej zóne v meste na rok " pričom navrhované znenie explicitne uvádza iba zóny B,C,D. Príklad : Obyvatelia s trvalým pobytom v spoplatnenej zóne A majú možnosť využiť tento bonus v zónach B,C,D pričom obyvateľ s trvalým pobytom v zóne D bude mať možnosť využiť tento bonus iba pre zóny B,C a teda nie aj v zóne A. Takto formulované znenie teda zjavne zvýhodňuje obyvateľov zóny A oproti ostatným obyvateľom a zjavne nezvýhodňuje obyvateľov v s trvalým pobytom v zónach B,C,D oproti obyvateľom v zóne A pri rovnakej cene parkovacej karty BONUS.	Neakceptované.	Ide o formu regulácie statickej dopravy. Ani v súčasnosti nie je možné zaparkovať zadarmo v Starom Meste, v zóne BPS Park. Bezplatné parkovanie 2 h aj v najexponovanejších miestach mesta by znamenalo zhoršenie už súčasného stavu a ide o opak cieľa, ktorý chce mesto dosiahnuť – zlepšenie parkovania rezidentov.
25a.	Andrej P [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 2	Úseky miestnych komunikácií určené na dočasné parkovanie motorových vozidiel (parkovacie miesta) sa zaraďujú do ucelených oblastí (ďalej len "zóna"), sú vyznačené vodorovným prípadne zvislým označením a sú uvedené v prílohe č. 1	Zóny musia mať vyznačené vodorovné a zvislé značenie. Vhodné je mať aj počet parkovacích miest v zóne, prípadne koľko je ešte voľných	Berie sa na vedomie.	Nie je potrebné zapracovať do VZN, keďže regulované zóny musia byť v zmysle zákona vyznačené vodorovným a zvislým dopravným značením.

				tohto nariadenia.				
Andrej P. [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	Bod (3) vypustiť. Bod (4) pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. 100% zľava sa poskytuje aj pre držiteľov ZTP 1), ktorý sú odkázaný na svoje vozidlo. Bod (5) úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačnú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. Prípustné je použiť susediacu zónu.	Bod (3) - nie je nijak preukázaná opodstatnenosť zľavy iba pre elektrické vozidlá. Zaberajú rovnaký priestor, prípadne autá na LPG a CNG sú na tom z rôznych štúdií ekologicky podobne. Bod (4) - nie sú zohľadnené najohrozenejšie skupiny ľudí, ktorý sú odkázaný na vozidlo a cena parkového je pre nich stále vysoká. Bod (5) - v prípade rozhrania zón je vhodné, aby bolo možné akceptovať susednú zónu, aby nedošlo k platnosti v inej zóne, ktorá je na rozhraní nejasná	Neakceptované.	(3) zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k naplňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014 (4) držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím môžu bezplatne parkovať na miestach vyhradených pre tieto osoby - počet miest vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím v každej zaregulovanej zóne bude na úrovni min. 4 % zo všetkých parkovacích miest v danej štvrti - t. j. min, každé dvadsať parkovacie miesto. (5) parkovacie miesta na okrajoch rezidentských zón budú špeciálne vyznačené tak, aby mohli rezidenti využiť zo susedných parkovacích zón.	

Andrej P [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 5	Bod (1) Výška úhrady sa určuje nasledovne: A - 1eur/hod, B - 0,75eur/hod, C - 0,5eur/hod, D - 0,25eur/hod	Bod (1) - odporúčame znížiť, ľudia čo sú odkázaní chodiť do práce autom z okolia BA bez vhodného náhrady na je cena privysoká. Pri 8h v práci tj. ročne cca 2000 pracovných hodín v parkovaní v zóne D by boli náklady 1000eur/rok. Z analýzy dát by ste zobrali za rok mesačný plat jednej domácnosti. To je na zváženie či to je ešte férové.	Neakceptované.	Hodinové sadzby boli okrem iného inšpirované sadzbami v iných mestách a trhovými sadzbami parkovania v Bratislave. Vzhľadom na to, že parkovacia politika je forma regulácia statickej a dynamikkej dopravy je potrebné, aby bola účinná. Cieľom je znížiť vyťaženosť parkovacích miest výraznejšie pod 90 % vo všetkých lokalitách. Jednotlivé tarifné pásma budú priradené na základe spracovaných dopravných prieskumov o vyťaženosť parkovania.
Andrej P [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1a N1 s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m.	Vozidlá ako motorky a štvorkolky odporúčame vylúčiť v plnom rozsahu z parkovacej politiky, vzhľadom na celkovú absenciu v analýze, nezhľadnení menšej zaberanej plochy, adekvátny pomer ceny, atď. Pripadne dopracovať a potom môže byť k tomu pripomínkovanie	Neakceptované.	Motorky nie sú regulované. Vozidlá kategórie L5e až L7e (t.j. vrátane štvorkoliek), ktoré navrhujete vylúčiť by mali byť rovnako regulované, lebo zaberajú tiež významnú časť verejného priestoru a potrebujú regulárne parkovacie miesto, na rozdiel od motoriek, ktoré môžu parkovať podľa par. 52, ods. 2 zákona o cestnej premávke.
26. Peter Č [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 1	Miesto "Úsek miestnej komunikácie" zadať konkrétnu oblasť, napr. "vnutroblok obytného domu Mileticova 86-88-90". Doplniť aj ostatné mestské časti napr. Mestská časť Bratislava Ruzinov.	Okrem parkovania na ulici sa parkuje aj vo vnutroblokoch. Parkovanie mesta sa netyka len Petrzalky a Rače, ale aj ostatných mestských častí.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.
25.b Andrej P [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	Bod 2. má trvalý pobyt v byte v niektorej mestskej časti v rámci Bratislavy; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie	Odporúčame upustiť od viazania sa na trvalý pobyt v zóne. Rieši sa parkovacia politika za mesto Bratislava, nie za jednu zónu. Analýza nezohľadňuje vlastničke vzťahy k bytom ani zákon, ktorý sa upravuje len jeden trvalý pobyt pri viacerých nehnuteľnostiach (bytoch).	Neakceptované.	Vydanie rezidentskej karty pre štvrť, ktorá nie je zaregulovaná do rezidentskej zóny, nemá opodstatnenie. Rezidentské parkovacie karty sa môžu vydávať len v území, ktoré je zahrnuté vo VZN (úseky miestnych komunikácií zaradené do ucelených zón). Parkovacia politika je forma regulácie dopravy, ktorej vedľajší efekt je zrealenie počtu trvalo bývajúcich obyvateľov. Vlastník nehnuteľnosti má možnosť zakúpiť si abonentskú parkovaciu kartu.

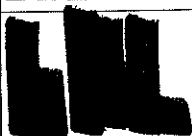
Andrej P		Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	Bod 2. má trvalý pobyt v byte v mestskej časti Bratislava; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie.	Rieši sa parkovacia politika za mesto Bratislava nie za zónu. Nebola spracovaná analýza vlastníctva a nezohľadňuje sa zákon, ktorý upravuje trvalý pobyt len na jednu nehnuteľnosť (byť)	Neakceptované.	Vydanie karty Návšteva je možné len pre konkrétnu rezidentskú parkovaciu zónu, ako forma odmeny najmä pre ľudí bez auta a ľudí, ktorí parkujú svoje motorové vozidlá mimo verejného priestoru. Je určená pre ľudí s trvalým pobytom.
26. Lucia D		Príloha 2: Parkovacie karty	50% zľavu dostane aj majiteľ MV na CNG plyn.	CNG je ekologické palivo. Viac najdete napr. tu: http://ekomobilita.sk/co%20je%20cng.htm	Neakceptované.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k naplneniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.
27. Martin S		Príloha 2: Parkovacie karty	Rezidentská parkovacia karta Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 14 hodín týždenne (7 dní) počnúc polnocou z nedele na pondelok.	Je nezmysel obmedzovať ľudí na 2 hodiny denne, keď niekto týždeň nevyužije túto možnosť a chodí napríklad MHD, aby keď potrebuje niekde zaparkovať raz týždenne na 6 hodín platil a pritom mu ostatné dni prepadávajú. Za 2 hodiny nevybavím ani lekára, ani nákup v obchode, ani oslavu narodenín u rodičov. Navrhujem neorientovať sa na dni, ale týždne.	Neakceptované.	Rezidentská parkovacia karta je na parkovanie vo vlastnej zóne (v mieste bydliska). Parkovanie v iných zónach, počas spoplatnenej doby, umožňuje parkovacia karta BONUS a to kumulatívne 2 hodiny denne. Nie je cieľom zabezpečiť bezplatné parkovanie pri práci, u lekára a pod. kumuláciou väčšieho počtu hodín. Parkovacia politika je forma regulácia statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce akýmkoľvek spôsobom navýšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie.
28. Miroslav S		Príloha 1	Nenavrhujem text, len upozornenie: Príloha 1 je rozpracovaná len na 2 zóny - Petržalka a Rača.	Chýbajú mi údaje za Dúbravku.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.

29.	Ladislav B 		Príloha 2: Parkovacie karty	Dobrá deň, ešte sa chcem vyjadriť popripade doplniť, že by mohla byť ešte jedna karta alebo už upraviť existujúcu bonus kartu pre bratislavčanov, ktorí majú miesto narodenia Bratislavu, že budú môcť parkovať aj v iných zónach (B,C,D) oca 8 hodín denne zadarmo z dôvodu, že 2 hodiny v bonus karte je málo ak som rodený Bratislavčan a teda mám tu aj trvalý pobyt a aj tu pracujem ale v inej časti Bratislavy, t.j. v inej zóne než je zóna môjho trvalého pobytu, a bonus karta na voľné 2 hodiny je nič pretože, podľa Zákonníka práce 311/2001 Z.z. §85 ods. 5 "Pracovný čas zamestnanca je najviac 40 hodín týždenne." t.j. 5 dní v týždni po 8 hodín s tým že má nárok na polhodinovú prestávku, ktorú si musí nadrobiť, nehovoriac o zamestnancoch čo majú iný pracovný čas keď robia napr. na smeny, a z uvedeného si myslím, že by ste mohli vytvoriť ešte jednu parkovaciu kartu, ktorú neviem ako nazvete alebo upraviť existujúcu "BONUS" kartu, stačí toto rozšírenie urobiť len pre Bratislavčanov,	Dôvod je že voči rodeným bratislavčanom by to bolo nefér a týmto riešením by ste moc nestratili nakoľko si myslím, že rodených bratislavčanov nieje veľa takže by sa nestalo, že by bolo v Bratislave veľa áut. Lebo ak by ste to dali aj tým čo majú trvalý pobyt v BA ale niesú rodený Bratislavčania, tak by tých áut bolo veľa a nič by to neriešilo, ale takto sa toho moc nezmení a myslím si že by to mohlo byť prijateľné z vašej strany. Ďakujem	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy. Okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä verejnou dopravou.
-----	--	--	-----------------------------------	--	--	----------------	---

			ktorý majú miesto narodenia Bratislavu ako som Vám písal v "Odôvodnení". Ďakujem		Sme s manželom vlastníkom bytu v BA, nakoľko manžel sa cez týždeň pracovne zdržuje v BA. Trvalý pobyt máme obaja aj naše štyri deti mimo BA. Navrhované znenie je diskriminačné, ako vlastníci bytu riadne platíme v BA dane, dokonca aj odpady (čo v iných mestách nie je bežné, pokiaľ vlastník bytu platí odpad inde, stačí to preukázať) a teraz sa dostaneme do situácie, že v okolí vlastného bytu nebudeme môcť zaparkovať?	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentuskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
30.	Elena K		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	kap. 1.1, bod 2 žiadam upraviť nasledovne: "má trvalý pobyt alebo je vlastníkom bytu v zóne, pre ktorú je karta vydaná"	Sme s manželom vlastníkom bytu v BA, nakoľko manžel sa cez týždeň pracovne zdržuje v BA. Trvalý pobyt máme obaja aj naše štyri deti mimo BA. Navrhované znenie je diskriminačné, ako vlastníci bytu riadne platíme v BA dane, dokonca aj odpady (čo v iných mestách nie je bežné, pokiaľ vlastník bytu platí odpad inde, stačí to preukázať) a teraz sa dostaneme do situácie, že v okolí vlastného bytu nebudeme môcť zaparkovať?	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentuskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
31.	Peter J		Príloha 2: Abonentiská parkovacia karta	presunúť podmienku 2. pre vydanie abonentskej karty "je fyzickou osobou, ktorá je vlastníkom trvale obyvateľnej nehnuteľnosti v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená" do podmienok pre vydanie rezidentskej karty. Alternatívne aspoň upraviť poplatok pre prvé auto pre túto kategóriu "nepodnikajúcich fyzických abonentov" na úroveň rezidentov.	Je diskriminácie ak vlastník akejkoľvek obyvateľnej nehnuteľnosti (vrátane nebytového priestoru v bytovom dome), za ktoru platí dan z nehnuteľnosti podľa jej polohy a nie podľa miesta svojho trvalého pobytu, nemože v jej okolí parkovať aspoň jedným autom za podmienok rovnakých ako majitelia nehnuteľnosti, ktorí tam majú trvalý pobyt. Ide o diskrimináciu mensiny vlastníkov, ktorí v danom meste alebo mestskej časti nemajú volebné právo voľbou, ktorá volebné právo má. Možno to považovať za zasah do vlastníckeho práva obmedzením možnosti prístupu a užívania nehnuteľnosti. V neposlednom rade je to pre mesto aj ekonomicky nevýhodné, keďže maloktóry z takýchto fyzických vlastníkov si kúpi abonentuskú kartu, ale rezidenciu kartu za 50 alebo 100 EUR by si kúpil.	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentuskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
32.	Vladimir B		Paragraf 3	Dobry den chcel by som pripomenkovat "Odsek 3.2 Opravnenia vyplývajúce z parkovacej karty" 2h mi pride pomerne malo obzvlast ked potrebujem ist do nemocnice na navstevu alebo s malym synom na trening 2h isto postacovat nebudu.	Dobry den chcel by som pripomenkovat "Odsek 3.2 Opravnenia vyplývajúce z parkovacej karty" 2h mi pride pomerne malo obzvlast ked potrebujem ist do nemocnice na navstevu alebo s malym synom na trening 2h isto postacovat nebudu.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD.

33.	Rudolf R [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	potrebujem ist do nemocnice na navstevu alebo s malym synom na trening 2h isto postacovat nebudu.	3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Návrh zmeny: A/ Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 8 hodín denne. Alebo: Návrh zmeny: B/ Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne, a poplatok za každú ďalšiu začatú hodinu 50% základnej ceny parkovania v príslušnom tarifnom pásme.	Nakoľko som Bratislavčan, a môj názor myslím podporuje viac občanov hlavného mesta: - platíme všetky poplatky Hl. mestu Bratislava, ktoré má 17 mestských častí, a preto by sme na území celej Bratislavy, mali byť zvýhodnení, a platiť aspoň so zľavou 50% základnej ceny parkovania v príslušnom tarifnom pásme, a neplatiť 100% základnej ceny parkovania v príslušnom tarifnom pásme po 2. hodine (ak mám Bonus kartu), ako nerezident, ktorý Bratislave neodváža žiadné poplatky. Po 3-4 rokoch od zavedenia parkovacej politiky by bolo možné prehodnotiť VZN a následne prípadne novelizovať. Prehodnotenie VZN by malo byť spracované na základe zistených údajov z týchto rokov, a prehodnotiť či sa Bratislava odbremlila od nerezidentských motorových vozidiel. Navrhované 2 hodiny parkovania zdarma veľmi nezvýhodňujú Bratislavčanov, ako daňových poplatníkov hlavného mesta, za parkovanie v iných mestských častiach BA, ako je vydaná RK.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD.
-----	---------------------	------------	------------	---	--	---	----------------	--

Rudolf P		Paragraf 5	Výška Úhrady - Ročný poplatok za rezidenčnú kartu v EUR: REZIDENT 2 = výška poplatku 119,-€	Podľa Vašich štatistických údajov máme v Bratislave podiel domácností s 2 autami 15 % ! Pri prehodení poplatok za rezidenčnú kartu REZIDENT 2, by nenastal veľký výpadok z celkovej sumy, ktorá je vypočítaná vo výnosoch za parkovanie. 1/ 2 autá majú domácnosti, ktoré majú deti a je ich potrebné dopraviť a vyzdvihnúť s krúžkou, záujmovej činnosti po celej Bratislave, nakoľko ich naše deti navštevujú v rôznych MČ Bratislavy. 2/ 2 autá majú domácnosti, ktoré sú dvojgeneračné (rodičia + deti), a nemajú zatiaľ financie (deti) na vlastné bývanie, sú pracujúci, neraz skoro ráno, resp. dlho do nočných hodín a verejná doprava nepokrýva nočné a skoré ranné hodiny dostatočne na území celej Bratislavy. 3/ 2 autá majú tiež domácnosti, v ktorých po rozvode žijú exmanželia, a vtedy ktorý bude ako zvýhodnení (aj nižší poplatok za rezidenčnú kartu REZIDENT 2, nevyrieši, ale nebude taký veľký rozdiel medzi 1.RK a 2. RK), vtedy to môže ísť až do ďalších súdnych sporov.	Neakceptované.	Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sazby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.)
-------------	--	------------	--	---	----------------	---

34.	Jozef Ž		Príloha 2: Parkovacie karty	Pridanie vyhradenej parkovacej karty.	Aby bolo zabezpečené pokračovanie pre nas všetkých co máme riadne zaplatené vyhradene parkovacie miesta za ktoré platíme ročne nie malé poplatky.	Neakceptované.	Po "spustení" rezidentskej zóny nebudú v zmysle zmluvy medzi MČ a mestom vydávané povolenia na nové vyhradené parkovacie miesta na EČV (okrem výnimiek - ZŤP), budú však dobíhať existujúce vyhradené miesta. Tieto miesta sú najmenej efektívne využitie parkovacieho miesta. Podľa Výskumného ústavu dopravného Žilina (Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo-organizačného zabezpečenia , 2013) platí v praxi pravidlo, že každé rezervované miesto pre konkrétneho užívateľa, je reálne využívané 30 % času a mimo tento čas, znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality.
35.	Elena V		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	1. Rezidentská parkovacia karta 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty Rezidentskú parkovaciu kartu prevádzkovateľ vydá žiadateli (rezidentovi), ktorý splňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byte v zóne ALEBO JE VLASTNÍKOM BYTU V ZONE, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania ...	Vlastním byt v Petržalke, nemám tu trvalý pobyt ale trávim tu v priemere asi tretinu z každého týždňa počas roka. Váš doterajší návrh by mal značný finančný dopad na môj rozpočet hodinovým platením parkovania v mieste mojej nehnuteľnosti. Žiadam aby ste vo vašom návrhu v Prílohe 2 Rezidentská parkovacia karta pridali bod o VLASTNÍKOV BYTU, ktorí tam nemajú trvalý pobyt. Žiaľ, v mojom prípade nie je možné prihlásenie sa na trvalý pobyt do Bratislavy. Cítim sa ako vlastník bytu s prechodným bydliskom v tomto byte diskriminovaná. Tým že vlastním nehnuteľnosť odvádzam daň z nehnuteľnosti Bratislave a tak by som mala mať nárok na parkovanie ako ľudia s trvalým pobytom. Navyše aj v daňovom výmere, ktorý prišiel teraz zaplatiť deklarujete použitie týchto dani na parkovaciu politiku. Okrem toho, ak tu nemám trvalý pobyt, tak sa v Bratislave nevyskytujem často a rovnako ani moje auto. Nemalo by to teda vážne narušiť vašu snahu o vylepšenie parkovania v Bratislave a naopak návrh by bol ferovejší voči vlastníkom bytov v Bratislave bez trvalého pobytu.	Neakceptované.	Majiteľa nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.

36.	Katarína K [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacie karty	Rozšírenie majiteľov rezidenčnej parkovacej karty o nájomcov v nájomných bytoch patriacich ministerstvám resp. ich organizáciám.	Spolu s partnerom a spoločnou dcérou bývame v služobnom byte, ktorý vlastní Finančné riaditeľstvo. Obaja sme zamestnancami FR SR ale trvalý pobyt v uvedenom byte v MČ Podunajské Biskupice nemáme. Sme riadne nahlásení na bytovom podniku a u všetkých dodávateľov energií. Rovnako si plníme všetky povinnosti nájomcov voči zamestnávateľovi. Nie je totiž povinnosťou žiadneho zamestnávateľa poskytnúť trvalý pobyt svojim nájomcom. Konkrétne FR SR vlastní v Bratislave niekoľko bytov v rôznych MČ a nie všetci nájomníci majú trvalý pobyt v predmetných bytoch. Predtým sme bývali v služobnom byte v MČ Vajnory a nie je možné meniť pokiaľ trvalý pobyt len z dôvodu výmeny bytu. Predpokladám, že uvedený problém riešia aj ostatní nájomníci iných rezortov ak napr. MV SR, MO SR., ktorí rovnako ako náš rezort vlastnia byty a rovnako ako my nemajú ich nájomníci v služobných bytoch trvalý pobyt.	Neakceptované.	Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali. Nie je dôvod, prečo by vlastníci nehnuteľností nemali umožniť zápis trvalého pobytu podnájomníkom. V prípade, že by majiteľ nehnuteľnosti nechcel z nejakého dôvodu umožniť nahlásenie trvalého pobytu v nehnuteľnosti, je potrebné zvažovať komerčný prenájom garážového alebo parkovacieho miesta, ktorý môže byť výhodnejší ako hodinové parkovné.
37.	Juraj K [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacie karty	Navrhoval by som aby rezidentská karta nebola naviazaná na majiteľa motorového vozidla. Ak má byť spoplatnenie auta viazané na domácnosť mohol by parkovanie auta nahlásiť ktorkoľvek člen domácnosti(hoc aj nie je majiteľom auta) ktorý má v danej lokalite trvalý pobyt. Auto s príslušnou ŠPZ by bolo priradené k nahlásenej lokalite a nemohlo by byť už nahlásené na inú.	člen/ovia domácnosti(ktorí nemajú trvalý pobyt) sa starajú o člena domácnosti ktorý má zdravotné problémy a ktorý má na uvedenej lokalite trvalý pobyt ale nie je vlastníkom auta.	Neakceptované.	Treba rozlišovať medzi majiteľom vozidla a držiteľom vozidla. Pokiaľ majiteľ umožní zápis iného rodinného príslušníka ako držiteľa vozidla, získava tak vzťah k vozidlu a môže naň získať rezidentskú parkovaciu kartu. V opačnom prípade by mohlo veľmi ľahko dôjsť k zneužitiu.

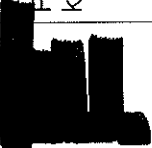
38.	Peter K [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacie karty	Doplnenie k : 1. Rezidentská parkovacia karta 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty Bod 2: doplniť text: na účely vydania parkovacej karty sa garážou rozumie samostatne stojaca garáž, garáž v rodinnom dome, resp. parkovacie miesto v hromadných garážach (ďalej len „garáž“), ktorá je takto uvedená a priznaná v priznaní k dani z nehnuteľností. Bod 3: na jednu garáž je možné vydať jednu rezidentskú kartu REZIDENT 1.	Rezidenti, ktorí vlastnia garáž sú týmto VZN diskriminovaní a "trestaní" za to, že sa správajú zodpovedne a svoje autá nenechávajú stáť na verejných priestranstvách a zároveň za garáže platia zvýšenú sadzbu dane z nehnuteľností.	Neakceptované.	Majitelia garáží, dvorov a pod. nemusia žiadať o vydanie rezidentskej parkovacej karty ani inej parkovacej karty. Ak sa dobrovoľne rozhodnú, môžu však požiadať o niektorú/é parkovacie karty.
-----	-----------------------	------------	--	---	--	----------------	--

Peter K [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Rezidentskú parkovacia kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie, 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla; 4) v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov, považuje sa za držiteľa vozidla na účely vydávania rezidentskej parkovacej karty, počas trvania manželstva, aj druhý z manželov bez ohľadu na skutočnosť, či vozidlo patrí do bezpodielového	Navrhujem rozšíriť podmienky aj na použitie motorových vozidiel zdieľaných súrodencami, ak jeden zo súrodencov nemá trvalý pobyt v príslušnej zóne resp. v Bratislave, ale je držiteľom motorového vozidla. Ide o podobnú situáciu ako užívanie služobných vozidiel právnických osôb. Osobou blízkou sa rozumie osoba podľa § 116 (Občiansky zákonník) Blízkou osobou je príbuzný v priamom rade, súrodenec a manžel; iné osoby v pomere rodinnom alebo obdobnom sa pokladajú za osoby seba navzájom blízke, ak by ujmu, ktorú utrpela jedna z nich, druhá dôvodne pociťovala ako vlastnú ujmu.	Neakceptované.	Treba rozlišovať medzi majiteľom vozidla a držiteľom vozidla. Pokiaľ majiteľ umožní zápis iného rodinného príslušníka ako držiteľa vozidla, získa tak vzťah k vozidlu a môže naň získať rezidentskú parkovaciu kartu. V opačnom prípade by mohlo veľmi ľahko dôjsť k zneužitiu. Zároveň nie je obmedzený počet rezidentských parkovacích kariet na osobu. V konečnom dôsledku nezáleží, kto automobil používa (či manžel, manželka, syn 1 alebo syn 2), dôležité je, aby žiadateľ o parkovaciu kartu preukázal vzťah k vozidlu.
---------------------------	-------------------	--	--	--	-----------------------	--

39.	Dalibor B [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	spoluovlastníctva manželov, • užíva motorové vozidlo osoby blízkej • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo - fyzickou osobou- podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.	Ad 1. Su to 2 ROZNE ukony - objednanie/získanie parkovacieho lístka ci karty a platba za nu - to v paragrafe nie je jasne, v mojom návrhu aj preto upravené. Ad 2. Mobil a SMS platba by mali dominovať - kedže jedine tieto spajaju 1 zariadenie na VSETKO: objednanie, aj platbu, ako aj drzbu/dorucenie a potom kontrolu samotnej ceny (lístku, karty, potvrdenia formou SMS). Všetky ostatne formy platieb vyzaduju bankovy ucet, vpisovanie mnohych udajov, vkladanie platobnej karty a aj tak je sporne, kde potom poslat samotnu cenu (do emailu, tlačit si to ci?). Ak by bola Mobil/SMS platba dominantna, je to pre zakaznika/parkujuceho najpraktickejsie, najpohodlnies a total jednoduche. A navyac pre mesto aj najefektivnejsie pre	Neakceptované.	Pôvodne navrhnutý text nelimituje ani nepreferuje konkrétny typ spôsobu úhrady. SMS nepovažujeme ako za najvýhodnejší spôsob z hľadiska prevádzkových nákladov. Daňový doklad aj potvrdenie o začatí parkovania bude súčasťou každej transakcie (papier, email, SMS s linkom na stiahnutie) a/alebo ako súhrn za mesiac (faktúra, a pod.).
-----	----------------------	------------	------------	--	--	----------------	---

40.	Marianna Č. 		Príloha 1	elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. Nový návrh: Výber a objednanie daného parkovacieho lístka, resp. parkovacej karty, sa realizuje prostredníctvom internetového rozhrania, platba za ne prebieha prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu (tam hotovosť, resp. platobná karta). Parkovací lístok nemá tlačentú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa (a bude po kúpe doručený kupujúcemu vždy formou SMS), je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.	Príloha jasne nedefinuje VŠETKY úseky miestnych komunikácií, ktoré budú podliehať spoplatneniu. V prílohe VZN, ktoré má nahradiť zrušené pôvodné VZN je nevyhnutné, aby bolo explicitne uvedené, o ktoré úseky komunikácií ide.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.	dalsiu komunikáciu a prehľad, ekonomiku.
-----	---	---	-----------	---	---	----------------------	---	--

Marianna Č[REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Na jeden byt je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Ročná rezidentská parkovacia karta Rezident 1 / 39 Eur Rezident 2/ 150 Eur Rezident 3/ 500 Eur	Vydanie troch rezidentských parkovacích kariet je v rozpore so snahami mesta BA odľahčiť automobilovú dopravu v rámci mesta a presunúť ľudí do MHD. Obyvatelia mestských častí BA majú veľmi dobrú dostupnosť MHD a mali by prednostne využívať v rámci pohybu po meste tento druh dopravy. Väčšiu potrebu dopravy automobilom majú nerezidenti, teda obyvatelia bez trvalého pobytu v BA, ktorí denne dochádzajú za prácou. Spolu s kartou NÁVŠTEVA a BONUS tak pre rezidentov vzniká systém, ktorý bude motivovať k ich presunu po meste automobilmi. Primátor Vallo motivuje ľudí vo videách, aby cestovali MHD, podľa mňa je takýto návrh znenia VZN v rozpore s týmito aktivitami. Akceptovateľné by bolo ponechanie modelu dvoch parkovacích kariet pre rezidentov: Rezident1/39 Eur Rezident2/150 Eur Bez možnosti vydania tretej parkovacej karty Rezident 3 pre 1 domácnosť (ponechanie možnosti využitia kariet NÁVŠTEVA a BONUS)	Neakceptované.	Rozumieme snahe pritvrdiť navrhované znenie VZN a v prípade, že sa nepotvrdí dostatočné zníženie počtu jazd motorovými vozidlami v meste mesto zväží úpravu VZN s cieľom pritvrdenia podmienok na vydanie rezidentskej karty.
Marianna Č[REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Abonentská parkovacia karta	4.1 Podmienky vydania parkovacej karty Abonentskú parkovacia kartu prevádzkovateľ vydá žiadateli, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. ja osobou, ktorá nemá trvalý pobyt v žiadnej mestskej časti mesta Bratislava Jednému žiadateľovi je možné vydať len jednu abonentskú parkovacia karta, ktorá platí pre všetky zóny.	V prípade vydávania abonentských kariet chýba možnosť zakúpiť si abonentskú karta osobami, ktoré nemajú pobyt na území mesta Bratislava. Abonentská karta by mala platiť pre všetky zóny.	Neakceptované.	Sprístupnenie abonentskej karty tak ako navrhujete (pre obyvateľov bez trvalého pobytu v Bratislave) pre všetky zóny by spôsobilo väčšie využitie automobilov ľuďmi, ktorí môžu do Bratislavy cestovať verejnou dopravou, lebo len oni by získali neobmedzené parkovanie kdekoľvek v Bratislave.

41.	Ivan B		Príloha 2: Parkovacie karty	Ziaľ nemam právnické vzdelenie, preto neviem spravne z pravneho hladiska naformulovat text znenia VZN. Avsak myslim si ze by bolo vhodne v ramci VZN mysliet aj na ludi, ktorí mozu mat trvaly pobyt v Bratislave, avsak mat auto z ineho okresu.	Využívam auto, ktoré mam pozícane od mojho príbuzneho. Toto auto ma evidencne číslo z okresu BB. Trvaly pobyt mam v Bratislave, na vysšie uvedenej adrese. Vo VZN som nenasiel nikde osetrenu takuto situáciu a teraz neviem do akej miery budem moct parkovat vo svojej zone? Resp. dostanem rezidencnu kartu na parkovanie, hoci auto nie je evidovane na mna, avsak trvaly pobyt mam v Ruzinove?	Berie sa na vedomie.	Nezáleží na tom, aké EČV má auto, ak k nemu žiadateľ dokáže preukázať vzťah. Majiteľ vozidla môže umožniť zápis iného príbuzného ako držiteľa vozidla. Držiteľ vozidla môže požiadať o rezidentskú parkovaciu kartu.
40.	Marianna Č		Paragraf 5	Tarifné pásmo (je potrebné v prílohe jasne špecifikovať, ktoré ulice sú v ktorom tarifnom pásme!): A 1,5 Eur B 1 Eur C 0,5 Eur D 0,2 Eur Rezidentská parkovacia karta Rezident 1 - 39 Eur Rezident 2 - 150 Eur Rezident 3 - odstrániť túto možnosť Abonentská parkovacia karta (zavedenie možnosti zakúpenia abonentskej karty aj osobám s trvalým pobytom mimo hlavného mesta): tarifné pásmo ročná cena za abonentskú kartu pre rezidentov ročná cena za AK pre nerezidentov A 1000 1200 B 800 1000 C 500 700 D 300 500	Nové ceny za parkovanie aj za abonentské karty sú príliš vysoké vzhľadom k aktuálnym priemerným mzdám v Bratislavskom kraji. Abonentské karty nie je podľa aktuálneho návrhu možné vydať osobám, ktorí nie sú rezidentmi. Existuje dopadová štúdia, ktorá by riešila zavedenie nových tarifných pásiem a nových zón, kde bude parkovanie spoplatnené? Akým spôsobom plánuje mesto takto získané prostriedky využiť? Na základe čoho mesto rozhodovalo o výške poplatkov? Značnú časť pridanej hodnoty mesta generujú aj nerezidenti, ktorí dochádzajú do Bratislavy za prácou. Je potrebné riešiť koncepcie aj ich parkovanie a presun v meste. VZN o dočasnom parkovaní nijako nerieši dočasné parkovanie osôb s trvalým pobytom mimo Bratislavy dochádzajúcich za prácou, okrem spoplatnenia parkovania v uvedených zónach. Chýba návrh koncepčného riešenia, nie je realizované budovanie verejných parkovísk (nielen zachytých) a budovanie podzemných a viacpodlažných parkovacích domov v centre mesta so zvýhodnenými tarifikami parkovania, kde by bolo možné parkovať zdarma, alebo za zvýhodnené parkovné.	Neakceptované.	VZN v prílohe č. 1 presne definuje úseky miestnych komunikácií, ktoré sú zaradené do zón a tarifných pásiem. Sprístupnenie abonentskej karty tak ako navrhujete (pre obyvateľov bez trvalého pobytu v Bratislave) pre všetky zóny by spôsobilo väčšie využitie automobilov ľuďmi, ktorí môžu do Bratislavy cestovať verejnou dopravou, lebo len oni by získali neobmedzené parkovanie kdekoľvek v Bratislave.

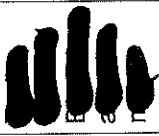
42.	Vladimír L		Príloha 2: Parkovacie karty	2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu -200 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, -300 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta; úhrada sa realizuje zadanim evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme. 3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 4 hodín denne (alebo 14 hodín týždenne).	K bodu 2.2	Navrhovaný počet hodín ročne by závisel od konkrétneho nastavenia spoplatnených časov, ak by napr. návšteva parkovala 1 celý deň (24 hod.), vyžadovalo by si to napr. 8 hodín z parkovacej karty NÁVŠTEVA alebo menej/viac? V každom prípade si myslím, že navrhovaných 100 resp. 150 hodín ročne nieje dostatočné, hlavne pre ľudí, ktorých navštevuje rodina alebo známi z mimo bratislavských regiónov. K bodu 3.2 V súčasnosti je veľa rôznych situácií, keď si človek potrebuje niečo vybrať mimo svojej rezidentskej zóny, či už je to návšteva známych, rodiny (ktorí nebudú mať parkovaciu kartu NÁVŠTEVA), využítie športovísk a pod. Limit 2 hodín je veľmi limitujúci a obmedzujúci, jednoducho v mnohých situáciách nestačí. Chápem, že denný limit nemôže byť príliš vysoký, keďže jedným z cieľov je obmedziť využívanie áut na dochádzanie do práce v rámci mesta do inej zóny. Preto navrhujem zvýšenie limitu na 4 hodiny, za tento čas sa už dá vybrať väčšina vecí, ale zďaleka to nestačí na parkovanie v rámci pracovného času, ktorý má väčšina ľudí min. 8 hodín. Ak by zvýšenie denného limitu nebolo akceptovateľné, navrhujem limit do nariadenia zadať kumulatívne v rozsahu 14 hodín týždenne (stále iba 2 hodiny denne). Takto by si nikto nemusel striktné strážiť čas pri nepravideľných parkovaniach v iných zónach, ale opäť tí, ktorí by chceli parkovať v inej zóne pravidelne napr. počas pracovného času, by tým nepokryli ani 2 celé dni. Ďakujem.	Neakceptované.	Navýšenie parkovacích hodín pre návštevy spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. V súčasnosti nie je jasné, ktoré úseky miestnych komunikácií budú spoplatnené 24 hodín denne, ktoré 8 hodín denne a ktoré vôbec. Návrh jednotlivých parkovacích zón bude vychádzať z prieskumov a analýz statickej dopravy, tak, aby sa znížil dopyt po parkovacích miestach na úroveň pod 90 %. Dopad počtu hodín pre návštevy sa bude vyhodnocovať a v prípade, že bude samotným rezidentom spôsobovať problémy (lebo nebudú môcť v blízkosti bydliska zaparkovať) môže v budúcnosti dôjsť k zníženiu počtu hodín alebo zrušeniu parkovacej karty NÁVŠTEVA, prípadne presný opak, pokiaľ to nespôsobí dodatočnú záťaž pre jednotlivé rezidentské parkovacie zóny. Cieľom parkovacej politiky, ktorá je formou regulácie statickej a dynamickej dopravy, je zníženie počtu ciest vykonaných autom a presun časti ciest najmä do MHD. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Navyše, spoplatnené budú len miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu. Navýšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy.
-----	---------------	--	-----------------------------------	---	------------	---	----------------	---

43.	Andrej C [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	Odsek 7 hovorí, že povinný je platiť vodič. Ak je vodič nezistený, tak netreba platiť?	Odovodenie.	Berie sa na vedomie.	Aj v súčasnosti je povinnosť vodiča v zóne so spoločným parkovaním uhradiť parkovné. V prípade, že sa v rámci blokového konania neobjasní osoba priestupcu, napríklad tvrdením držiteľa, že to nebol on, kto zaparkoval, konanie sa presúva na druhostupňový orgán, ktorý je oprávnený aplikovať inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Ten sa môže vyvinúť preukázaním skutočnosti o zapožičaní auta inej osobe, inak znáša sankciu, ako objektívne zodpovedná osoba.
44.	Quido M [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská a parkovacie karty	Na jeden byt je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej parkovacej karty v jednom byte spĺňa viac osôb, kritériom na určenie poradia rezidentskej parkovacej karty je poradie doručenia žiadosti o vydanie parkovacej karty. V prípade viacčlenných rodín je možné vydať viac rezidentských parkovacích kariet druhu REZIDENT 1 podľa kľúča - max jedna karta na 4 osoby.	V prípade viacčlenných / viacdetných rodín by boli tieto nadmerno finančne zaťažené zvýšenými poplatkami za ďalšie auto v rodine alebo nútené k rozdeleniu rodiny na viacero trvalých pobytov v určenej parkovacej zóne.	Neakceptované.	Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácnosti s viacerými autami nie je udržateľná. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.) Aj v súčasnosti je povinnosť vodiča v zóne so

45.	Marian B		Príloha 2: Parkovacie karty	Rozsirena parkovacia karta - Rezidentsku parkovaciú kartu je možne rozšíriť o ďalšiu/ďalšie zóny pre rezidenta s TP v inej zónke. Základná cena rezidentskej karty sa navýši o cenu každej zóny rovnakým spôsobom ako je to pre prvé, druhé a tretie vozidlo v danej zóne.	- TP pobyt v zóne XY, vlastníctvo viacerých nehnuteľností v iných zónach - TP pobyt v zóne XY, prechodný pobyt v nehnuteľnostiach v iných zónach	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľností si môžu zadovážiť abonentskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľností tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.	spoplatneným parkovaním uhradiť parkovné. V prípade, že sa v rámci blokového konania neobjasní osoba priestupcu, napríklad tvrdením držiteľa, že to nebol on, kto zaparkoval, konanie sa presúva na druhostupňový orgán, ktorý je oprávnený aplikovať inštitút objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla. Ten sa môže vyvinúť preukázaním skutočnosti o zapožičaní auta inej osobe, inak znaša sankciu ako objektívne zodpovedná osoba.
-----	----------	---	-----------------------------------	--	---	----------------	---	---

46.	Peter G		Príloha 2: Parkovacie karty	Navrhujem, aby mimo bratislavskí vodiči, ktorí sú na návšteve u ľudí s trvalým pobytom v Bratislave, si mohli na celú dobu pobytu zakúpiť zlacnenú parkovaciu kartu (karta by mala mať obmedzenú maximálnu dobu platnosti napr. 3 týždne)	Obe moje deti majú trvalý pobyt vo vašom meste a moje vnúčatá sa už narodili v Bratislave. Ak chcem prísť na návštevu (napr. pomôcť pri ošetrovaní chorého vnúčatá) tak tých vašich navrhovaných 100 hodín je veľmi, veľmi málo. Takýchto prípadov je na Slovensku a hlavne na Východnom Slovensku veľmi veľa, ale pochybujem, že k tejto vašej parkovacej politike sa niekto ozval.	Neakceptované.	Navýšenie parkovacích hodín (pre dlhodobé návštevy) spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. V súčasnosti nie je jasné, ktoré úseky miestnych komunikácií budú spoplatnené 24 hodín denne, ktoré 8 hodín denne a ktoré vôbec. Návrh jednotlivých parkovacích zón bude vychádzať z prieskumov a analýz statickej dopravy, tak, aby sa znížil dopyt po parkovacích miestach na úroveň pod 90 %. Dopad počtu hodín (pre dlhodobé návštevy) sa bude vyhodnocovať a v prípade, že bude samotným rezidentom spôsobovať problémy (lebo nebudú môcť v blízkosti bydliska zaparkovať). Cieľom parkovacej politiky, ktorá je formou regulácie statickej a dynamickej dopravy, je zníženie počtu ciest vykonaných autom a presun časti ciest najmä do MHD. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Navyše, spoplatnené budú len miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu. Navýšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy. Pri dlhších návštevách je možné zaparkovať na záchytom parkovisku.
47.	Igor V		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Rezidentskú parkovaciu kartu môže prevádzkovateľ vydať žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byte ALEBO JE VLASNÍKOM BYTU v zóne, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom	Filozofia zaradiť fyzické osoby - vlastníkov bytu, ktorí nemajú trvalý pobyt v zóne medzi abonentov s 10 až 40 násobne vyšším spoplatnením parkovania oproti fyzickým osobám s trvalým pobytom v danej zóne je podložená žiadnym rozumným zdôvodnením a teda sa mi javí ako úplne zvrátená, nakoľko vlastníci nehnuteľností sa aj bez štatútu trvalého pobytu platením daní podieľa na financovaní mesta a teda aj parkovacej politiky. (Mimochodom to som si prečítal aj na rozhodnutí o vyrubení dane, ktoré som si vyzdvihol minulý týždeň.) Naproti tomu fyzická osoba, ktorá má trvalý pobyt v tej istej lokalite nemusí nutne podliehať daňovej povinnosti. Preto sa mi javí logické zrovnoprávniť	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľností si môžu zadovážiť abonentскую parkovaciu kartu. Majiteľ nehnuteľnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.

			usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie, rodinný dom sa považuje za jeden byt, 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť alebo • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely alebo • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárom alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.	fyzické osoby - vlastníkov bytu bez trvalého pobytu v zóne s fyzickými osobami s trvalým pobytom v zóne. Minimálne tie FO, ktoré neprenajímajú svoju nehnuteľnosť ale používajú ju ako jeden z obvyklých pobytov. Celkovo dokumentu chýba seriózna dôvodová správa a presnejšie stanovenie postupnosti krokov, definovanie zón. Zatiaľ je to viac bianko šek s jasne stanovenými poplatkami, aby sa vybralo čo najviac peňazí. Nie som proti riešeniu parkovacej politiky. Naopak viťam, že sa ide riešiť dlhodobý pretrvávajúci problém, ale v mnohom zaspali alebo sa nemo prizerali zhoršovaniu situácie inštitúcie mesta. Je to totiž architektonicko-stavebnodeveloperský problém - deravá legislatíva, málo asertívne stavebné úrady, bezmocný hlavný architekt mesta, nepostihnuteľní developeri,... a teraz sa na riešenie poskladajú obyvatelia. Tak nech je v tom nariadení aspoň snaha o spravodlivejšie a zdôvodniteľné riešenie.		
48.	Andrej O		Paragraf 4 (3) Pre elektrické vozidlá2) sa poskytuje zľava 50 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. Pre hybridné elektrické vozidlá3) sa poskytuje zľava 20 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania. K poskytnutiu zľavy je	Hybridné elektrické vozidlá majú významne nižšiu spotrebu pri prevádzke v meste. V záujme mesta by malo byť zvýhodniť motorové vozidlá s nižšími emisiami alebo nižšou spotrebou paliva. Hybridné elektrické vozidlá spĺňajú obe podmienky.	Neakceptované.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k naplneniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.

49.	I.N.  		Paragraf 6	potrebná evidencia motorového vozidla v informačnom systéme prevádzkovateľa.	odkedy je na našej ulici štátna organizácia s x-zamestnancami, ktorých väčšina dochádza do zamestnania autom, nie je možné, ani náhodou na ulici zaparkovať. Títo majú za sklom nejakú "kartičku", ktorá akoby povoľovala parkovanie. Riešime "rezidentské parkovanie" a preto sa chcem opýtať, či zamestnanci úradu sú "rezidenti" ??? Pokiaľ budú platiť výnimky z výnimiek, nikdy nebude parkovanie doriešené a ťažko ho nazvať rezidentským.....	rezident je občan mesta, príslušnej mestskej časti, či ulice s trvalým POBYTOM na danej adrese.....alebo sa mýlim...?	Berie sa na vedomie.	Práve z takýchto dôvodov je parkovacia politika potrebná - má primárne chrániť rezidentov v meste bydliska ale aj znižovať počet jazd autom v meste.
-----	--	---	------------	--	--	---	----------------------	--

50.	jana j	 	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmeie dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	-----------	--	-----------------------------------	---	--	----------------	--

51.	Andrej H		Príloha 2: Parkovacie karty	Dve hodiny parkovania zadarmo denne by sa mohli kumulovať na mesačnej báze. Číže ak by som pri mesačnej kumulácii 7 dní nejazdil, mal by som 14 hodín parkovania zadarmo.	Treba odmeniť majiteľov osobných automobilov, ktorí na nich jazdia, iba ak je to nutné.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie. Ak niekto auto využíva menej často, zaplatí menej, napríklad len za tretiu a štvrtú hodinu, na rozdiel od niekoho, kto ho parkuje mimo bydliska denne 8 hodín.
52.	Michal N		Príloha 2: Parkovacie karty	Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 60 hodín mesačne.	V návrhu sa píše o karte BONUS, ktorá dovoľuje 2h denne parkovať v zóne bez úhrady. Navrhujem, aby sa tieto 2h/deň zakumulovali na dlhšie obdobie týždňa-14h alebo mesiaca-60h. Tak by získal občan s touto kartou možnosť parkovať do týždňa 14h / mesiaca 60h a je na ňom, v akých blokoch si to vyberie. Tým nebudete trestať občanov, ktorý auto potrebujú zriedkavo, raz do týždňa alebo pár krát do mesiaca a väčšina BONUS hodín im aj tak prepadne. Typické je občasná návšteva lekára, rozvoz na tréningy a krúžky. Ďakujem.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie. Ak niekto auto využíva menej často, zaplatí menej, napríklad len za tretiu a štvrtú hodinu, na rozdiel od niekoho, kto ho parkuje mimo bydliska denne 8 hodín.

53.	Mgr. Petra H[REDACTED]	[REDACTED] Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Rezidentska parkovacia karta: je fyzickou osobou, ktorá je vlastníkom nehnutelnosti v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla.2) • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právníckou osobou alebo fyzickou osobou- podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.	Bezpodmienečne rozšíriť rezidentske parkovacie karty na všetkých vlastníkov nehnutelnosti, aj keď namajú trvalý pobyt v Bratislave. Nemozete sposobovat vlastnikom nehnuteľnosti neprimerane stazene uzivanie nehnuteľnosti oproti iným podobným / vysoke parkovne/ . Nemozu byt iny vlastníci nehnuteľnosti neprimerane zvyhodneny oproti iným VN. To aj tak skonci na sude ak by ste chceli spoplatnit aj takychto vlastníkov bez Trvaleho pobytu v Ba. Vlastníci maju byt rovnocenny. Nemozete doslova nutit na zmenu Tp. Platit parkovne vo vyške 500- 2000€ rocne? Ako vazne?!?!?!?! Pocitam priemerne sidlisko 1000€ rocne?!?! 2 mesacne platy na Sk?!?!	Neakceptované.	Majitelia nehnuteľnosti si môžu zadovážiť abonentskú parkovaciu kartu. Majiteľ nehnutelnosti tiež môže zväziť prepis trvalého pobytu do nehnuteľnosti v zaregulovanej rezidentskej zóne (ak podľa stavebného zákona umožňuje takýto zápis) alebo komerčný prenájom parkovacieho miesta v okolí podľa svojich preferencií. Prístup k nehnuteľnosti nie je obmedzený, parkovacie miesta sú dostupné pre všetkých. Zvýhodnenú sadzbu (formu zľavy z hodinového parkovného formou rezidentskej parkovacej karty) majú obyvatelia, ktorí spĺňajú podmienky v návrhu VZN. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
54.	Michal L[REDACTED]	[REDACTED] Príloha 2: Abonentská parkovacia karta	Mediálne bolo komunikované, že majitelia nehnuteľností budú môcť zakúpiť pre svojich podnájomníkov abonentské karty. Súčasný návrh VZN to v praxi vylučuje, pretože vydanie takejto karty podmieňuje vľahom majiteľa nehnutelnosti k	Došlo buď k chybe, alebo zlému posúdeniu realizovateľnosti. Nemožno rozumne očakávať, že podnájomníci budú prepisovať, alebo prenajímať svoje autá majiteľom nehnuteľnosti za účelom získania abonentskej karty.	Neakceptované.	Nebolo komunikované, že majitelia nehnutelnosti budú môcť pre svojich podnájomníkov zakúpiť abonentské karty.

	Michal				danému autu, teda v tomto prípade k autu podnájomníka. Preto by sa podmienka vzťahu k automobilu mala vypustiť, aby bolo vydanie abonentskej karty realizovateľné.		Tieto riešenia sú dobré v tom, že sú aplikovateľné tak na bytové, ako aj nebytové priestory, pretože vždy objektívne dokazujú skutočný pobyt osoby. Zároveň pri väčších rodinách sa takto vie riešiť situácia, kedy by dospelé deti nechtiac blokovali počet kariet, ktoré by potrebovali mať vydané samotní rodičia pre svoju potrebu. Tieto riešenia by taktiež pomohli aj finančne slabším ľuďom, ktorí si ako vlastné bývanie museli kúpiť apartmány, avšak v častiach, kde im miestne úrady odmietli dať trvalý pobyt a tak ho musia stále mať u rodičov. Zároveň však tieto riešenia nenavýšujú celkový počet rezidentských miest v Bratislave.		Neakceptované.	K trvalému pobytu a jeho možným "náhradám" uvádzame: Zákon č. 253/1998 Z. z. o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky ustanovuje, že trvalý pobyt je pobyt občana spravidla v mieste jeho stályho bydliska na území Slovenskej republiky. Občan má v tom istom čase iba jeden trvalý pobyt. Trvalý pobyt by teda mal vyjadrovať miesto, ktoré občan stálo obýva. Miesto trvalého pobytu je kritérium pre definíciu obyvateľa obce, teda osoby s trvalým pobytom v obci. Dlhodobé oslobodenie výpovednej hodnoty tohto, z pohľadu fungovania verejnej správy dôležitého údaju, ktoré je v mnohých západných štátoch nemysliteľné, spôsobuje nemalé problémy aj vo fungovaní Bratislavy a jej mestských častí. Mestské časti nemajú spoľahlivý údaj o tom, či obyvatelia, ktorí sú evidovaní na jej území tam aj naozaj bývajú, resp. či na území mestskej časti nebýva viac obyvateľov, než je prihlásených. Keďže podľa počtu obyvateľov je prerozdeľovaná aj časť výnosu dane z príjmov fyzických osôb mestským častiam, je toto kritérium potrebné približovať, pokiaľ možno, čo najbližšie k realite. Už aj pri formulovaní základných parametrov parkovacej politiky bolo problematické odhadnúť, koľko obyvateľov majú potenciálne zóny, a či údaj o počte obyvateľov nie je zavádzajúci z dôvodu vnútornej mobility obyvateľstva medzi mestskými časťami. Vytváranie alternatívneho modelu určovania miesta "obvyklého pobytu", generuje v sebe nemalé administratívne náklady, keďže
				Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	S páno Vallom aj pánom Netrim sme diskutovali na tému, keď sa človek chce vzdať rezidentského parkovania v mieste svojho trvalého pobytu v rámci BA výmenou za získanie tohto parkovania v inej časti Bratislavy. Dôvod na takýto počin môže byť ten, že dotýčný človek má trvalý pobyt u rodičov a zatiaľ býva inde v podnájme, čo vie preukázať nájomnou zmluvou, avšak v tomto podnájme nie je možné zriadiť trvalý pobyt (konzervatívnosť majiteľa, nebytové priestory, atď). Stanovisko bolo také, že sa sice hľadali riešenia, ale vznikla oprávnená obava, že sa bude kupčiť s nájomnými zmluvami, kde sa na jeden byt v lukratívnej časti Bratislavy vypracujú desiatky nájomných zmlúv s tým, že ak sa mňa táto téma dotýka,					

				aby som navrhol spôsob ako tomuto zneužívaniu zamedziť. Preto si dovoľujem navrhnúť nasledovné tri alternatívy a ak bude treba, rád budem nápomocný pri ich doladovaní: 1. Ako tradičné riešenie, používané mnohými online službami, keď chcú dôkaz, kde naozaj dotýchný býva, je faktúra za energie, alebo podobné služby. K nájomnej zmluve bude treba doložiť faktúru na elektrinu/vodu/plyn/odp ad/internet za miesto pripojenia na danej adrese. Elektrikári/vodári/atď na jeden prípojný bod pripoja len jedného zákazníka. Prenajímateľ by tak dal súhlas na niektorú z energií, aby sa pripojil priamo nájomca, ktorý takto získa dôkaz o skutočnom mieste pobytu. Keby prenajímateľ aj tak chcel kupčiť s nájomnými zmluvami, tak dokáže takto spraviť najviac väčšinou len 3 zmluvy, keďže voda a odpad sú v činžiakoch zahrnuté v poplatkoch správcovi, takže ostáva k dispozícii len internet, elektrina a plyn. 2.				spracúvanie takého údaju nie je obsiahnuté v žiadnej zákonnej legislatíve, musel by vychádzať z individuálnych súhlasov so spracovaním osobných údajov pre tento účel. Pre každé iné použitie takého údaju by musel byť súhlas individuálne rozšírený. Každý súhlas musí byť evidovaný, a archivovaný, na požiadanie musí byť vymazaný. Z pohľadu orgánov verejnej správy, viazanej princípom hospodárnosti a efektívnosti je hospodárnejšie a efektívnejšie viazať politiky a opatrenia na existujúcu a legislatívou jasne definovanú právnú skutočnosť- trvalý pobyt, a časové, prípadne finančné náklady na prehlásenie trvalého pobytu podľa reálneho stavu kompenzovať zvýhodneniami obyvateľov (osôb s trvalým pobytom) v oblasti verejných služieb poskytovaných samosprávou v rámci samosprávnych pôsobností v súlade so základnou úlohou obce podľa §1 ods. 2 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení, ktorou je pri výkone samosprávy starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov.
--	--	--	--	---	--	--	--	---

					Aj pri samotných nájomných zmluvách sa dá dobre zamedziť zneužívaniu. V IT databáze možno sledovať, koľkokrát bola nehnuteľnosť na danej adrese od majiteľov s daným r.č. použitá. Treba vyžadovať, aby ľudia vždy doložili aj prvotnú nájomnú zmluvu, hoci oni bývajú na podnájomnú zmluvu. Takto sa zamedzí vytváraniu fiktívnych reťazí podnájomov. Potom je možné dostopovať, či na danú kombináciu r.č. majiteľov a adresy nájmu už je vydaná pre nájomníka iná rezidentská karta. Pri systéme, ktorý bude Magistrát potrebovať na sledovanie všetkých okolností okolo parkovacej politiky by bola táto databázová funkcionality prevdepodobne jedna z najjednoduchších. 3. Mobilná aplikácia, ktorá bude využívaná kvôli čerpaniu hodín v inej mestskej časti bude mať s najvyššou pravdepodobnosťou povolené aj snímanie polohy. Toto sa dá využiť aj na to, aby človek potvrdzoval, či býva tam, kde chce rezidentsky parkovať.
--	--	--	--	--	---

					Ak sa napríklad nahliási, že naozaj býva (a nie len pracuje) v Ružinove namiesto trvalého pobytu v Dúbravke, bude mu náhodné tri dni v týždni vo večerných časoch chodiť žiadosť aby si potvrdil svoju polohu a treba vždy aspoň dve z týchto žiadostí odobrať. Samozrejme, bude možnosť nahliásiť, že dotýčny je na dovolenke, ale keď to bude príčasto, bude o tom magistrát upozornený a môže sa začať pýtať.
--	--	--	--	--	---

55.	Peter J.		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
56.	Igor K.		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Navrhujem ,aby bola ročná cena rezidentského parkovania upravená nasledovne 1, a 2, vozidlo poplatok zjednotený do celkovej sumy €40,00+ €10,00 čiže € 50,00 (pričom € 10,00 je voliteľná čiastka) za každé	Osobný postreh vzhľadom k tomu ,že bývam na Tupolevovej 1-3 som zároveň aj zástupca vlastníkov -96 byt.jednotiek ,príklad starý páno a čudujete sa on a jeho manželka majú 2, autá s jedným asi tak 18-ročným chodí on a jeho p.manželka k lekárovi, no a to druhé používajú na to keď idú za deťmi,nemýte sa v dnešnej dobe chodia rodičia za deťmi nie opačne a takýchto obyvateľov mám niekoľko,bohužiaľ nemajú všetci	Neakceptované.	Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácností s

				vozdilo 3, vozidlo, ktoré je v rodine €150,00 +10,00.	dôchodcovia u nás modrú tabuľu „invalidné parkovanie,,hoci regulérne je na Tupolevovej 24 parkovacích miest v tom je aj 5 modrých „tabuľ,, takže môžem zodpovedne prehlásiť ,aká nálada vládne konkrétne u nás ohľadne magistrátu na tú Vašu cenotvorbu p.Vallo		viacerými autami nie je udržateľná. Podľa dlhodobého trendu z evidencií motorových vozidiel pribudne v Bratislave ročne približne 10 000 áut. Tento trend je spôsobený aj tým, že dostupnosť automobilov sa neustále zvyšuje, zvyšuje sa aj dostupnosť obstarania jazdeného auta. Nepovažujeme za rozumné, férové ani finančne, či priestorov udržateľné vzhľadom k potrebám obyvateľov aj v iných oblastiach kalkulovať na každé novo zapísané vozidlo investíciu z verejných zdrojov (spoločné zdroje obyvateľov spravované volenými zástupcami v súlade s princípmi samosprávnosti), najmä ak investičný náklad na jedno miesto môže poľahky prekročiť cenu nového vozidla nižšej strednej triedy (bez započítania ceny pozemku). Ak len 50 % z týchto novoprihlasovaných vozidiel plánujú ich majitelia parkovať na verejných parkovacích miestach, a ak budeme pracovať s priemerným investičným nákladom 10 000 eur na novovybudované miesto, ročná suma takejto investície takmer dvojnásobne prevyšuje výnos dane z nehnuteľnosti a to vrátane dane z nehnuteľnosti platenej podnikateľskými subjektmi. Je preto legitímnym cieľom mesta, v záujme všetkých jeho obyvateľov, aj návštevníkov priblížiť tento trend, zefektívniť využívanie parkovacích miest na verejných priestranstvách, motivovať k využívaniu vlastných parkovacích priestorov vlastníkov vozidla, tlmieť individuálnu automobilovú dopravu na území mesta a vytvárať atraktívnejšiu MHD. Ak aj pripustíme argumentáciu platením dane z nehnuteľnosti, hoc aj len v teoretickej rovine, pri aktuálnej úrovni dane za byť by návratnosť verejnej investície do parkovacieho miesta odvodzovaná od zaplatenej dane za byť prekračovala dĺžku priemerného ľudského života.
--	--	--	--	--	--	--	--

57.	Peter J.		Príloha 2: Parkovacie karty	2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta NÁVŠTEVA umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu • 200 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, • 300 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta; úhrada sa realizuje zadanim evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.	mám ročne cca 6 veľkých osláv, kde mi prídu mimopetržalski na 4 autách a zdržia sa do 8 hodín. T.j. 6*4*8=192hodín. Ďakujem	Neakceptované.	Plošné pridanie voľných parkovacích hodín spôsobí, že sa situácia nezmení. Väčšinu problémov s parkovaním spôsobujú motorové vozidlá ľudí bývajúcich v Bratislave. Navyše by to viedlo zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite oproti pôvodnému návrhu, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov.
-----	----------	--	--------------------------------	--	--	----------------	---

58.	Miloš K.		Paragraf 1	PREAMBULA Účelom parkovacej politiky je - zníženie počtu parkujúcich, nepoužívaných osobných motorových vozidiel v Bratislave - presun cestujúcich z áut do MHD - tlak na návštevníkov mesta využívať prednostne verejnú dopravu - tlak na obyvateľov budovať si vlastné parkovacie kapacity - vytvorenie základného rámca schopného jednoduchej modifikácie POJMY Mešťan – obyvateľ Bratislavy s trvalým pobytom v Bratislave Parkovacia karta – fiktívny doklad o zaplatení parkovacieho poplatku na území Bratislavy Lokalita – vymedzená časť mesta, mestskej časti podľa prílohy č. 1 Parkovacie miesto – vymedzenie plocha určená podľa príslušnej legislatívy na parkovanie Zóna – oblasť mesta, metských častí Tarifné pásma – časti územia s rovnakou cenou parkovania	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Základné ciele parkovacej politiky sú uvedené v iných dokumentoch, na tieto účely neslúži preambula VZN. Hlavné mesto sa nestotožňuje s navrhovanou definíciou pojmov.
-----	----------	--	------------	--	--	----------------	--

				Férové – konané bez diskriminácie					
				§ 1 Úvodné ustanovenie Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za parkovanie a spôsob jej platenia.					
	Miloš Kr		Paragraf 2	§ 2 Spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest Prevádzku parkovacích miest zabezpečuje Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava (ďalej len „prevádzkovateľ“).	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.		Pripomienka sa týka prečíslovania paragrafov, pričom nie je riadne zdôvodnená.	
	Miloš Kr		Paragraf 3	§ 3 Spôsob platenia úhrady (1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.		Pripomienka sa týka prečíslovania paragrafov, pričom nie je riadne zdôvodnená.	

				dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Pripomienka sa týka prečíslovania paragrafov, pričom nie je riadne zdôvodnená.
Miloš K.		Paragraf 2	zrušiť paragraf 2	§ (4) 3 Spôsob platenia úhrady (1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stať len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ. (2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím za parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa osobitného predpisu. 1)	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika	Neakceptované.	Pripomienka sa týka prečíslovania paragrafov, pričom nie je riadne zdôvodnená.
Miloš K.		Paragraf 4					

			(3) Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.		
			(4) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačnú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti.		
			(5) Úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.		
			(6) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne ďalej len „platiť“		

Miloš K [REDACTED]	Paragraf 5	§ 5 Výška úhrady (1) Výška úhrady sa určuje nasledovne: Tarifné pásmo Základná cena parkovania za 1 hodinu A 2,00 eur B 1,50 eur C 1,00 eur D 0,50 eur Parkovacia karta Druh parkovacej karty Ročná cena za parkovaciu kartu v EUR 1. auto 2. auto 3. auto Mešťan A 120,- 600,- 900,- Mešťan B 60,- 300,- 450,- Návštevník 2000,- 2000,- 2000,- Podnikateľ 120,- 120,- 120,- (2) Prostriedky fondu budú výhradne použité na rekonštrukciu a opravu ciest v správe mesta a mestských častí. (3) Rozdelenie prostriedkov fondu medzi mesto a mestské časti bude realizované v pomere plôch ciest spravovaných mestom k mestským častiam.	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
Miloš K [REDACTED]	Príloha 1	Príloha č. 1 DOPRACOVAŤ !!! ZÓNY LOKALITY PÁSMO	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Berie sa na vedomie.	Príloha č. 1 bude priebežne doplňaná a aktualizovaná na základe spracovaných dopravnno-inžinierskych analýz a návrhov zón dočasného parkovania.

59.	Vladimír Š [REDACTED]	Paragraf 1	Úvodné ustanovenia 1) Toto všeobecne záväzné nariadenie (ďalej len „nariadenie“) ustanovuje úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hlavné mesto“), určuje spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie a spôsob jej platenia, typ parkovacích kariet a spôsob ich použitia. 2) doplniť definíciu dočasného parkovania 3) doplniť definovanie času spoplatnenia	VZN určuje aj typy parkovacích kariet a spôsob ich použitia. VZN je o dočasnom parkovaní motorových vozidiel, ale nikde v ňom nie je definícia, čo to vlastne je. Ide o parkovanie trvajúce len určitý čas, majúce obmedzené trvanie, alebo obmedzenú platnosť? Len hodinu, týždeň, len pondelok až piatok, len cez deň, alebo v noci?	Neakceptované.	Úvodné ustanovenie VZN preberá formuláciu zo zákona č. 135/1961 Zb., § 6a.
-----	-----------------------	------------	--	---	----------------	---

58.	Miloš K [REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Parkovacie karty Parkovacia karta umožňuje parkovanie motorového vozidla na parkovacom mieste v meste resp. v lokalite v rozsahu a za podmienok uvedených v tomto nariadení. Parkovacia karta nemá charakter vyhradenia parkovacieho miesta pre konkrétne vozidlo. Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesto na parkovacích miestach v lokalite. Za účelom vydania parkovacej karty je žiadateľ povinný prevádzkovateľovi poskytnúť informácie a preukazať skutočnosti, ktoré sú rozhodujúce pre vydanie parkovacej karty; podrobnosti upraví prevádzkový poriadok, ktorý vydá prevádzkovateľ. Držiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedelo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
-----	--------------------	--------------------------------	---	--	----------------	---

					Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m. Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 21 dní. Pri zmene na dlhšie obdobie je nutné preukázať dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok. Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa Prevádzkovateľ vydáva nasledujúce typy parkovacích kariet: 1. parkovacia karta Mešťan A, 2. parkovacia karta Mešťan B, 3. parkovacia karta NAVŠTEVÍK 4. parkovacia karta PODNIKATEĽ
--	--	--	--	--	---

Miloš K		Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	1. Parkovacia karta MESTAN A 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty Parkovaciú kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v bytí v Bratislave 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla;4) • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. 1.2 Platnosť parkovacej karty Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy. Platnosť parkovacej karty zaniká ukončením trvalého pobytu v meste Bratislava, alebo	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
---------	--	---	--	--	----------------	--

				síratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvotnej časti ceny parkovacej karty.	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.			Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by neviedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
	Miloš K			Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	2. Parkovacia karta MESTAN B 2.1 Podmienky vydania parkovacej karty Parkovacu karta prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byte v lokalite, pre ktorú je karta vydaná 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla;4) v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.		Neakceptované.	

[illegible]

Miloš K	Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	3. Parkovacia karta NÁVŠTEVNÍK 3.1 Podmienky vydania parkovacej karty Parkovaciú kartu NÁVŠTEVNÍK prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. Je fyzickou osobou, 2. nemá trvalý pobyt v Bratislave 3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta NÁVŠTEVNÍK umožňuje bez ďalšej úhrady parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v Bratislave. Úhrada sa realizuje zadanim evidencného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme. 3.3 Platnosť parkovacej karty Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy.	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by nevedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
---------	--------------------------------------	--	--	----------------	---

Miloš K	Príloha 2: Abonentská parkovacia karta	4. Parkovacia karta PODNIKATEL 4.1 Podmienky vydania parkovacej karty Parkovaciú kartu PODNIKATEL prevádzkovateľ vydá žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou alebo právnickou osobou, 2. má sídlo podnikania na území hlavného mesta, 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla,5) • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. Jednému žiadateľovi možno vydať neobmedzené	Férovejšia, prehľadnejšia a efektívnejšia parkovacia politika.	Neakceptované.	Komplexný návrh znenia VZN nedostatočne reflektuje mieru regulácie dopravy, keďže prináša nový prvok, ktorý umožňuje získanie parkovacej karty platnej pre celé územie mesta. Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy. Ponechaním možnosti neobmedzeného cieľového parkovania v celom meste, aj v miestach, kde dopyt výrazne prevyšuje ponuku, by neviedlo k cieľom regulácie - zníženie počtu ciest autom, zlepšenie parkovania obyvateľov v blízkosti bydliska, zlepšenie ovzdušia a zdravia obyvateľov či efektívnejšie využitie verejného priestoru. Je potrebné si uvedomiť, že počet áut parkujúcich v noci a cez deň v jednotlivých štvrtiach nie je rovnomerný a preto budú spoplatnené len tie úseky miestnych komunikácií, kde obsadenosť parkovacích miest dosahuje 90 % a viac.
---------	--	---	--	----------------	---

59.	Vladimír Š[REDAKOVANÉ]	[REDAKOVANÉ]	množstvo parkovacích kariet PODNIKATEL' 4.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta PODNIKATEL' umožňuje bez ďalšej úhrady parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v Bratislave. Úhrada sa realizuje zadanim evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme. 4.3 Platnosť parkovacej karty Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania na území celej Bratislavy.	Paragraf 3 Odporúčam upraviť text §3.	Tak ako je napísaný § 3 nepojednáva o spôsobe zabezpečenia prevádzky parkovacích kariet, ale len o tom kto ho zabezpečuje. Spôsob je postup alebo metóda, ako sa koná, uskutočňuje nejaký dej. Neakceptované.	Za spôsob zabezpečenia prevádzky považujeme určenie, že prevádzku zabezpečuje hl. m. SR Bratislava a nie obstaraná externá firma.
-----	------------------------	--------------	--	---	---	--

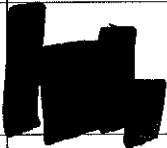
Vladimír Š	Paragraf 4	(1) Na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stáť len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ. Dopracovať časy spoplatnenia do prílohy č. 1 a doplniť prevádzkový poriadok ako prílohu VZN (4) Pre vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel (doplniť odvolávku čo to je) sa poskytuje zľava 100 % z príslušnej úhrady hodinového parkovania.	ad 1) VZN by malo v prílohe č. 1 stanoviť časy kedy budú zóny spoplatnené a Prevádzkový poriadok, by mal byť ako "vykonávací predpis" súčasťou schvaľovacieho procesu. Tak ako sa v legislatívnom procese schvaľuje zákon. Ak sa zákon odvoláva na to že nejaké ustanovenie upresní vykonávací predpis, tak musí byť tento predpis súčasťou schvaľovaného zákona. ad 4) doplniť do VZN definíciu zdieľaného vozidla, alebo odvolávku na predpis, ktorý ho definuje, tak ako je to pri odvolávkach 1 až 3 VZN.	Neakceptované.	Prevádzkový poriadok a konkrétne dopravné značenie spresňujú odpovede na niektoré prevádzkové a procesné otázky verejnosti a budú dostupné v dostatočnom predstihu pred spustením prvej regulovanej zóny.
------------	------------	--	---	----------------	--

60.	Jana [REDACTED]	Paragraf 2	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	--------------------	------------	--	---	----------------	---

59.	Vladimír S	Paragraf 4	(5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok má formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, ktorý je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti alebo formu tlačenej podoby z parkovacieho automatu s vyznačením konkrétnej zóny a konkrétnej doby platnosti. (8) Zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme, ktorý združuje informácie o všetkých elektronických spôsoboch úhrady a kontrolou parkovacieho lístku z parkovacieho automatu alebo parkovacej karty.	ad 5) Musí byť ponechaná forma tlačenej formy parkovacieho lístku, jednak ako doklad pre účtovné účely (vyúčtovanie pracovnej cesty, doklad do nákladov firmy ...) a taktiež ako forma zabezpečenie práva na ochranu súkromia. Je neprípustné, aby niekto zhromažďoval informácie o pohybe osôb bez ich súhlasu ("forma elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa"). ad 8) súvisí s úpravou odseku 5.	Neakceptované.	Parkovací lístok bude virtuálny, daňový doklad bude dostupný ku každej transakcii. ad 5) V zmysle zákona o ochrane osobných údajov budú tieto údaje chránené, aby nedošlo k zneužitiu. Kontrola však bude prebiehať formou snímania EČV a overovania v informačnom systéme, či má dané vozidlo oprávnenie parkovať. Kontrola papierových lístkov je neefektívna. Informácia o odstavení vozidla vo verejnom priestranstve a porovnanie EČV s evidenciou úhrad/evidenciou rezidentov/evidenciou čerpania karty BONUS, bude po naplnení účelu jej spracovania vymazaná v súlade so zákonnými povinnosťami. Samotný údaj prítomnosť vozidla EČV nie je možné považovať za osobný údaj, keďže neurčuje, v lepšom prípade indikuje pravdepodobnosť, že vlastník, alebo držiteľ alebo tretia osoba, zaparkovali dané auto na danom mieste. Stotožnenie držiteľa resp. vodiča bude prítomné až v prípade objasňovania priestupku, resp. rozkazného konania (v prípade správneho deliktu držiteľa MV). V týchto konaniach sa spracúvajú osobné údaje priestupcov, v súlade so zákonom, už dnes. Zároveň máme záujem na prepojení mechanizmov overovania oprávnenia parkovania s evidenciou hľadanych áut, čím sa výrazne sťažia postupy používané pri krádežiach áut.
-----	------------	------------	---	--	----------------	---

Vladimír Š [REDACTED]	Paragraf 5	S cenami súhlasím ak bude počet miest zodpovedať počtu vydaných rezidentských kariet + rezerva pre návštevy.	Súhlasím s cenami ak bude počet parkovacích miest zodpovedať počtu vydaných rezidentských kariet + rezerva pre návštevy. Je neprípustné, aby prevádzkovateľ vyberal poplatok za niečo čo nie je. Potom kúpa rezidentskej karty bude ako kúpiť "mačku vo vreci"	Berie sa na vedomie.	
Vladimír Š [REDACTED]	Paragraf 7	Nesúhlasím s účinnosťou VZN od 1. augusta 2019	Ak sa má VZN schvaľovať v mesiaci jún 2019, neviem si dosť dobre predstaviť ako chce prevádzkovateľ za mesiac zabezpečiť osadenie parkovacích automatov, značenia, dojednanie s mobilnými operátormi o SMS úhradách, zabezpečenia aplikácie a nastavenie informačného systému, ak by to mal urobiť transparentne cez výberové konanie. Jedine ak by to už všetko mal pripravené a schválenie VZN je len požehnaním toho všetkého.	Akceptované čiastočne.	Dátum účinnosti VZN nemožno odkladať aj z dôvodu zrušovacieho ustanovenia. V návrhu VZN je upravený dátum účinnosti pre § 1 až § 20 a prílohu nariadenia.
Vladimír Š [REDACTED]	Príloha 1	Prílohu č. 1 doplniť o ostatné mestské časti a ulice.	VZN sa týka len mestských častí Petržalka a Rača. Kde sú ostatné mestské časti? Ak je to len skúšobná oblasť, tak by to malo byť v úvodnom ustanovení alebo v názve VZN.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.
61. Tomáš Č [REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Bod 1.2, Oprávnenia vyplývajúce z rezidentskej parkovacej karty Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach vo všetkých zónach dočasného parkovania.	Som Bratislavčan rovnako, ako obyvatelia Petržalky a rozhodne nieje "fér", aby som bol postihovaný za to, že pracujem v inej mestskej časti.	Neakceptované.	Pridanie voľných parkovacích hodín spôsobí, že sa situácia nezmení. Väčšinu problémov s parkovaním spôsobujú motorové vozidlá ľudí bývajúcich v Bratislave. Navyše by to viedlo zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite oproti pôvodnému návrhu, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov.

Tomáš Č [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	Bod 3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 3 hodín denne. - V druhom odstavci vypustiť vetu "Predajom parkovacích kariet prevádzkovateľ negarantuje voľné parkovacie miesta na parkovacích miestach v zóne." a nahradiť ju vetou "Prevádzkovateľ zabezpečí adekvátny počet parkovacích miest v zóne na počet vydaných rezidentských parkovacích kariet." - Doplniť k VZN prevádzkový poriadok. - V piatom odstavci na konci vety doplniť text "registrovaných v Bratislave" - V siedmom odstavci vypustiť vetu "Parkovacia karta nemá tlačенú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme"	Predĺženie rozsahu na 3 hodiny umožní Bratislavčanovi zakúpiť tri karty a parkovať po celú dĺžku štandardnej pracovnej doby.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania (napr. zvýšenie počtu voľných hodín) by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.
Vladimír Š [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	- Je neprípustné, aby som platil za parkovaciu kartu a nenašiel miesto na zaparkovanie. - Opätovne sa spomína v treťom odstavci prevádzkový poriadok. Ten by mal byť súčasťou schvaľovaného VZN. - To že cieľom VZN, je aby sa mimo bratislavský podnájomníci prihlásili na trvalý pobyt v Bratislave, ešte nezaručuje, že si prehlásia aj autá. V niektorých prenájomných bytov je aj viac podnájomníkov a ak má každý auto môže to byť aj viac ako tri autá? A ak sa všetci prihlásia na trvalý pobyt, kto z nich bude mať kartu za 39, 150 a 500 €? - Parkovacia karta musí mať "hmatateľnú" podobu.	Parkovacia politika na 3 hodiny umožní Bratislavčanovi zakúpiť tri karty a parkovať po celú dĺžku štandardnej pracovnej doby.	Neakceptované.	Parkovacia politika je regulácia dopravy, nie služba. Garantované parkovacie miesto je možné dočieľať len prenájomom alebo kúpou daného miesta. Ceny rezidentských parkovacích kariet by museli byť oveľa vyššie. Prevádzkový poriadok a konkrétne dopravné značenie spresňujú odpovede na niektoré prevádzkové a procesné otázky verejnosti a budú dostupné v dostatočnom predstihu pred spustením prvej regulovanej zóny. Motorové vozidlá nemusia mať EČV bratislavského okresu, pokiaľ k nim žiadateľ preukáže vzťah podľa úpravy vo VZN. Kontrola parkovacích kariet manuálne je neefektívna a neekonomická. EČV vozidla je vhodný spôsob registrácie vozidla v informačnom systéme, kde kontrola prebieha napr. kamerovým systémom.

62.	Barbora G.			prevádzkovateľa" a nahradíť ju vetou "Parkovacia karta má tlačenu podobu alebo podobu čipovej karty a jej vzor je uvedený v prevádzkovom poriadku.(alebo v prílohe VZN)"	4. Navrhovaný text znenia: (10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	5. odôvodnenie: Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	------------	---	--	---	---	---	----------------	--

63.	Marcela M. [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	--------------------------	------------	------------	---	--	----------------	--

Marcela M	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Idé napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvierata, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výhovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať ("za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentskú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobily a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-------------------------	--	---	---	-----------------------	--

64.	Zuzana [REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
59.	Vladimír Š [REDACTED]	Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	bod 1.2 chýba definícia dočasné parkovanie bod 1.3 s uvedeným bodom súhlasím	k bodu 1.2 Odporúčam v úvodných ustanoveniach doplniť definíciu dočasného parkovania. k bodu 1.3 Tu chcem len poukázať na rozpor s ustanovením prílohy č. 2 siedmy odstavec, kde sa píše, že Parkovacia karta je "elektronický záznam" ... ako môže byť vydaný elektronický záznam? Preto parkovacia karta má mať formu tlačenej alebo formu čipovej plastovej karty.	Neakceptované.	Používame rovnakú terminológiu ako v predpise č. 135/1961 Zb. z. (cestný zákon). Parkovacia karta aj lístok sú virtuálne. Kontrola parkovacích kariet manuálne je neefektívna a neekonomická. EČV vozidla je vhodný spôsob registrácie vozidla v informačnom systéme, kde kontrola prebieha napr. kamerovým systémom.

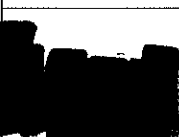
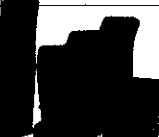
62.	Barbora G		Paragraf 2	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvierata, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobílom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	--------------	--	------------	--	---	----------------	---

65.	Martin Š [REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôly, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
	Martin Š [REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate,	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.

					bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy)....				
66.	Peter H. [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidencké parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.		

64.	Zuzana U		Paragraf 2	bez úhrady. Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Idé napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčat, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvierata, preprava detí do škôl, preprava detí do vzdelávacích potrebnami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýšenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie.
-----	----------	---	------------	---	--	----------------	--

67.	Olga K [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	----------------------	------------	------------	---	--	----------------	--

Olga K.		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze: navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neújemne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
68. Jana Š.		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

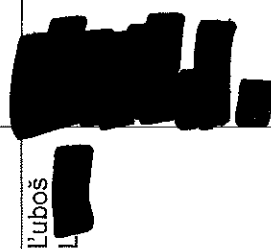
69.	Jozef Š [REDACTED]	[REDACTED]	prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
70.	Peter Š [REDACTED]	[REDACTED]	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

59.	Vladimír Š [REDACTED]	Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	Navrhujem upraviť podmienky vydávania karty a upraviť znenie buď na 100 alebo 150 hodín nanovo premyslieť formu "úhrady".	Keďže sa za parkovaciu kartu "Návšteva" nevyberá žiaden poplatok, mala by byť automaticky vydávaná s prvou rezidentskou kartou. Plus následne popísať, pre tých čo kartu nemajú, ale majú trvalý pobyt. Počet hodín pre návštevy by mal byť jednotný pre všetkých. Vnímam to ako diskrimináciu oproti tým, čo nemajú auto a teda ich návštevy budú mať viac bezplatných hodín. Zároveň je potrebné vymyslieť formu bezplatného parkovného pre návštevy, lebo zadanim EVČ parkujúceho vozidla návštevy do IS si neviem predstaviť ako to auto priradiť ku konkrétnemu bytu. A druhá vec, je že získavanie informácií o návšteviach v IS je zásah do práva na ochranu súkromia, lebo je neprípustné, aby niekto získaval informácie, kto, kedy a ako dlho niekoho navštívil. Napríklad by ku každej prvej rezidentskej karte boli vydané parkovacie karty na X hodín.	Neakceptované.	Žiadosť o parkovaciu kartu NÁVŠTEVA môže požiadať ktokoľvek po splnení podmienok uvedených v nariadení. Termín doručenia žiadostí považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.). Bude možné čerpať návštevnícke hodiny viacerými členmi domácnosti ak ich žiadateľ sprístupní. Detailné technické riešenie bude predstavené v dostatočnom predstihu pred "spustením" celomestskej parkovacej politiky (2020-2021). Zadávanie EČV do systému a využívanie parkovacej karty NÁVŠTEVA je dobrovoľné. Ide o formu regulácie statickej dopravy. Ani v súčasnosti nie je možné cez deň zaparkovať zadarmo v Starom Meste, v zóne BPS Park. Bezplatné parkovanie 2 h aj v najexponovanejších miestach mesta by znamenalo zhoršenie už súčasného stavu a ide o opak cieľa, ktorý chce mesto dosiahnuť - zlepšenie parkovania rezidentov. Práve cena za parkovné je forma bariéry, ktorá prijme ľudí porozmýšľať či do divadla pôjdu autom alebo MHD/taxi. Ak človek potrebuje denne viac ako 2 hodiny parkovania v spočítaných zónach, zaplatí za tretiu a ďalšiu hodinu. Ak by priame linky MHD jazdili do z každej mestskej časti do každej mestskej časti jazdili by raz za hodinu a MHD by sa stala
	Vladimír Š [REDACTED]	Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	Navrhujem prepracovať celý bod 3.2	V bode 3.2 treba doplniť aj zónu s tarifným pásmom "A", Rozsah stanoviť na 3 hodiny, lebo ak idem do divadla a divadlo trvá 2 hodiny, tak potrebujem aj čas na presun do divadla a z divadla, alebo keď idem k lekárovi, tak niekedy 2 hodiny nestačia, kým sa dostanete na radu a aj nákupné centrá majú 3 hodiny parkovania bezplatne. Taktiež je potrebné premyslieť formu karty, aby bolo zabezpečené právo na ochranu súkromia, aby sa v IS nesledoval pohyb osôb, kto, kedy, kde a ako dlho bol.	Neakceptované.	
	Vladimír Š [REDACTED]	Paragraf 1	Pripomienky k jednotlivým § a prílohám VZN som už	Pripomienky k jednotlivým § a prílohám VZN som už zaslal, ale môj názor je ten, že s VZN ako takým nesúhlasím,	Berie sa na vedomie.	

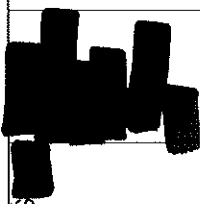
		zasielal, ale môj názor je ten, že s VZN ako takým nesúhlasím, Parkovanie v Bratislave by som ponechal tak ako to je teraz. Mne to vyhovuje. Ak chcete ľudí dostať do MHD, tak ju dajte bezplatnú, ako je to aj v iných mestách, alebo je potrebné pridať spoje a priame linky, nie aby musel človek trikrát prestupovať, keď sa chce niekam dostať. Napríklad z Dúbravky mám dva priame spoje do Petržalky (kam nechodím), ale na Kramáre do nemocnice sa priamo nedostanem a ani do iných mestských častí. Áno môžem ísť električkou, ale na ňu sa musím presunúť autobusom. A električke trvá cesta dvakrát toľko ako autobusu. Taktiež je potrebné zabezpečiť bezpečnosť v MHD hlavne vo večerných hodinách a zamyslieť sa nad časovým harmonogramom spojov, hlavne na tie, kde sa prestupuje a spoje na seba nadväzujú. Často sa stáva, že je málo času na prestup a keď vám autobus trikrát ujde pred "nosom", tak radšej idete autom.	Parkovanie v Bratislave by som ponechal tak ako to je teraz. Mne to vyhovuje. Ak chcete ľudí dostať do MHD, tak ju dajte bezplatnú, ako je to aj v iných mestách, alebo je potrebné pridať spoje a priame linky, nie aby musel človek trikrát prestupovať, keď sa chce niekam dostať. Napríklad z Dúbravky mám dva priame spoje do Petržalky (kam nechodím), ale na Kramáre do nemocnice sa priamo nedostanem a ani do iných mestských častí. Áno môžem ísť električkou, ale na ňu sa musím presunúť autobusom. A električke trvá cesta dvakrát toľko ako autobusu. Taktiež je potrebné zabezpečiť bezpečnosť v MHD hlavne vo večerných hodinách a zamyslieť sa nad časovým harmonogramom spojov, hlavne na tie, kde sa prestupuje a spoje na seba nadväzujú. Často sa stáva, že je málo času na prestup a keď vám autobus trikrát ujde pred "nosom", tak radšej idete autom.	nepoužiteľnou. Práve vďaka prestupným uzlom vie mesto zabezpečiť MHD tak, že sa netreba pozerať na cestovný poriadok, lebo o chvíľu príde ďalší spoj. Dúbravka má zabezpečené spojenie s centrom linkami 5 a 9 (v spoločnom špičkovom intervale 4 min.) a linkami 83/84 (v spoločnom špičkovom intervale 4 min.), ktoré umožňujú prestup na zastávkach ako napr. Patrónka, Sokolská, SAV, Zochova na iné linky do iných častí mesta, vrátane Kramárov.
--	--	---	--	---

71.	Martina M [REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Niektorí rodičia potrebujú svoje dieťa odviezť do špecializovanej školy v inej MČ ako majú trvalé bydlisko. Deti mladšieho školského veku sú preberané zodpovednou dospelou osobou v prípade, že im vývin ešte neumožňuje prebrať túto zodpovednosť a to aj vo veku napr. 9 rokov.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
72.	Matej C [REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

Matej C			Paragraf 2	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze: navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3,	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.
------------	--	--	------------	--	--	----------------	--

73.	Katarína 	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karty	Nesúhlasím s týmto znením: Na jeden byt je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej parkovacej karty v jednom byte spĺňa viac osôb, kritériom na určenie poradí rezidentskej parkovacej karty je poradie doručenia žiadosti o vydanie parkovacej karty. Navrhujem: Na jeden byt je možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. V prípade ak v dome býva viac rodín je možné vydať tri rezidentské parkovacie karty na každú rodinu.	Táto parkovacia politika nerieši viacgeneračné rodinné domy. Prečo by sme sa mali pretekať kto pošle skôr žiadosť keď máme rovnaké právo na platenie najnižšej sadzby. Ja osobne nemám na to, aby som platila za dve autá 300€ (2x150€) prípadne 1000€ (2x500€) ročne. Táto parkovacia politika znevýhodňuje rodiny, ktoré bývajú spolu v jednom dome. Myslím si, že sa vďaka tomu veľa rodín rozháda.	Neakceptované.	Základom je hodinová sadzba za parkovné. Rezidentská parkovacia karta je forma zľavy určená pre rezidentov. Sadzby za jednotlivé parkovacie karty boli okrem iného určené tak, aby demotivovali rodiny parkovať viac motorových vozidiel vo verejnom priestore. V Bratislave nie je toľko parkovacích miest na miestnych komunikáciách, aby bolo pokryté parkovanie pre jedno motorové vozidlo pre každú rodinu. Len vďaka domácnostiam, ktoré nevlastnia/neprevádzkujú motorové vozidlo (cca. 36 %), môžu ostatní prijateľne zaparkovať. Akákoľvek podpora domácností s viacerými autami nie je udržateľná. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia príznaná výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve "vigilantibus iura scripta sunt" (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatní včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín.)
74.	Luboš 	Paragraf 5	Vyska úhrady sa určí nasledovne - Zakladaná cena...., Zlavená cena pre občanov s trvalým pobytom na uzemi Bratislavy: Tarifné pásmo A - 1,50 Eur/h, B - 1,00 Eur/h, C - 0,70 Eur/h, D - 0,35 Eur/h	Toto zvýhodnenie by malo motivovať prehlásiť si pobyt na územie mesta Bratislava. Pre mimobratislavských vodičov zostane cena hodinového parkovania rovnaká, pre Bratislavčanov by bola cena mierne zvýhodnená (~25%). Toto zvýhodnenie by nemalo ohroziť všeobecný koncept PP.	Neakceptované.	V rámci prípravy konceptu parkovacej politiky bolo vyhodnotené ako vhodnejšie riešenie vzhladom na ciele parkovacej politiky vyjadriť zvýhodnenie obyvateľov Bratislavy dvojhodinovým bonusom a nie zľavou z hodinovej sadzby.

75.	Ján Š 	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	---	------------	---	--	----------------	---

Ján Š		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-------	--	-----------------------------------	---	---	----------------	--

76.	Ing. Renata N...	Príloha 2: Parkovacie karty	Posielam pripomienky k parkovacej politike a navrhovanému VZN o dočasnom parkovaní v Bratislave. 1/ Pripomienka k § 4 - Spôsob platenia úhrady Žiadam upraviť, resp. jasne definovať, že, ak nebude dostatočný počet miest vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím v bezprostrednej blízkosti ich bydliska, takéto vozidlo môže zaparkovať na ktoromkoľvek inom mieste. 2/ Taktiež zapracovať, že počet parkovacích miest bude zodpovedať počtu vydaných rezidentských parkovacích kariet. Súčasná skúsenosť (rezidentské parkovanie na Dlhých Dieloch), dokazuje, že rezidenti nemajú kde zaparkovať, keď prídu v neskorších hodinách, čo je naozaj neakceptovateľné. Garancia parkovacieho miesta pre rezidenta s rezidenčnou	Pripomienky posielam aj elektronicky, nakolko emailovú spravu sa nepodarilo doruciť.	Akceptované čiastočne.	1/ V návrhu VZN je doplnená možnosť parkovania držiteľov parkovacieho preukazu fyzickej osoby so zdravotným postihnutím za výrazne zvýhodnených podmienok na štandardných spoplatnených parkovacích miestach v zóne za podmienky predchádzajúcej registrácie konkrétneho vozidla. 2/ Počet vydaných parkovacích kariet nie je limitovaný, garantované parkovacie miesto má len ten, čo si ho prenajme alebo kúpi, s predpokladom ceny násobne prevyšujúcej cenu 39 eur/rok. Za túto cenu nie je možné garantovať parkovacie miesto. 3/ Parkovacia politika je forma regulácie statickej a dynamickej dopravy a jej cieľom je okrem iného zníženie počtu jzd autom. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Navyše, spoplatnené budú len miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu. Navyšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy. 4/ Vo VZN je doplnená možnosť zakúpenia abonentskej parkovacej karty na kratšie časové obdobie. 5/ Je možné využiť parkovisko na okraji mesta a presunúť sa MHD, ako v iných európskych mestách. 6/ Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhlí úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.
-----	------------------------	-----------------------------------	---	--	---------------------------	---

					3/ 100 hodín voľného parkovania pre návštevy je cca 2 hodiny/týždeň – v prípade ak chodím k rezidentovi , ktorý má vozidlo... Čas je nepostačujúci. Detto ani parkovacia karta BONUS (parkovanie v iných zónach kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne) nepokrýva aktivity, ktoré ľudia (hlavne mladí s viacerými menšími deťmi, ktoré ešte nemôžu, alebo z bezpečnostných dôvodov to nie je žiadúce), majú v rôznych častiach Bratislavy. Napr. chodím denne navštevovať matku, strážiť napr. choré deti (min.7 dní na , vozím deti na krúžky(min 1,5 hod.)... Parkovné v takomto prípade rastie do neúnosných výšok . Neflexibilná MHD neumožňuje presun v krátkom čase napr. zo školy na krúžok v požadovaný čas.. Taktiež náklady na MHD, v sumáre budú vysoké. Ide napríklad aj o situácie, kde je potrebný rýchly presun, ktorý MHD nedokáže pokryť (zo školy do práce, z práce do školy, zo školy na krúžok z
--	--	--	--	--	---

				krúžku domov – a všetky aktivity sú v iných častiach Bratislavy Odporúčam tomu, kto pripravoval túto parkovacu politiku a odporúča presun MHD v Bratislave mal by si vyskúšať rolu rodiča, ktorý toto denne absolvuje a presúvať sa MHD !!). 4/ Uniká mi zmysel abonentskej karty pre FO, ktorá je majiteľom vozidla a má nehnuteľnosť. Tento predsa bude mať rezidentskú kartu. Umožniť zakúpiť abonentskú kartu rezidentovi alebo aj nerezident pre inú mestskú časť, za rozumnú cenu. Napr. keď je potrebné denne parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a za nie likvidačnú sumu. Možnosť jej zakúpenia na napr. na ročnej, mesačnej, týždennej báze. Dôvody popísané v bode 3/ Prípadne umožniť zakúpiť kartu aj nerezidentovi. V zahraničí bežné. 5/ Jedna z otázok: Kde budú parkovať moje deti, keď ma prídu z iného mesta na víkend
--	--	--	--	--

				navštívit? Pokial' budete mať rezidentskú kartu, môžete využiť 100 hodín voľného parkovania pre návštevy s iným autom. Pokial' kartu nebudete mať, znamená to, že vaša návšteva nebude môcť zaparkovať, lebo rezidenčné parkovanie nebude spravidla spoplatnené 24 hodín denne. Víkendy budú vo väčšine prípadov nespoplatnené. Ak je rezident, ktorý nevlastní vozidlo a bude bývať v časti, kde parkovanie spoplatnené 24 hodín denne? Ak bude v tarifnom pásme A znamená, že parkovanie pre deti bude takmer 100€?? Zpracovať opatrenia aj pre prípady, keď rezident nevlastní vozidlo ale chodia za ním návštevy, ktoré potrebujú parkovanie. Napr. starší ľudia, ktorí potrebujú operáciu, nakúpiť, upratať, alebo len spoločnosť.....		
				6/Kde sú úplné informácie, ktorá mestská časť bude patriť do akého tarifyného pásma, a v ktorých časoch bude parkovanie spoplatnené? Vo VZN sú informácie len o		

				niektorých častiach. 7/ Kde a kedy budú zverejnené všetky pripomienky k parkovacej politike? V prípade otázok, budem rada ak ma budete kontaktovať. S pozdravom			
77.	Aneta V [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 1	Renata N [REDACTED] 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že: je držiteľom motorového vozidla;4) v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov, považuje sa za držiteľa vozidla na účely vydávania rezidentskej parkovacej karty, počas trvania manželstva, aj druhý z manželov bez ohľadu na skutočnosť, či vozidlo patrí do bezpodielového spoluvlastníctva manželov, • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové	Po vysporiadaní majetku po rozvoze zostal majiteľom auta bývalý manžel. Nechal mi auto v užívaní, on na ňom vôbec nejazdí. Ja som rezident v Dúbravke a budem potrebovať rezidentskú parkovaciu kartu k autu, ktoré používam iba ja. Takých prípadov, ako sme my, je určite viacero.	Neakceptované.	Majiteľ motorového vozidla môže nechať zapísať ako držiteľa vozidla napr. rodinného príslušníka, čím on/ona získa vzťah k vozidlu a môže požiadať o rezidentskú parkovaciu kartu.

78.	Natália P. [REDACTED]	[REDACTED]	bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná v rozsahu • 250 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, • 200 hodín ročne alebo rovnako 250 hodín, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta; úhrada sa realizuje zadanim evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	-----------------------	------------	--	---	----------------	--

Natália		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenckú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobílom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
79.		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

80.	Katarína K [REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.		Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnuť regulácie.
			Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmeie dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentskú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3,			

81.	Štefan B		Paragraf 4	Z paragrafu 4 navrhujem bez náhrady vypustiť odstavec číslo 3 o elektrických vozidlách.	Som proti tomu, aby elektrické vozidlá, čiže elektromobily mali akékoľvek zľavy z parkovacích poplatkov. Dôvodom je to, že elektromobil má rovnaké vonkajšie rozmery, ako vozidlá so spaľovacím motorom, elektromobil vytvára teda rovnaký nápor na verejný priestor, ako akékoľvek iné auto. A my, občania mesta aktuálne potrebujeme ten verejný priestor uvoľniť, nie iba jalovo zameniť autá so spaľovacím motorom, na vozidlá s elektrickým pohonom! Po x-tom zaregistrovanom elektromobile v budúcnosti beztak budeme musieť ím krvopotne odobrať akékoľvek výhody, lebo svojím rastúcim počtom elektromobily budú rovnako atakovať verejný priestor, ako teraz autá so spaľovacím motorom. Ak z energetického, či ekologického hľadiska štát potrebuje elektromobilitu, nech ju teda vo vlastnej réžii aj dotuje, či inak zvýhodňuje, my tu ale teraz bojujeme o to, aby sa zmenšil nápor IAD na verejný priestor, teda žiadne, ani dočasné výnimky nie sú prípustné pre elektromobily..	Neakceptované.	Práve z dôvodu, že vozidlo zaberá rovnaký priestor je cena rezidentskej parkovacej karty navrhnutá na rovnakej úrovni ako za iné vozidlo. Pri cieľovom parkovaní (dochádzanie do inej štvrte) má mesto snahu zvýhodniť elektromobily, keďže ich jazda je bezemisná. Hlavné mesto sa rozhodlo podporovať elektromobilitu (Stratégia podpory a rozvoja elektromobility na území mesta, 2014) a toto je jedno z opatrení, ktoré navrhujeme.
82.	Alica M		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

81.	Štefan B		Paragraf 4	odstavec číslo 4. doplniť, presne zadefinovať, čo sú zdieľané vozidlá? Plus aj im zaviesť poplatky.	1.) Taxíky. V istom slova zmysle aj taxík je zdieľaným vozidlom, veď majiteľ taxíka za úplatu celý deň ponúka svoje auto a svoje vodičské schopnosti iným, ale to predsa nie je dôvod na to, aby v noci pred svojím domom, či kedykoľvek inde, bezplatne parkoval. Nech auto taxislužby pri pravidelnom striedaní vodičov jazdí celý deň, aby nebol nápor na verejný priestor. A ak celodenná jazda nie je nutná, tak nočné, či iné parkovanie musí byť platené, alebo nech parkuje mimo verejný priestor. Teraz taxíky musia mať nejaké vyznačené stanovište, za to platia nájom, a tam stoja. Už je, či čoskoro má byť nový zákon, od mesta prenájaté boxy údajne nebudú povinné. Kde teda budú taxíky počas pracovnej zmeny parkovať, čakať na zákazku a ako budú platiť za záber verejného priestoru? Alebo dáme čakanie v službe bezplatné a mimo službu platené parkovanie? Kto ale potom určí, a bude kontrolovať, kedy je taxík v službe a kedy nie? 2.) Autá z "klasickéj" autopožičovne. Tiež sú zdieľané, ale chodí nimi celý deň, či viac dní, jedna osoba, a preto iste nejazdí 24 hodín denne, bude môcť dlhé hodiny postávať bezplatne aj na verejnom priestore? Ich státie ako bude ošetrované vo VZN, a ako spoplatnené? Auto môže byť požičané napr. na letisku vo Viedni, a jazdiť u nás v meste. Ako to bude riešené? 3.) Klasicky zdieľané autá. Zmyslom tohto modelu je to, že auto na špeciálnom firemnom parkovisku nájdem a vyzdvihnem ho. Odídem s ním inde, tam ho nechám opäť na firemnom parkovisku, aby ho mohol používať niekto iný. To je predsa zmyslom zdieľania, auto	Berie sa na vedomie.	Motorové vozidlá v mestskom systéme zdieľaných vozidiel budú presne definované a budú musieť spĺňať podmienky stanovené mestom. Nejde o taxíky ani vozidlá autopožičovní, či spolujazdu. Zdieľané vozidlá musia byť okrem iného dostupné širokej verejnosti aj na krátke obdobie (minúty, hodiny).
-----	----------	--	------------	---	---	----------------------	--

					použijem a v cieľi cesty operatívne uvoľním inej osobe, takto auto stále jazdí, je efektívne využívané, minimalizuje sa doba, keď jalovo stojí na verejnom priestore a ho blokuje. Ak ale zdieľaným autom budem môcť hodiny stáť na verejnom priestore bezplatne, tak hodiny budem bezplatne blokovať parkovací box. Teda za parkovanie by sa malo platiť od prvej minúty, aby ma to motivovalo okamžite auto uvoľniť inej osobe. A aj firemný cenník za prenájom zdieľaného auta by mal byť taký, aby to motivovalo k okamžitému uvoľneniu auta inej osobe. 4.) Spoločné cesty jedným autom Ak na stájej, kyvadlovej trase bydlisko-práca-bydlisko budem ad-hoc voziť neznáme osoby, či denne kolegov a pod., s rovnakým, či podobným cieľom cesty, bude sa to považovať za zdieľanie auta? A potom budem na lukratívnom mieste celý deň bezplatne blokovať parkovací box? Paragraf č. 4, odstavec 4 to tak naznačuje. Ale ako sa to bude dokladovať, že auto zdieľam, a tu bude veľký priestor aj na podvody. Teda žiadam paragraf 4, odstavec 4 náležite spresniť, dôkladne prepracovať! Ďakujem!		
--	--	--	--	--	---	--	--

83.	L'ubor K[REDACTED]		Príloha 2: Parkovacie karty	bb	Jedná sa o rovnaký rozsah hodín ako v pôvodnom návrhu. Umožní efektívnejšie využívanie auta v rámci celého roka. Je výhodnejšie aj pre životné prostredie využívať auto menej dní v roku, ale pritom kumulovať jeho využitie a dočasne parkovať aj viacej hodín v danom dni, s tým že v iných dňoch nemusí jazdiť a parkovanie využívať vôbec.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy. Cieľom tejto regulácie je okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie. Je to úmysel, aby si ľudia nekumulovali hodiny napr. cez víkendy či počas pracovných dní, ale aby reálne znížili počet jazdiť autom.
	L'ubor K[REDACTED]		Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	3.2 Oprávnenia vyplyvajúce z parkovacej karty Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným čísлом, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 700 hodín ročne.	Jedná sa o rovnaký rozsah hodín ako v pôvodnom návrhu. Umožní efektívnejšie využívanie auta v rámci celého roka. Je výhodnejšie aj pre životné prostredie využívať auto menej dní v roku, ale pritom kumulovať jeho využitie a dočasne parkovať aj viacej hodín v danom dni, s tým že v iných dňoch nemusí jazdiť a parkovanie využívať vôbec. Návrh umožní aj nevyhnutnú návštevu zdravotníckych zariadení koncentrovaných najmä v zóne A.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie. Je to úmysel, aby si ľudia nekumulovali hodiny napr. cez víkendy či počas pracovných dní, ale aby reálne znížili počet jazdiť autom.

84.	Lucia H		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	---------	--	------------	---	--	----------------	--

85.	KAtarina G		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce MHD (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájomnom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentskú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.
-----	---------------	--	-----------------------------------	---	--	----------------	---

86.	Martin G		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce MHD (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentskú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	-------------	--	-----------------------------------	---	---	----------------	--

87.	Michal K [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce MHD (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentskú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	---------------------	------------	-----------------------------------	---	---	----------------	--

86.	Martín G		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov / starých rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
87.	Michal H		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov / starých rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
88.	Katarína C		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je	Možnosť pre rodičov / starých rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

				parkovanie do 15 minút bez úhrady.				
88.	Petra R. [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia do alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia do alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do (minimálne) 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia do alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj v súčasnosti. Takáto možnosť by výrazne pomohla rodičom voziacim deti do školy, ktorá sa nenachádza v mieste trvalého bydliska.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.	
89.	Júlia K. [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Ako rodič potrebujem mať možnosť odviezť deti do školy a parkovať na čas potrebný na ich odprevadenie alebo vyzdvihnutie. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj teraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.	

Júlia K		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť parkovať obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne v inej časti, ako je ich trvalý pobyt. Suma by nemala prevyšovať náklady na hromadnú dopravu a bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; Navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke, či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy) atď.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobílom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
---------	--	--------------------------------	---	--	----------------	--

90.	Gabriela F. [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúme dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentstú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znižovať dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
91.	Katarína P. [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

92.	Andrej F		Paragraf 4	prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady. (10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz. Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	-------------	---	------------	--	---	----------------	--

91.	Katarína P. [REDACTED]	Paragraf 2	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie.
-----	---------------------------	------------	---	---	----------------	--

92.	Andrej R [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 2	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3,	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
-----	---------------------	------------	------------	--	--	----------------	---

93.	Robert [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	miesto 2 hodín denne by som navrhoval 730 hodín ročne	Pracujem v Starom meste, zhruba 4x týždenne cestujem mestskou dopravou a približne 1 x týždenne cez pracovný deň potrebujem z rodinných dôvodov ísť do práce autom. V čase od 7. hod do 18 hod. Podľa súčasného návrhu by som mal 2 hodiny predplatené a zvyšných 9 hodín by som musel platiť. Navyše ak sa v rovnaký deň ešte presuniem na iné miesto v Bratislave, kde je spoplatnené parkovanie vo večerných hodinách, tak budem platiť za ďalšiu hodinu alebo hodiny. Ak by som mal predplatených 730 hodín za rok, tak si ich viem sám rozložiť na hodiny, ktoré reálne potrebujem a využijem. Ak predplatených 730 hodín miniem za pol roka, tak zvyšok roka budem platiť vo všetkých spoplatnených zónach. Ale viem si to sám manažovať.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobílom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie. Je to úmysel, aby si ľudia nekumulovali hodiny napr. cez víkendy či počas práceneschopnosti a dovolenky, ale aby reálne znížili počet jazdiť autom.
94.	Zuzana B [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidenčné parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

Zuzana B		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/tyždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvierat, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonenstkú parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.
----------	--	--------------------------------	---	---	----------------	---

95.	Rastislav D [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
-----	---------------------------	------------	------------	---	--	----------------	--

Rastislav D[REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentov parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýšenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie.
--------------------------	------------	-----------------------------------	---	--	----------------	---

96.	Nina R [REDACTED]	[REDACTED]	Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvieratá, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno- vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chatě, bývanie v prenájom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentov parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutnej regulácie.
	Nina R [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

				prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.		
97.	Katarína V [REDACTED]	[REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.

Katarína V		Príloha 2: Parkovacie karty	Abonentská rezidenčná karta Tarifné pásmo B - 40 €/mesačne Tarifné pásmo C - 30 €/mesačne Tarifné pásmo D - 20 €/mesačne	Abonentská parkovacia karta pre rezidenta poskytuje možnosť obyvateľom Bratislavy v situáciách, keď je pre nich nevyhnutné použiť motorové vozidlo na dlhšie obdobie ako 2 hodiny denne (čo umožňuje zakúpenie parkovacej karty bonus) parkovať v inej časti ako je ich trvalý pobyt a to v sume, ktorá nie je likvidačná, prevyšuje náklady na hromadnú dopravu ale nedosahuje výšku určenú pre podnikateľov, bolo by možné zakúpiť ju v ročnej/mesačnej/týždennej báze; navrhovaný poplatok - napr. mesačný v jednotlivých zónach: D - 20 €, C - 30 €, B - 40 €. Ide napríklad o tieto životné situácie: nutnosť rýchleho presunu po práci (a teda potreba parkovať auto počas dňa pri práci), opatrovanie starého rodiča, pomoc pri opatrovaní vnúčať, neúmerne dlhá alebo komplikovaná doprava do a z práce mhd (napríklad P. Biskupice - Karlova Ves), preprava zvierat, preprava detí do škôl, preprava detí do škôl pre žiakov so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami (tieto školy sa nenachádzajú v každej mestskej časti a teda je potrebné cestovať "za školou"), víkendový pobyt v záhradke či na chate, bývanie v prenajatom byte (napr. dospelé deti rezidentov Bratislavy).... Abonentstvá parkovaciu kartu pre rezidenta si môže zakúpiť rezident 1, 2 alebo 3.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.
------------	--	--------------------------------	---	---	----------------	---

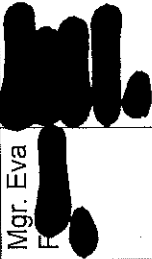
98.	Igor M. [REDACTED]	Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
99.	Milan V. [REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Prílohu č. 2 navrhujem v časti bodu "1. Rezidentská parkovacia karta" pod-bodu "1.1 Podmienky vydania parkovacej karty" v odseku 3. (vzťah k motorovému vozidlu) upraviť tak, že predposledná a posledná záťažka budú znieť nasledovne: - užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu, členom dozorného orgánu, iného orgánu spoločnosti, spoločníkom alebo tichým spoločníkom alebo - má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s držiteľom motorového vozidla, alebo jej bol udelený súhlas držiteľa	K zmene poslednej záťažky. Navrhované znenie odstraňuje zbytočný formalizmus pri preukazovaní vzťahu k vozidlu, ktorý môže viesť v praxi k problémom. Ide napr. o prípad, kedy držiteľ vozidla má peňažný alebo iný záväzok a ako zabezpečenie (záloh) poskytne svojmu veriteľovi svoje vlastné motorové vozidlo. Záložné právo k vozidlu môže byť dojednané aj ústnou formou a odovzdaním vozidla veriteľovi, pričom je súčasne možné dojednať, že veriteľ bude oprávnený motorové vozidlo nielen držať, ale aj užívať. V takomto prípade je síce dlžník stále formálne evidovaný ako držiteľ vozidla, ale skutočným oprávneným užívateľom motorového vozidla je záložný veriteľ. Záložný veriteľ ale nie je ani oprávneným z nájomnej zmluvy, ani držiteľom vozidla zapísaným v príslušnej evidencii a nespadá ani pod žiadny iný prípad v navrhovanom znení VZN. Ak by takýto záložný veriteľ mal trvalý pobyt v Bratislave a nemal by napr. v užívaní žiadne iné vozidlo, navrhované znenie VZN by mu znemožnilo vydať rezidentskú parkovaciu kartu na jediné ním užívané motorové vozidlo, ktoré by teda v takomto prípade nemohol parkovať pri svojom bydlisku - resp.	Akceptované čiastočne.	Do príslušných ustanovení budú doplnené osoby majúce vzťah k PO (rozsah podľa osôb zapísaných v registroch) vo vzťahu k rezidentskej parkovacej karte (používanie vozidla firmy a parkovanie v mieste bydliska).

				motorového vozidla na jeho užívanie. Uvedené sa rovnako týka podmienok vydania karty BONUS (3.1.) a podmienok vydania abonentskej karty (4.1.)	mohol maximálne v rozsahu 150 hodín týždenne (p.k. Návšteva) a presahujúci čas by musel platiť hodinové parkovné, čo by bola neúmeraná finančná záťaž. Obdobná situácia by nastala vo všetkých prípadoch, kedy by fyzická osoba užívala vozidlo iba na základe "obyčajného súhlasu" držiteľa, nemajúc v držbe/dispozícii žiadne iné vozidlo. Ide napr. o prípad, kedy fyzická osoba - nepodnikateľ si "kúpi" vozidlo na leasing, teda podľa evidencie je držiteľom vozidla a vlastníkom je leasingová spoločnosť. Držiteľ toto vozidlo poskytne na užívanie napr. svojmu príbuznému/kamarátovi, ktorý nemá iné vozidlo. Prepis držby v evidencii po dobu splácania leasingu nebude možný a skutočný užívateľ (nie ten evidovaný) nebude spĺňať ani žiadnu inú podmienku na vydanie rezidentskej parkovacej karty, tak ako sú uvedené v návrhu VZN, teda vozidlo, napriek tomu že ho legálne užíva ako jediné vozidlo v domácnosti, nebude môcť parkovať vo svojej zóne. Účelom parkovacej politiky akiste nie je znemožniť obyvateľom konkrétnych zón parkovať pri svojom bydlisku nimi legálne užívané motorové vozidlá, ku ktorým ale nemajú konkrétne špecifikovaný vzťah, ale preukazovanie užívacieho práva rezidenta ku konkrétnemu vozidlu by malo byť zrejme menej striktné, ako je v navrhovanom znení VZN, kedy by malo stačiť, že rezident je jeho užívateľom a zároveň ho neužíva žiadna iná osoba. K zmene predposlednej zarážky: Štatutárny orgán alebo člen štatutárneho orgánu sú osoby, ktoré v danom prípade konajú v mene právnickej osoby, ktorá vlastní vozidlo (aj pri disponovaní s majetkom), avšak obchodnoprávna úprava pozná aj iné orgány spoločnosti, ktoré majú často v praxi vyššiu mieru kontroly nad hospodárením s majetkom
--	--	--	--	--	---

100.	peter		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karty	Ani vo Viedni sa neplatí vždy a vsade. Su tam tam rozne zony, ale cez noc je to volne. Po dalsie: chcete vyberat peniaze za parkovne, ale v mojej zone nie je od komunistov ani jedno parkovacie nove. Chcete peniaze brat za nieco, co si nezasluzite. Spravte si nove parkovacie miesta, cesty, oznacenie ciest apotom vyberajte.	spoločnosti. Ide najmä o spoločníkov spoločnosti, ktorí sú v podstate nepriamymi vlastníkmi celého majetku spoločnosti. Spoločník je osobou, ktorá investuje vlastné prostriedky do spoločnosti, má nárok na podiel na zisku a v prípade likvidácie má po speňažení majetku nárok na vyplatenie likvidačného zostatku a taktiež na valnom zhromaždení rozhoduje o najdôležitejších otázkach týkajúcich sa spoločnosti. Spoločník je teda de facto osobou, ktorá reálne rozhoduje o hospodárení s majetkom spoločnosti a v praxi niekedy užíva majetok spoločnosti, aj keď štatutár môže byť niekto iný. Obdobné postavenie môže mať aj tichý spoločník, ktorý iba nemôže formálne hlasovať na valnom zhromaždení, ale tiež vkladá prostriedky do spoločnosti a má nárok na zisk, prípadne má iné práva upravené v zmluve o tichom spoločenstve. Členovia orgánov spoločnosti sú s obchodnou spoločnosťou vždy v obchodnoprávných vzťahoch, ale nie vždy sú aj jej zamestnancami, teda navrhované znenie VZN im nemusí umožniť vydanie rezidenčnej karty prislúchajúce k nimi užívanému "služobnému" vozidlu. citajte...	Berie sa na vedomie.	Rezident nemusí požiadať o vydanie rezidentskej parkovacej karty ak si zabezpečí parkovanie v zóne na vlastnom pozemku alebo prenajme/kúpi parkovacie miesto, garáž a pod.
------	-------	--	--	---	--	----------------------	--

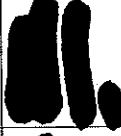
101.	Matej		Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	Mam staru skodovku a som druhý. 150 eur? Vam sibe? ved to mam na dva roky zakonnu poistku.	Nie je definované na aký časový rámec sa vzťahujú voľné hodiny. Ak je to mesačne, tak je to pri 100h cca 5 dní v mesiaci. Čo by mohlo pokryť aj prípadné nečakané udalosti. Ak je to 100h ročne, tak to nepostačuje ani len na 2h bezplatnú návštevu za týždeň.	Berie sa na vedomie.	Navýšenie parkovacích hodín pre návštevy spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. V súčasnosti nie je jasné, ktoré úseky miestnych komunikácií budú spoplatnené 24 hodín denne, ktoré 8 hodín denne a ktoré vôbec. Návrh jednotlivých parkovacích zón bude vychádzať z prieskumov a analýz statickej dopravy, tak, aby sa znížil dopyt po parkovacích miestach na úroveň pod 90 %. Dopad počtu hodín pre návštevy sa bude vyhodnocovať a v prípade, že bude samotným rezidentom spôsobovať problémy (lebo nebudú môcť v blízkosti bydliska zaparkovať) môže v budúcnosti dôjsť k zníženiu počtu hodín alebo zrušeniu parkovacej karty NÁVŠTEVA, prípadne presný opak, pokiaľ to nespôsobí dodatočnú záťaž pre jednotlivé rezidentské parkovacie zóny. Cieľom parkovacej politiky, ktorá je formou regulácie statickej a dynamickej dopravy, je zníženie počtu ciest vykonaných autom a presun časti ciest najmä do MHD. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Navyše, spoplatnené budú len miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu. Navýšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy.
------	-------	---	---	--	---	----------------------	--

	Matej		Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	Obyvatelia Bratislavy s trvalým pobytom a vzťahom k motorovému vozidlu majú možnosť získať aj parkovaciu kartu BONUS, ktorá im na konkrétne vozidlo umožní zaparkovať v spoplatnenej zóne na 2 hodiny (v čase regulácie v tarifných pásmach B, C a D). Voľné hodiny akumulujú s maximálnym limitom 24h.	Navrhoval by som umožniť akumuláciu aspoň na 8h ideálne na 24h, zvyšuje to flexibilitu tejto karty pre prípady, že raz za určité obdobie je potrebné riešiť neštandardné situácie bez dodatočného finančného zaťaženia. Eventuálne sa môže narastanie rozložiť na dlhšie obdobie, čím sa obmedzí prípadné zneužívanie.	Neakceptované.	Rezidentská parkovacia karta je na parkovanie vo vlastnej zóne (v mieste bydliska). Parkovanie v iných zónach, počas spoplatnenej doby, umožňuje parkovacia karta BONUS a to kumulatívne 2 hodiny denne. Nie je cieľom zabezpečiť bezplatné parkovanie pri práci, u lekára a pod. kumuláciou väčšieho počtu hodín. Parkovacia politika je forma regulácia statickej a dynamickej dopravy, nie je žiaduce akýmkoľvek spôsobom navýšovať počet voľných/bezplatných hodín, inak sa stráca zmysel regulácie.
102.	Nora		Paragraf 2	a k prílohe č. 1 -	ulice Röntgenova, Zadunajská sú v zmysle prílohy 1 zaradené do zóny C. (prítom podľa publikovaného grafu, ktorý delí zóny podľa ich vzdialenosti od centra, sú v zóne B). Ide o ulice, v okolí ktorých sú nemalé administratívne budovy a veľké nákupné centrum, ktorých pracovníci, resp. návštevníci parkujú na týchto uliciach. Vyťaženosť miest na parkovanie je omnoho vyššia než vo vzdialenejších uliciach, zaradených do rovnakej zóny C. Navrhujem zväziť zmenu zonácie začiatku Petržalky, resp. niektorých ulíc zo začiatku Petržalky, sprísiť abonentské parkovanie.	Berie sa na vedomie.	Príloha č. 1 sa bude aktualizovať na základe spracovaných dopravných-inžinierskych analýz a projektov organizácie dopravy. Analýzy statickej dopravy budú prebiehať v rokoch 2019 a 2020, pričom je pravdepodobné, že severná časť Petržalky bude zaradená do tarifného pásma B, prípadne tarifného pásma A.
103.	Alžbeta		Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Dobry den, chcem sa len popytat, ako tu bude s parkovacou kartou TŽP (ťažko zdravotne postihnutá osoba) a kartou TŽP (ťažko zdravotne postihnutá osoba) a vyhradeným parkovaním pre TŽP v Petržalke. Aj ti budú platiť?	Dobry den, chcem sa len popytat, ako tu bude s parkovacou kartou TŽP (ťažko zdravotne postihnutá osoba) a vyhradeným parkovaním pre TŽP v Petržalke. Aj ti budú platiť?	Berie sa na vedomie.	Parkovanie v mieste bydliska na EČV bude ako doteraz, v iných spoplatnených/zaregulovaných zónach mesta budú dostupné bezplatné miesta pre držiteľov parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím a istá forma úľavy pri parkovaní na iných spoplatnených parkovacích miestach,

104.	Mgr. Eva F		Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	3.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 10 hodín denne.	Jedná sa o spoločnú parkovaciu politiku, ktorá má uľahčiť parkovanie Bratislavčanom vo svojom meste. Obmedzenie parkovania v Bratislave, no mimo miesta trvalého bydliska rezidenta na maximálne 2 hodiny denne, je obmedzujúce hlavne pre rodiny vlastniace 1 auto, s deťmi, často platiace hypotéku. Kapacity MHD nie sú postačujúce, aby pokryli potreby po ich presune do vozov mestskej dopravy. Aj v zahraničí sa napr. podporuje jazda áut s viacerými pasažiermi, keďže tak šetríme životné prostredie. 2 h parkovania denne nie sú postačujúce na vybavenie bežných denných rutín rodín od prevozu do zamestnania, škôlok (tie často pre nedostatok miesta nie sú v mieste bydliska), škôl, nákupov, návštev rodiny alebo pre situácie s návštevou zdravotníckych zariadení, poradní, krúžkov a pod.	Neakceptované.	Plošné pridanie voľných parkovacích hodín spôsobí, že sa situácia nezmení. Väčšinu problémov s parkovaním spôsobujú motorové vozidlá ľudí bývajúcich v Bratislave. Navyše by to viedlo zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite oproti pôvodnému návrhu, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. K spoplatneniu dôjde na miestach, kde dopyt po parkovacích miestach prevyšuje 90 % ponuky, t. j. tam kde je problém s parkovaním. Ak v lokalite problém nie je, nebude spoplatnená, ak je, nie je žiaduce, aby tam ľudia parkovali zadarmo, hoc k danej lokalite nemajú vzťah, len zaberajú miesto tamojším obyvateľom.
------	---------------	--	--	--	--	----------------	---

105.	 	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karty	má vzťah k motorovému vozidlu(motorové vozidlo musí byť registrované V BA okrese), ku ktorému je karta priradená, to znamená že 11 • je držiteľom motorového vozidla; 4) v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov alebo niekto z priamych rodinných príslušníkov, považuje sa za držiteľa vozidla na účely vydávania rezidentskej parkovacej karty, počas trvania manželstva, aj druhý z manželov bez ohľadu na skutočnosť, či vozidlo patrí do bezpodielového spoluvlastníctva manželov, • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo	Pride mi diskriminácie, že od obyvateľov sa požaduje trvalý pobyt a teda auto registrované v BA ale od podnikateľov, právnických osôb nie. To im umožňuje platiť dane inde. Navrhujem preto, ak chce niekto využívať služobné vozidlo, právnickej osoby vozidlo a pod , aby bola podmienka, že firma je registrovaná v BA a teda platí dane v Bratislave. Taktiež navrhujem medzi držiteľov zahrnúť priamych rodinných príslušníkov, pride mi diskriminácie a zbytočne finančne zatažujúce nuťiť preregistrovať vozidlo keď sa posuva v rodine z rodičov na deti.	Neakceptované.	Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zrealizovanie počtu obyvateľov v Bratislave a získanie financií za nich. Vlastník bytu si môže trvalý pobyt nahlásiť ak sa mu to oplatí vo vzťahu k získaním benefitom. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
------	--	--	--	---	----------------	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

	Jozef H.		Príloha 2: Parkovacie karty	zadefinovanej kratších lehot ako 1hod.	je neprimerane hlavne pre rodiny s deťmi ktoré chodia po kruzkoch a školach, aby najkratši interval bol jedna hodina na parkovanie. takto minu svoj denný limit 2hod len pri odvoze do/z školy a na kružky uz neostava, pričom miesto blokuju min čas a nie celu hodinu.	Berie sa na vedomie.	Detaily o tarifikácii budú určené v prevádzkovom poriadku, určite sa nepočíta s hodinovou tarifikáciou (prikláňame sa k minútovej)
106.	Michal B.		Príloha 1	Doplňte do prílohy zóny "A" a "B"	Aby mal občan Bratislavy prehľad o tom, v ktorej zóne by mal koľko zaplatiť za hodinu. Keďže v prílohe číslo 1 sú uvedené iba zóny "C" a "D". V princípe ide iba o mestskú časť Petržalka a Rača.	Berie sa na vedomie.	Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhl úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď.
	Michal B.		Paragraf 4	Pre elektrické vozidlá2) a pre hybridné vozidlá3) sa poskytuje zľava 50% z príslušnej úhrady hodinového parkovania.	Elektrické vozidlá ako výrobok sú síce ekologické, avšak na výrobu elektrickej energie sa spotrebuje obrovské množstvo uhlia a iných fosilných palív. Taktiež pri výrobe akumulátorových článkov sa vyprodukuje porovnateľné množstvo CO2 ako klasický automobil s benzínovým spaľovacím motorom cca za 8 rokov. A to nehovorím o tom, že pri ťažbe prvkov potrebných na výrobu akumulátorov sa spotrebuje obrovské množstvo nafty v pracovných strojoch. Prečo teda robíte rozdiel medzi elektrickými vozidlami a hybridnými? Vo Francúzku sú oba typy automobilov na rovnakej úrovni.	Neakceptované.	Zvýhodnením elektromobilov sa prispieva k napĺňaniu Stratégie podpory a rozvoja elektromobility na území hlavného mesta SR Bratislavy 1741/2014.

Michal B			Paragraf 5	REZIDENT 1 - 50,- €/ROK REZIDENT 2 - 200,- €/ROK REZIDENT 3 - 500,- €/ROK	Aby ani jeden z rezidentov nemusel platiť hodinovú sadzbu v zónach, v ktorých vykonáva svoje zamestnanie ako hlavný pracovný pomer s výnimkou mestskej časti STARE MESTO. Existujú zamestnania, v ktorých zamestnanec strávi viac ako 8-hodín. Môže to byť 12, 14, 16, 24 ale aj 32 hodín, v závislosti od druhu zamestnania. Aj keď zákonník práce upravuje pracovný čas, existujú určité výnimky. Ak má byť zamestnanec, ktorý býva napríklad v Dúbravke, v zamestnaní o 05:30 napríklad v Novom meste, musí byť pred 5-tou hodinou ráno na zástavke MHD, a nemá istotu, že príde do zamestnania včas. To znamená, že musí vstávať najneskôr o 04:30 hod.. A to už nehovorím o tom ak by mal byť napr. z Dúbravky v Rači o 05:30 hod.. 12x2=24/deň. Povedzme, že pracuje iba 10 dní v mesiaci, bude ho to stáť 240,- €/mesiac. To môže byť tretina až polovica jeho čistého príjmu. A to je..., uznajte sami DOSŤ peňazí. Takže obyvateľ Bratislavy bude vlastne trestaný za to, že je Bratislava preplnená obyvateľmi z celého územia SR,	Cieľom parkovacej politiky, ktorá je formou regulácie statickej a dynamickej dopravy, je zníženie počtu ciest vykonaných autom a presun časti ciest najmä do MHD. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Nedáva zmysel, aby Staré Mesto malo výnimku ak náhodou v danej lokalite nie je problém. Spoplatnené budú len tie parkovacie miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu, čo nutne nie je len Staré Mesto. Navyšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy.	Neakceptované.
-------------	--	--	------------	--	---	---	----------------

107.	Marek H. [REDACTED]	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Odsek 1.1, bod 3 preformulovať: 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla, • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou- podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. V prípade, ak má vzťah k motorovému vozidlu podľa tohto bodu jeden z manželov, považuje sa za splňajúceho podmienku na účely vydania rezidentskej parkovacej karty počas trvania manželstva aj druhý z manželov.	Pôvodný návrh je diskriminujúci v mnohých prípadoch ak majú manželia trvalý pobyt v Bratislave v rôznych častiach, hoci fyzicky bývajú v tom istom byte. Príklad 1: Manžel má služobné auto, TP Nové Mesto. Manželka TP Petržalka. V Petržalke podľa pôvodného návrhu nie je možné získať rezidentskú kartu. Rozdiel 39 vs 1000 eur. Príklad 2: Manželka Petržalka súkromné auto, manžel Nové Mesto firemné auto. Pôvodný návrh oprávňuje získať dve rezidenčné karty pre Nové Mesto, ale len jednu pre Petržalku! Rozdiel 189 vs 1039 eur. Ak by každý používal súkromné auto, v každej oblasti by to boli dve karty. (Prítom varianta s firemným autom je z hľadiska celkového počtu áut v uliciach trochu priaznivejšia). Dovedené do extrému, pôvodný návrh umožňuje parkovať až štyri súkromné autá na rezidentské karty v dvoch častiach za necelých 400Eur ročne, ale jediné služobné auto v nepriaznivom prípade za 1000eur alebo aj viac, hoci trvalý pobyt je v Bratislave. Upravený návrh tieto asymetrie odstraňuje, takisto rieši aj prípadné rozšírenie zoznamu oprávnených "druhov vlastníctva" auta.	Neakceptované.	Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zreálne počtu obyvateľov v jednotlivých mestských častiach a celkovo Bratislave a získanie financií za nich. Je na slobodnom rozhodnutí držiteľa motorového vozidla či tá mu oplatí prehlásiť si trvalý pobyt do bytu v ktorom reálne žije a či je úspora stoviek eur dostatočným benefitom. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali. Návrh nediferencuje súkromné alebo služobné vozidlo, stačí k nemu preukázať vzťah. Služobné vozidlo môže získať rezidentskú parkovacia kartu za 39 eur prvý žiadateľ o rezidentskú parkovacia kartu v byte, ktorý tam má trvalý pobyt.
------	---------------------	--	---	--	----------------	--

108.	Miroslav K		Paragraf 4	(10) Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy. (11) Na mieste a v čase vyhradenom na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy alebo školského zariadenia je parkovanie do 15 minút bez úhrady.	Možnosť pre rodičov, ktorí potrebujú odviezť svoje deti do školy, škôlky, parkovať nevyhnutný čas na odprevadenie alebo vyloženie dieťaťa pred školou či školským zariadením, rovnako pri preberaní dieťaťa zo školy. Obec vytvorí pred školou alebo školským zariadením priestor a čas na parkovanie za účelom odprevadenia alebo prevzatia dieťaťa zo školy, je možné na to napr. využiť priestory parkovísk, ktoré existujú pri školách aj doteraz.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nemá za cieľ riešiť konkrétne dopravné značenie na každej jednej ulici. Dopravné značenie pre jednotlivé štvrte, resp. rezidentské parkovacie zóny, budú predmetom diskusie mesta a mestských častí.
------	------------	--	------------	---	--	----------------	---

109.	martina v		Príloha 2: Rezidentisk é parkovacie karty	Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne trikrát ročne. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok. (B.) ... 1. Rezidentská parkovacia karta 1.1 Podmienky vydania parkovacej karty Rezidentiskú parkováciu kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byt, je vlastníkom bytu alebo má najomnú zmluvu v byte (A.) v zóne, pre ktorú je karta vydaná...	Dobry den, hore uvedeny návrh odovodnujem nasledovne: (A.) Minimalizovanie rezidenta na osobu s trvalym bydliskom znevýhodňuje vlastnikov bytov s prechodnym pobytom a taktiez osoby v prenajmne. Prehlasovanie trvaleho bydliska nepovazujem za progresivne riesenie, ani za jednoduchy ukon. Nielen ze zatazuje vsetky zucastnene strany, nie vzdy je vsak mozny alebo vyhodny. (B.) Domnievam sa, ze rezidentska parkovacia karta by mala byt viazana v prvom rade na byt, evidencne cislo vozidla by malo byt jednoducho a trvalo zmenitelne - pripad havarie / docastneho auta, pripad noveho najomnika v byte, pripad kupy noveho auta, etc. Vracanie poplatkov a podavanie ziadosti o prehlasenie nechajme v minulosti. (C.) Navrhujem takisto pridať zvyhodnene karty: VIKEND: platna od piatku poobede do pondelka doobeda - mnozstvo Bratislavcanov prechodne zije a pracuje mimo mesta PAUSALNA: na obdobie kratšie ako rok (cena za 12 mesiacov by sa mala vyrovnat cene karty rezident 2) DOSTUPNA: zvyhodnena karta pre obyvateľov s tazkym zdravotnym postihnutim. v dokumente sa nepise o prípade kde 1 byt zdiela 2 a viac osob s postihnutim - verim, ze plna suma parkovacich kariet by mohla byt problemom (D.) Rada by som sa zaroven informovala ci a ako sa z dlhodobeho hladiska bude pristupovat k rieseniu parkovacej situacie v blizkosti kulturnych centier a vystavisk kde pocas koncertov a veltrhov auta zaplavuju sidliska.	Akceptované čiastočne.	A) Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zrealizovanie počtu obyvateľov v Bratislave a získanie financií za nich. Vlastník bytu si môže trvalý pobyt nahliásiť ak sa mu to opláti vo vzťahu k získaním benefitom. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali. B) Držiteľ parkovacej karty je oprávnený požiadať o dočasnú zmenu evidenčného čísla vozidla priradeného k parkovacej karte. Takúto zmenu je možné bez udania dôvodu realizovať maximálne štyrikrát ročne v celkovej dĺžke 21 dní. Pri zmene na dlhšie obdobie je nutné preukázať dôvod a vzťah k náhradnému vozidlu. Podrobnosti ustanoví prevádzkový poriadok. C) V návrhu VZN je doplnená možnosť parkovania držiteľov parkovacieho preukazu fyzickej osoby so zdravotným postihnutím za výrazne zvýhodnených podmienok na štandardných spoplatnených parkovacích miestach v zóne za podmienky predchádzajúcej registrácie konkrétneho vozidla. V návrhu VZN je doplnená možnosť zakúpiť rezidentské karty pre 2. a 3. vozidlo na byt na kratšie časové obdobie ako jeden rok.
------	--------------	--	---	---	---	------------------------	--

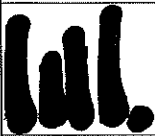
110.	Luboš B		Paragraf 5	bod (1) doplniť o: "Parkovacia karta pracujúcich Druh parkovacej karty: Výkon práce Ročná cena za parkovaciu kartu pracujúcich v EUR je Ročná cena za rezidentskú kartu REZIDENT 1 *	Do Bratislavy denne dochádzajú pracovať občania SR (platiaci dane) z okolia Bratislavy. Naše hlavné mesto by malo vytvárať podmienky pre výkon práce a dopravu do práce na území mesta pre všetkých občanov bez diskriminácie vo vzťahu k ich trvalému pobytu.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD.
					Dakujem veľmi pekne vopred za zváženie návrhov, a hlavne za snahu riešiť zložitú dopravnú situáciu - je to pre Bratislavu potrebný krok!		

				koeficient 1,5"	Doplniť: "5. Parkovacia karta pracujúcich 5.1 Podmienky vydania parkovacej karty Rezidentskú parkovaciu kartu prevádzkovateľ vydá žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, ktorá nie je vlastníkom nehnuteľnosti v zóne, pre ktorú je karta vydaná a má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla,2) • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. Jednému žiadateľovi je možné vydať len jednu Parkovaciu kartu	Do Bratislavy denne dochádzajú pracovať občania SR (platiaci dane) z okolia Bratislavy. Naše hlavné mesto by malo vytvárať podmienky pre výkon práce a dopravu do práce na území mesta pre všetkých občanov bez diskriminácie vo vzťahu k ich trvalému pobytu.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy. Okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä verejnou dopravou.
--	--	--	--	-----------------	--	---	----------------	---

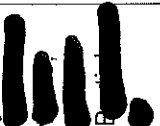
111.	Peter		Paragraf 2	2.1 Parkovaciú kartu NAVSTEVA prevádzkovateľ vyda žiadateľovi, ktorý spĺňa nasledovne podmienky: (doplnený bod 3) 1. ... 2. ... 3. ktorý byva s osobou v byte, ktorá vlastní preukaz TZP alebo osobe ktorá vlastní preukaz TZP 2.2 Oprávnenia vyplývajúce z parkovacej karty Parkovacia karta NAVSTEVA ..., pre ktorú je karta vydaná v rozsahu: (doplnené ďalšie 2 body) ... - neobmedzený počet hodín ročne - pre byty v ktorej byva osoba TZP, v prípade že na dany byt nie je vydaná žiadna rezidentská karta - 900 hodín ročne - pre byty v ktorej byva osoba TZP v prípade že na dany byt je vydaná aspoň jedna rezidentská karta	Osoby TZP vyzaduju vysoku a pravidelnu starostlivosť.	Akceptované čiastočne.	Pokiaľ je osoba odkázaná na individuálnu prepravu, nemusí žiadať o žiadne parkovacie karty a na miestach na to určených parkuje v zmysle Viedenského dohovoru bezplatne. V návrhu VZN je doplnená možnosť parkovania držiteľov parkovacieho preukazu fyzickej osoby so zdravotným postihnutím za výrazne zvýhodnených podmienok na štandardných spoplatnených parkovacích miestach v zóne za podmienky predchádzajúcej registrácie konkrétneho vozidla. Pokiaľ osoba nie je odkázaná na individuálnu prepravu (nie je držiteľ parkovacieho preukazu FO so zdravotným postihnutím), nemá nárok na bezplatné parkovanie na spoplatnených parkovacích miestach ani na miestach vyhradených pre držiteľov parkovacieho preukazu. Takáto osoba môže využiť aj iné druhy dopravy (napr. MHD).
------	-------	--	------------	--	---	------------------------	---



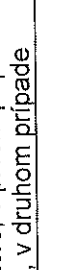
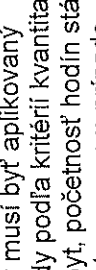


112.	Viera M		Paragraf 4	V § 4 vypustiť odsek 3 a odsek 4.	Nie je dôvodné, aby pri parkovaní boli zvýhodnené elektrické vozidlá, nakoľko zaberajú rovnako verejný priestor ako iné vozidlá. Pokiaľ ide o zdieľané vozidlá, tieto by bolo možné zvýhodniť, avšak nie odpustiť im úplne úhradu, nakoľko tiež zaberajú verejný priestor. Zároveň, v prípade zdieľaných vozidiel je potrebné doplniť definíciu, čo sa myslí zdieľaným vozidlom.	Neakceptované.	Práve z dôvodu, že vozidlo zaberá rovnaký priestor je cena rezidentskej parkovacej karty navrhnutá na rovnakej úrovni ako za iné vozidlo. Pri cieľovom parkovaní (dochádzanie do inej štvrte) má mesto snahu zvýhodniť elektromobily, keďže ich jazda je bezemisná. Hlavné mesto sa rozhodlo podporovať elektromobilitu (Stratégia podpory a rozvoja elektromobility na území mesta, 2014) a toto je jedno z opatrení, ktoré navrhujeme. Mesto má záujem podporovať prevádzkovanie zdieľaných vozidiel a znížiť tým potrebu obyvateľov vlastniť automobily. Zdieľané motorové vozidlo dokáže nahradiť min. 10 parkujúcich vozidiel.
------	------------	--	------------	-----------------------------------	--	----------------	---

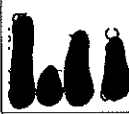
Viera 		Príloha 2: Parkovacia karta Bonus	Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom A, B, C, D kumulatívne v rozsahu 9 hodín denne.	V prípade, ak obyvateľ Bratislavy pracuje v inej zóne, ako má trvalé bydlisko, by umožnenie parkovať v inej zóne len 2 hodiny denne znamenalo neprimerané finančné zaťaženie - cca 3 000,00 Eur ročne, čo je, aj vzhľadom na príjmy obyvateľstva, neprijateľné. K návrhu nie sú pripojené dopady zavedenia takejto parkovacej politiky, napr. koľko áut by mohlo využiť takúto parkovanie, resp. koľko áut by obyvateľia, z dôvodu neprimeranej finančnej záťaže, nemohli používať. Ak by obyvateľia nemohli použiť auto na prepravu do práce, znamenalo by to, že neuvolní sa parkovacie miesta vo "svojej" zóne, pre obyvateľov, ktorí by si mohli dovoliť parkovať v inej zóne za navrhovaných podmienok. Nie sú známe ani dopady, z koľko obyvateľov by bolo nútených, z dôvodu neprimeranej finančnej záťaže, použiť MHD a aké sú kapacity MHD. Predmetný návrh tiež nezohľadňuje, že preprava MHD vo väčšine zón trvá neprimerane dlhšiu dobu ako preprava autom. V mojom prípade, ak vezmem do úvahy len prepravu do práce a z práce, je rozdiel viac ako 1 hodinu navyše denne. Následne, ak by som prišla domov, bola by som nútená ísť autom do nákupného centra na nákup, keďže odvieť nákup v rukách v preplnenej MHD je nezvládnutelné (mám odskúšané) a možnosť nákupu v zóne trvalého bydliska je značne obmedzená. Tiež nie sú známe ekonomické dopady, ak obyvateľia Bratislavy prestanú používať autá, napr. zníženie príjmov zo spotrebných daní z dôvodu poklesu tankovania; pracovné miesta naviazané na automobilový priemysel - umyvárnky, servis.....; predaj áut a pod.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobilom a presun častí ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhovanej regulácie.
---	--	--	---	---	-----------------------	---

Viera M			Paragraf 5	Rezidentská parkovacia karta - REZIDENT 2 - 39,00 Eur, REZIDENT 3 - 39,00 Eur.	Nie je dôvodné, aby autá boli spoplatňované rôznou sadzbou, len z dôvodu, že rezident, ktorý má auto má rovnaké trvalé bydlisko ako iný rezident. Autá rezidenta 1, rezidenta 2, rezidenta 3 zaberajú rovnaký verejný priestor.	Neakceptované.	Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobily a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýšenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie. Je to úmysel, aby si ľudia nekumulovali hodiny napr. cez víkendy či počas pracovných dní a dovolenky, ale aby reálne znížili počet jazdiť autom.
54. Michal L			Príloha 2: Rezidentské parkovacie karty	V návrhu VZN uvádzate, že žiadateľ musí mať trvalý pobyt v byte, ktorý rozhonutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie. Narhujem skrátiť znenie celého odstavca len na : " má trvalý pobyt v zóne, pre ktorú je karta vydaná" bez slov "v byte"	Pri súčasnej forme znenia vyrábate problém pre ľudí, ktorí si z finančných dôvodov nevedeli kúpiť byt, ale kúpili si len apartmán, alebo inú formu priestoru, ktorú stavebný zákon podľa §43b nepovažuje za bytovú budovu, alebo byt. Keďže odvolávate na stavebný úrad, tak týmto odpeirate mnohým finančne práve slabším riadnym obyvateľom Bratislavy právo na rezidentskú kartu. Ak sa budete odvolávať len na trvalý pobyt, ktorý sa dá prideliť aj do apartmánu, tak tento problém vznikne nebude.	Neakceptované.	Limitovanie počtu rezidentských parkovacích kariet vo vzťahu k bytom je navrhnuté najmä z dôvodu účinnejšej regulácie statickej dopravy, a to osobitne v sídliskových lokalitách. Obdobná úprava funguje v slovenských mestách Košice a Trenčín. Apartmány nie sú určené na trvalé bývanie.

103.	Alžbeta  	Príloha 2: Rezidentská parkovacia karty	Dobrý deň, mám 2 pripomienky" - obyvateľia Petržalky s trvalým pobytom, by vôbec nemali platiť. - Navrhovala by som len symbolickú sumu 10,- € za prvý automobil. Ja som ešte zo starej Petržalky, kde sa nachádzali rodinné domy a z nich nás doslova vysťahovali do panelákov. A takých je nás ešte určite viac, - kde je 1000 %-tná istota, že mimobratislavské autá budú určite kontrolované, či neparkujú bez platenia. Zaujímalo by ma, akým spôsobom bude zabezpečená kontrola týchto neplatičov. To je najpodstatnejšia vec, aby nedošlo k parkovaniu bez platenia. Ak sa to stane raz a zistí sa, že kontroly sa nevykonávajú, občania z iných miest budú naďalej parkovať v Bratislave, lebo ich nikto nekontroluje. Ďakujem.	Dobrý deň, mám 2 pripomienky" - obyvateľia Petržalky s trvalým pobytom, by vôbec nemali platiť. - Navrhovala by som len symbolickú sumu 10,- € za prvý automobil. Ja som ešte zo starej Petržalky, kde sa nachádzali rodinné domy a z nich nás doslova vysťahovali do panelákov. A takých je nás ešte určite viac, - kde je 1000 %-tná istota, že mimobratislavské autá budú určite kontrolované, či neparkujú bez platenia. Zaujímalo by ma, akým spôsobom bude zabezpečená kontrola týchto neplatičov. To je najpodstatnejšia vec, aby nedošlo k parkovaniu bez platenia. Ak sa to stane raz a zistí sa, že kontroly sa nevykonávajú, občania z iných miest budú naďalej parkovať v Bratislave, lebo ich nikto nekontroluje. Ďakujem.	Beže sa na vedomie.	
------	--	--	--	--	----------------------------	--

113.	Ing. L'ubomír F.			Príloha 2: Parkovacie karty	nahradiť text v prílohe č.2 "trvalý pobyt" alebo jeho skloňovaný ekvivalent za "trvalý alebo prechodný pobyt" a jeho skloňovaný ekvivalent	V zmysle zákona č. 253/1998 Z. z. Zákona o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky ustanovuje kategórie pobytov, pričom miesto, kde sa osoba obvykle zdržiava označuje slovným spojením Trvalý pobyt. Trvalým pobytom sa určuje okrem iného aj miestna príslušnosť pre konanie orgánov verejnej moci. Zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení definuje pojem obyvateľ obce, ktorým je osoba s trvalým pobytom. Obyvatel' obce je oprávnený podieľať sa na samospráve spôsobmi, ktoré ustanovuje zákon. Základnou úlohou obce je pri výkone samosprávy je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov. Antidiskriminačný zákon upravuje zakázané dôvody diskriminácie. Miesto trvalého pobytu medzi nimi nie je, rovnako ako ani v Ústave SR, či Všeobecnej deklarácii ľudských práv. Medzi základné ľudské právo nepatrí parkovanie vozidla na verejnom priestranstve, teda neobmedzujeme ľudské práva ani obyvateľov, ani iných ľudí. Účelom a základnou charakteristikou parkovacej politiky je regulácia, kvantitatívna, priestorová a časová. Ako regulačný nástroj je použitá peňažná úhrada, reflektujúca kvantitu, časovú a priestorovú vyťaženosť. Parkovacia politika nie je verejnou službou (je reguláciou), preto, obdobne ako pri iných regulačných politikách, nasleduje rovnaký prístup k statkom, ale práve naopak, prostredníctvom povinnosti úhrady obmedzuje (nezakazuje) prístup k nim podľa ich nedostupnosti a kritérií kvantití, priestoru a času. Zníženie povinnosti úhrady (denne o dve hodiny), alebo paušálne zníženie úhrady (rezidentská karta) je orientovaná na obyvateľov Bratislavy, tak ako to vyplýva zo základnej úlohy Bratislavy podľa zákona č. 369/1990 Zb. Až tu, z dôvodu extrémnej vnútornej mobility formou individuálnej automobilovej dopravy musí byť aplikovaný nástroj peňažnej úhrady podľa kritérií kvantita (počet áut v okruhu - byť, početnosť hodín státia na verejnom priestranstve, v prvom prípade progresívnou sadzbou, v druhom prípade	Neakceptované.	Zákon č. Zákona o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky ustanovuje kategórie pobytov, pričom miesto, kde sa osoba obvykle zdržiava označuje slovným spojením Trvalý pobyt. Trvalým pobytom sa určuje okrem iného aj miestna príslušnosť pre konanie orgánov verejnej moci. Zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení definuje pojem obyvateľ obce, ktorým je osoba s trvalým pobytom. Obyvatel' obce je oprávnený podieľať sa na samospráve spôsobmi, ktoré ustanovuje zákon. Základnou úlohou obce je pri výkone samosprávy je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov. Antidiskriminačný zákon upravuje zakázané dôvody diskriminácie. Miesto trvalého pobytu medzi nimi nie je, rovnako ako ani v Ústave SR, či Všeobecnej deklarácii ľudských práv. Medzi základné ľudské právo nepatrí parkovanie vozidla na verejnom priestranstve, teda neobmedzujeme ľudské práva ani obyvateľov, ani iných ľudí. Účelom a základnou charakteristikou parkovacej politiky je regulácia, kvantitatívna, priestorová a časová. Ako regulačný nástroj je použitá peňažná úhrada, reflektujúca kvantitu, časovú a priestorovú vyťaženosť. Parkovacia politika nie je verejnou službou (je reguláciou), preto, obdobne ako pri iných regulačných politikách, nasleduje rovnaký prístup k statkom, ale práve naopak, prostredníctvom povinnosti úhrady obmedzuje (nezakazuje) prístup k nim podľa ich nedostupnosti a kritérií kvantití, priestoru a času. Zníženie povinnosti úhrady (denne o dve hodiny), alebo paušálne zníženie úhrady (rezidentská karta) je orientovaná na obyvateľov Bratislavy, tak ako to vyplýva zo základnej úlohy Bratislavy podľa zákona č. 369/1990 Zb. Až tu, z dôvodu extrémnej vnútornej mobility formou individuálnej automobilovej dopravy musí byť aplikovaný nástroj peňažnej úhrady podľa kritérií kvantita (počet áut v okruhu - byť, početnosť hodín státia na verejnom priestranstve, v prvom prípade progresívnou sadzbou, v druhom prípade
------	------------------------	---	---	-----------------------------------	--	---	----------------	---

114.	Juraj C						má trvalý pobyt v byte v Bratislave ; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie, pričom si môže vybrať zónu, kde bude táto karta platiť.		Niektorí ľudia žijúci v podnájme majú problém získať trvalý pobyt a aj keď získajú, niektorí sú nútení viac krát podnájom meniť. Každá zmena trvalého bydliska vyžaduje čas a nemalé finančné prostriedky: nový OP, CP, nove osvedčenie k vozidlu a pod. Dané vyžaduje podľa mňa neprimeranú zataz na bezných ľudí a parkovanie by malo byť o ulahčení... Nie je predpoklad, zeby dana uprava nejak výrazne ovplyvnila parkovanie, kedze osoba si vybere jednu zonu a nemoze v inej parkovavat...takto sa to rovnomerne rozlozi po celej ba.	Neakceptované.	Jedným z prínosov rezidentského parkovania je zrealizovanie počtu obyvateľov v jednotlivých mestských častiach a celkovo Bratislave a získanie financií za nich. Je na slobodnom rozhodnutí držiteľa motorového vozidla či ta mu oplatí prehlásiť si trvalý pobyt do bytu v ktorom reálne žije a či je úspora stoviek eur dostatočným benefitom. Trvalý pobyt je jednou zo základných podmienok na vydanie rezidentskej parkovacej karty nielen v slovenských ale aj českých, nemeckých a iných mestách, ktorými sme sa inšpirovali.
------	---------	---	--	--	--	--	--	--	---	----------------	---

40.	Marianna Č...		Príloha 1	Vyňatie ulice Žižkova z príloh k VZN (v prípade, že sa tam ma nachádzať, nakoľko aktuálne v prílohe č. 1 nefiguruje).	Aktuálna situácia parkovania na Žižkovej ulici je rozumným kompromisom ako pre rezidentov, tak aj pre zamestnancov príslušných lokalít, predovšetkým novovybudovanej štvrte Zuckerman. Možnosti parkovania v tejto lokalite sú extrémne obmedzené v porovnaní s inými časťami mesta (aj Starého Mesta). Zamestnanci ČSOB (aktuálne budova Zuckerman na Žižkovej) v petícií, ktorú predložili magistrátu definovali problémy súvisiace s dočasným parkovaním v tejto lokalite. Zachovanie aktuálneho stavu by aspoň čiastočne pomohlo riešiť situáciu s parkovaním v tejto lokalite. Naopak, zmena parkovacej politiky by výrazne zhoršila situáciu dochádzajúcich občanov pracujúcich v lokalite, ale rezidentom by žiadnym spôsobom neprospeľa. Mesto zároveň nenavrhuje komplexné ani čiastkové riešenie situácie pre občanov dochádzajúcich do mesta za prácou (záhytné parkoviská, parkovacie domy, a pod.).	Berie sa na vedomie.	Žižkova ulica sa aktuálne nenachádza v zozname úsekov miestnych komunikácií určených na dočasné parkovanie motorových vozidiel (MČ Staré Mesto ju zatiaľ nenavrholo).
116.	Gabriela M...		Paragraf 5	Bod 1. Úplne vypustiť prílohu č. 1. Bod 2. V prílohe č. 2 v čl. 3.2 navrhujem text "v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne." zameniť za text "v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 14 hodín týždenne"	k Bodu 1: Je v rozpore s tým čo sa prezentovalo, že si m.č. budú určovať zóny a v prílohe sú len 2 územia Bratislavy (Petržalka a Rača) kde sú dokonca menšie problémy ako napr. Nové mesto.... k bodu 2: Umožniť čerpať na parkovanie v iných ako rezidentských zónach kumulatívne umožniť občanovi Bratislavy používať tak ako to robia aj dnes uvedomelejší občania a nejazdia autom denne len do/z práce (ktorých ja považujem za najviac zatažujúcich cesty individuálnou dopravou) ale auto používajú keď v ten deň riešia niečo alebo viac vecí v meste. Prípadne dať mesačne "60 hodín mesačne".	Neakceptované.	1) Ostatné mestské časti zatiaľ nenavrhli úseky miestnych komunikácií. Môžu tak urobiť aj neskôr, reálne spustenie prevádzky sa nepredpokladá skôr ako o 18 mesiacov. Môžu tak urobiť aj po roku 2020, ak sa neplánujú zapojiť hneď. 2) Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobílov a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhnutej regulácie.

Gabriela	Paragraf 5	Všeobecne: Pri prezentovaní na internete sa niekde spomínala "rodinná karta" pre rodiny s deťmi do 10 rokov... Nenašla som nikde v navrhovanom VZN. Som názoru aby sa nejaká forma vytvorila, na viac hodín ako majú ľudia bez detí. A to pre rodiny s deťmi do podľa mňa 9 rokov, myslím, že 10-ročné dieťa je dostatočne schopné cestovať po meste aj samé. Takúto kartu aspoň na nejaké prechodné obdobie, kým ľudia zmenia svoj spôsob života s menej presunmi po meste. Prípadne aj benefit: deťom do 15 rokov umožniť zadarmo cestovanie v MHD.	Mladých rodín nie je tak vysoké % v meste aby boli hlavnou záťažou ciest v meste. Odhadujem v Bratislave okolo 15% s rodín.	Neakceptované.	Parkovacia politika je spôsob regulácie dopravy, nie sociálna politika či politika na podporu rodín. Navrhovaná úľava pre rodiny s deťmi nie je adresná, nerieši, či daná rodina má príjem 500 alebo 5 000 eur mesačne. Cieľom parkovacej politiky je regulácia statickej a dynamickej dopravy a okrem iného aj zníženie počtu ciest automobíľom a presun časti ciest do udržateľných spôsobov mobility, najmä MHD. V miestach, kde dopyt po parkovacích miestach neprevyšuje 90 % ponuky, nebude parkovanie spoplatnené. Ak v danej lokalite dopyt v príslušných časoch výrazne prevyšuje ponuku, je cieľom mesta znížiť dopyt tak, aby sa problém s parkovaním zredukoval. Ďalšie zvýhodnenie cieľového parkovania by spôsobilo opak toho, čo je cieľom navrhutej regulácie.
-----------------	-------------------	--	--	-----------------------	--

118.	Ing. Vladimír K[redacted]	[redacted]	[redacted]	do nového mesta. Neviem kde by parkovala, ako kolko by zaplatila..cize by bola odkazana na MHD? cestovat za snehu dazda 1,5 hodinu? Ked v iných statoch je metro, a stihlo by sa to v suchu za 30 minut. Absolutne neprístupne. Poplatky su celkovo velmi vysoke, na pomery v akej krajine zijeme, a kde dochodci, invalidni dochodci, ZTP ktorí soferuju a potrebujú auto si to zo svojich príjmov tazko zaplatia aj 39 EUR mesacne, ked rataju kazde euro. Zivotna uroven a dopravna situacia u nas je u plne na inom leveli ako v zapadnych krajinach, preto to ani nie je mozne porovnavat. Aspon v testovacej faze si myslim ze by mali byt ceny oveľa nizsie, aby sa ukazalo ci je to pre Bratislavu, Bratislavcanov cele vôbec unosne. Dakujem vam za zvazenie mojej pripomienky. Treba zacat ale podla mna opatrnejšie, testovaním beznymi ludmi. Daukujem este raz	nie je mozne porovnavat. Aspon v testovacej faze si myslim ze by mali byt ceny oveľa nizsie, aby sa ukazalo ci je to pre Bratislavu, Bratislavcanov cele vôbec unosne. Dakujem vam za zvazenie mojej pripomienky. Treba zacat ale podla mna opatrnejšie, testovaním beznymi ludmi. Daukujem este raz		Podľa spracovateľa je uvedené znenie jednoznačné, t. j. ide o možné alternatívy vzťahu k vozidlu.
				bez slova ALEBO v každom riadku má podľa mňa ten text úplne iný význam druhá možnosť by bola, že v texte bude	Neakceptované.		

Ing. Vladimír			Príloha 2: Parkovacia karta Návšteva	- 200 hodín ročne, v prípade, že na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, - 350 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta;	predstavte si situáciu že 2x do mesiaca a každý mesiac v roku príde rodina pozrieť i s vnúčatami svojich starých rodičov na 7-8 hodín. A to som do toho nezarátal ešte iné návštevy.	Neakceptované.	Navýšenie parkovacích hodín pre návštevy spôsobí zhoršenie situácie pre samotných rezidentov v danej lokalite, čo je opak jedného z hlavných cieľov regulácie - zlepšiť parkovanie obyvateľov. V súčasnosti nie je jasné, ktoré úseky miestnych komunikácií budú spoplatnené 24 hodín denne, ktoré 8 hodín denne a ktoré vôbec. Návrh jednotlivých parkovacích zón bude vychádzať z prieskumov a analýz statickej dopravy, tak, aby sa znížil dopyt po parkovacích miestach na úroveň pod 90 %. Dopad počtu hodín pre návštevy sa bude vyhodnocovať a v prípade, že bude samotným rezidentom spôsobovať problémy (lebo nebudú môcť v blízkosti bydliska zaparkovať) môže v budúcnosti dôjsť k zníženiu počtu hodín alebo zrušeniu parkovacej karty NÁVŠTEVA, prípadne presný opak, pokiaľ to nespôsobí dodatočnú záťaž pre jednotlivé rezidentské parkovacie zóny. Cieľom parkovacej politiky, ktorá je formou regulácie statickej a dynamickej dopravy, je zníženie počtu ciest vykonaných autom a presun časti ciest najmä do MHD. Zvýšenie počtu voľných hodín by išlo proti tomuto cieľu. Navyše, spoplatnené budú len miesta, kde dochádza k zvýšenému dopytu. Navýšenie voľných hodín práve v týchto exponovaných lokalitách by neprinieslo dostatočné odľahčenie od dopravy.
119. Jana			Príloha 2: Rezidentská parkovacia karta	Úplne vypustiť odsek 1.1 bod 3 (vzťah k vozidlu) Alternatívne, obmedziť platnosť bodu 3 na 2. a 3. rezidentskú kartu.	Kontrola vlastníckych vzťahov k autu 1. vytvára zbytočnú byrokratickú záťaž, 2. bude ťažko realizovateľná 3. vytvára skupinu obyvateľov druhej kategórie, ktorí sice platia dane mestu, ale pokiaľ majú napr. auto požičané od rodiny nemajú nárok na rezidenčné parkovanie. Parkovanie jedineho zapožičaného auta je navrhované drahšie ako troch vlastných, čo ťažko nazvať "Férové parkovanie".	Neakceptované.	Treba rozlišovať medzi majiteľom vozidla a držiteľom vozidla. Pokiaľ majiteľ umožní zápis iného rodinného príslušníka ako držiteľa vozidla, získa tak vzťah k vozidlu a môže naň získať rezidentskú parkovaciu kartu. V opačnom prípade by mohlo veľmi ľahko dôjsť k zneužitiu.
120. Tomáš			Príloha 2: Parkovacia karta	Bod 1.1 odstavce 2: "má trvalý pobyt v byte, v rodinnom dome alebo nebytovej budove alebo jej časti v zóne, pre	Príloha č. 2 návrhu VZN vôbec nerieši v súvislosti so splnením podmienok na vydanie parkovacej karty skutočnosť, že fyzické osoby môžu mať trvalý pobyt nielen v byte, ale aj v rodinnom dome,	Berie sa na vedomie.	Súčasný text umožňuje v každom byte v rodinnom dome vydanie 3 rezidentských parkovacích kariet a jednej parkovacej karty NÁVŠTEVA.

121.	Daniel H		Paragraf 2	Zóny dočasného parkovania musia v rádiuse 300m obsahovať minimálne 2 vyhradené parkovacie miesta pre elektro-automobily spolu s príslušnou infraštruktúrou. Táto infraštruktúra musí byť napojená na obečnú elektrickú sieť. Spolu financovanie tejto infraštruktúry by pochádzalo z peňažného fondu na rozvoj udržateľnej mobility v Hlavnom meste SR Bratislave a poskytovateľom elektro-nabíjajúcich staníc.	Podľa akčného plánu podpory elektromobility v SR z marca t.r. (https://www.iusaegis.sk/podpora- elektromobility-v-podmienkach-sr/) je potrebné na Slovensku podporovať o.i. nabíjajúcu infraštruktúru a táto spadá pod vplyv Magistrátu Hlavného mesta resp. mestských častí. Podpora infraštruktúry by nielen priniesla čistejšie ovzdušie v mikroklimá, ale aj možnosti elektrického car-sharingu ako ho poznáme z projektu up! city, pričom tento projekt by mohol byť rozšírený na celé územie mesta.	Neakceptované.	VZN o dočasnom parkovaní motorových vozidiel nerieši výstavbu a vyhradzovanie miest pre elektromobily.
------	----------	--	------------	---	---	----------------	---

Pripomienky k VZN parkovanie:2019_05_22

Císlo pripomienky	kapitola	Znenie pripomienkovaného textu	pripomienka	Spôsob vyhodnotenia spracovateľa
1	prílohy	-	texty v prílohách sú číslované rozne – raz odrazky (body), raz čísla, raz úplne bez číslovania. Toto stazuje pripomienovanie (ťažko sa referencuje na konkrétny bod textu) a bude v budúcnosti komplikovať aj upravy a aktualizáciu VZN v rámci zastupiteľstva. Navrhujem zaviesť číslovanie textu v prílohách tak, aby sa na odseky/odrazky dalo ľahko odkazovať. Najmä ocislovať necislované state (napr. úvod prílohy 2) a aj namiesto odrazok zaviesť číslovanie (napríklad kapitola 1.1. prílohy 2)	Akceptované Pôvodná príloha č. 2 je prepracovaná do paragrafového znenia ako tretia časť VZN, § 7 až § 20.
2	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(1) Na parkovacím mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stať len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu za dočasné parkovanie (ďalej len „úhrada“) podľa príslušného dopravného značenia a prevádzkového poriadku, ktorý vydá prevádzkovateľ.	Navrhujem doplniť text „na miestach v zone neoznačených príslušným dopravným značením je parkovanie zakázané“. Cieľom tohto textu je verejnosti zrozumiteľne komunikovať, že parkovať sa smie iba tam, kde je to povolené a zjednodušiť dokazovanie polície pri dopravných priestupkoch súvisiacich s parkovaním (napríklad neoznačene chodníky, vodič by mohol namietat že chyba „príslušne dopravné značenie“ a preto odmieta zaplatiť pokutu)	Nekceptované Pravidlá cestnej premávky upravuje zákon č. 8/2009 Z. z., nie je žiadúce pravidlá ustanovené zákonom preberať do všeobecne záväzných nariadení prípadne ich akýmkkoľvek spôsobom modifikovať.
3	§ 4 Spôsob platenia úhrady	(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím za dočasné parkovanie motorového vozidla prepravujúceho fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu alebo má praktickú slepotu alebo úplnú slepotu oboch očí. Vozidlo musí byť označené parkovacím preukazom podľa	osobitný predpis, na ktorý sa referencujete (§ 44 ods. 2 zákona 8/2009), hovorí o tom, kto môže na mieste pre vozíkarov stať, ale nehovorí o tom, ako musí byť vozidlo označené. Možno ste sa chceli referencovať na iný odsek paragrafu 44 zákona 8/2009?	Nekceptované § 44 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. ustanovuje, ktoré vozidlá môžu používať parkovací preukaz.

	osobitného predpisu.1)		
4	§ 4 Spôsob platenia úhrady (5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka prostredníctvom internetového rozhrania alebo mobilnej aplikácie, prostredníctvom SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačennú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. (6) Úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty. Typy parkovacích kariet a podmienky ich použitia sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.	1. Bod 5 budi dojem, akoby sa jednalo o jediný spôsob úhrady parkovného (firmou parkovacieho lístka). Nasledne sa však v bode 6 dozvedame, že predsa len existuje aj iný spôsob úhrady parkovného, a to prostredníctvom zakúpenia parkovacej karty. Je to trochu znatocne. Preto navrhujem najprv vymenovať spôsoby úhrady (za parkovaci lístok, za parkovaci kartu) a az nasledne rozpisat spôsoby úhrady. 2. V bode 5 su rozpisane spôsoby úhrady za parkovaci lístok, avsak v bode 6 nie su uvedene spôsoby úhrady za parkovaci kartu. Spôsob úhrady za parkovaci kartu nie je uvedený nikde inde, ani vo VZN ani v jeho prílohach. Preto navrhujem do bodu 6 doplnit spôsoby úhrady za parkovaci kartu. Body 5-6 upravené o pripomienky by zneli takto: (5) Úhrada sa realizuje zakúpením parkovacieho lístka s hodinovou tarifikaciou alebo zakúpením parkovacej karty platnej 1 rok (6) Úhrada parkovacieho lístka s hodinovou tarifikaciou sa realizuje prostredníctvom internetového rozhrania, mobilnej aplikácie, SMS správy alebo parkovacieho automatu. Parkovací lístok nemá tlačennú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. (7) Úhrada parkovacej karty sa realizuje (... doplnit spôsoby úhrady). Typy parkovacích kariet a podmienky pre ich vydanie a použitie sú uvedené v prílohe č. 2 tohto nariadenia.	Neakceptované Navrhuje sa odlišný spôsob legislatívno-technického vyjadrenia.
5	§ 4 Spôsob platenia úhrady (5) ... Parkovací lístok nemá tlačennú podobu, ale iba formu elektronického záznamu v informačnom systéme	Zákon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a hovorí (1) ... Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví .. výšku úhrady... a spôsob preukázania	Akceptované V návrhu VZN je doplnený spôsob preukázovania zaplatenia úhrady.

		prevádzkovateľa, je viazaný na evidenčné číslo vozidla, konkrétnu zónu a konkrétnu dobu platnosti. jej zaplataenia. Preto prosim do VZN doplnit, akym sposobom mozu uzivatelia preukazat zaplataenie uhrody, Zákon o ochrane spotrebiteľa č. 250/2007, § 16 hovorí: (1) Predávajúci je povinný vydať spotrebiteľovi doklad o kúpe výrobku alebo o poskytnutí služby Preto prosim do VZN doplnit, aký doklad o kúpe parkoveneho zákazník dostane, respektíve ako mozu získať fyzicky doklad o zaplatení, t.j. podobu vhodnú pre archiváciu (napr. pre účely zaradenia medzi firemne naklady, preplatenia zamestnávateľom apod). Toto platí pre parkovací lístok aj pre parkovaciu kartu Taktiez navrhujem do textu doplnit, ako dlho si ma občan odkladať doklad o zaplatení. (dovod preto to považujem za potrebné, je príklad z vlastnej skusenosti, keď mi po 2 a pol roku prišla pokuta za nezaplatenie diaľnickej známky ktoru som sice zaplatila, ale doklad o zakupení som si tak dlho nenechavala takže mi nie ine neostával ako pokutu zaplatiť)	
6	§ 4 Spôsob platenia uhrody	(2) Úhrada sa neplatí na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím Navrhujem spojenie „úhrada sa neplatí“ nahradiť spojením „Zľava 100 % z uhrody sa poskytuje“, aby bolo jasne ze mesto poskytuje zľavu, rovnako ako mesto poskytuje zľavu na elektroauta aúd	Čiastočne akceptované Do VZN budú zapracované zľavy pre držiteľov parkovacích preukazov aj mimo miest vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím.
7	§ 4 Spôsob platenia uhrody	Parkovací lístok nemá tlačení podobu Zákon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a odsek (1) hovorí: „... Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví .. výšku uhrody... a spôsob preukázania jej zaplataenia.“ Preto navrhujem do VZN doplnit stať o sposobe preukazania zaplataenia – a to taký, ktorý bude viditeľný na prvý pohľad, pre okolojdúceho, nie len pre policia. Odovodnenie: Tým ze ani parkovací lístok ani parkovacia karta nemajú tlačenu podobu, sice	Neakceptované Kontrola uhrody bude prebiehať formou snímania EČV a jeho overovania v informačnom systéme. Kontrola papierových lístkov je neefektívna.

			mesto usetri peniaze, ale na druhej strane sa tým eliminuje akakolvek kontrola dodržiavania parkovacej politiky zo strany verejnosti. V strate a meste, kde bezne polícia zlyhava a neplní/nestíha si plniť svoje povinnosti, môže byť absencia možnosti verejnej kontroly vnímaná dosť negatívne, respektíve vytvárať podmienky pre dohady o korupcii. Toto mesto potrebuje ešte len vybudovať dveru v políciu a takýmto spôsobom skor vzniknú ďalšie pochybnosti, ako dôvera. Už len puha neexistencia tlačenej podoby parkovacieho dokladu nabáda k porušovaniu predpisov (absencia verejnej kontroly a verejného tlaku).	
8	§ 4 Spôsob platenia úhrady, body 3,4	pojem „hodinové parkovanie“.	V bodoch 3 a 4 sa spomína pojem „hodinové parkovanie“. Tento pojem však nie je nikde inde spomenutý (an vo VZN ani v prílohách). Okrem toho takato formulácia evokuje, že parkovať sa môže iba hodinu. Preto navrhujem zmeniť pojem na „parkovanie s hodinovou tarifikáciou“ a tento pojem uviesť aj v § 4 bode 7 a 5, a v § 5 bod 1	Akceptované V § 4 ods. 3 a 4 budú slová „z príslušnej úhrady hodinového parkovania“ nahradené slovami „z príslušnej základnej ceny parkovania za hodinu“.
9	§ 4 Spôsob platenia úhrady, bod 7	(7) Povinnosť zaplatiť úhradu sa vzťahuje na vodiča alebo držiteľa motorového vozidla dočasne zaparkovaného na parkovacom mieste v zóne (ďalej len „platiť úhrady“). Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovacie kartu sa vzťahuje na žiadateľa o vydanie parkovacej karty.	V texte chyba informácia ze uhrada sa vzťahuje iba na konkrétny čas. Preto navrhujem do textu nahradiť slovo „v zone“ spojením „ v zóne v case spoplatnenia zony“,	Neakceptované Skutočnosť, že úhradu je potrebné zaplatiť len v čase spoplatnenia, je vyjadrená v § 4 ods. 1.
10	§ 4 Spôsob platenia úhrady, bod 8	(8) Zaplatenie úhrady kontroluje prevádzkovateľ overením evidenčného čísla vozidla v informačnom systéme, ktorý združuje informácie o všetkých spôsoboch úhrady.	Nie je napísané čo sa udeje ak prevádzkovateľ zisti ze vozidlo nema uhradenú úhradu Nie je napísane koľko dní od zistenia nezaplatenia uhrady dostane vodič pokutu (doležite kvoli odkladaniu dokladov o zakupení)	Neakceptované Riešenie priestupkov upravuje zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch.
11	§ 5 Výška úhrady, bod 1	Pojem „Rezidentská parkovacia karta „	Navrhujem premenovať na Parkovacia karta REZIDENT (aby mali všetky karty rovnaky princíp tvorenia nazvu)	Akceptované Použité pojmy budú zjednotené.
12	§ 5 Výška úhrady, bod 1	Pojem „Abonentská parkovacia karta „	Navrhujem premenovať na Parkovacia karta ABONENT (aby mali všetky karty rovnaky	Akceptované

		princíp tvorenia názvu)	Použitie pojmy budú zjednotené.
13	Príloha 1	Držiiteľ parkovacej karty je povinný prevádzkovateľovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty.	neakceptované Návrh VZN obsahuje ustanovenie o tom, že podrobnosti upraví prevádzkový poriadok.
14	Príloha 2, bod 1.1.3, detto Príloha 2, bod 3.1	3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že • je držiteľom motorového vozidla,5) • má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, • užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, • užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo • má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. V bude 3 chyba vysvetlenie, že staci keď platí jedna z možnosti uvedených v odrazkách. Navrhujem za odrazkou text vždy začínať slovom „alebo“, alebo doplniť uvodný text bodu 3 nasledovne: „má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená že platí aspon jedna možnosti:	neakceptované V zmysle legislatívnych pravidiel sa alternatívy vyjadrujú vyľučovacou spojkou „alebo“, pri viacerých možnostiach sa spojka kladie až medzi posledné dve možnosti.
15	Príloha 2, bod 1.1.3, detto Príloha 2, bod 3.1	užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely,	Neakceptované Uvedenú skutočnosť upraví prevádzkový poriadok.
16	Príloha 2, bod 1.1.3, detto Príloha 2, bod 3.1	užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu alebo	Neakceptované Detto ako pripomenka 15.
17	Príloha 2, bo 1.2	Rezidentská parkovacia karta umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zóne, pre ktorú je karta vydaná.	Neakceptované Pravidlá cestnej premávky upravuje zákon č. 8/2009 Z. z., úprava obsiahnutá vo všeobecne záväznom nariadení nezasahuje do povinností vodiča podľa tohto osobitného predpisu.

18	Príloha 2, bod 1.3, adetto bod 2.3 detto bod 3.3	Parkovacia karta je platná jeden rok odo dňa jej vydania.	Toto by bolo dobre vyspecifikovať kdesi pod ciarou, aby nevznikali nejasnosti ohľadom posledného dňa platnosti karty. Napríklad ak si kupím 1. mája 2020 kartu, platí mi do 1. mája 2021 alebo len do 30. apríla?	Neakceptované Počítanie lehôt upravujú osobitné predpisy.
19	Príloha 2	Držiteľ parkovacej karty je povinný prevažkovať ovi neodkladne, najneskôr do 10 pracovných dní, oznámiť zmenu alebo zánik skutočností rozhodujúcich pre vydanie a platnosť parkovacej karty. Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alikvótnej časti ceny parkovacej karty	Tieto dve vety sú v miernom rozpore. Ak mi platnosť karty zanikne zmenou trvalého pobytu a o 10 pracovných dní to nahlásim, ako mám parkovať v dobe keď som to ešte nenahlásila? Policajti prídu, v systéme majú zaevidované že byvam v Petržalke, ale ja už byvam v Ružnove, o 10 dní nahlásim. Co v dome medzi presťahovaním a prehlásením? Dovedy mi budú chodiť 10 dní neoprávnené pokuty? Alebo tých 10 dní kým to nahlásim nemám vlastne kartu ani v Ružnove ani v Petržalke a teda musím platiť hodnove parkovne?	Berie sa na vedomie. Uvedený podnet nespĺňa náležitosti podľa zákona č. 369/1990 Zb.
20	Príloha 2, kapitola 2.1	Na jeden byt možno vydať len jednu parkovaciu kartu NÁVŠTEVA.	Len overovacia otázka: Cize tá karta je prenosná v rámci obyvateľov bytu?	Berie sa na vedomie. Žiadosť o parkovaciu kartu NÁVŠTEVA môže požiadať ktokoľvek po splnení podmienok uvedených v nariadení. Termín doručenia žiadosti považujeme za vhodné kritérium. Ak rovnaké podmienky na vydanie karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve vigilanti bus iura scripta sunt (bdeľm, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou. (Rovnaký princíp platí v meste Trenčín). Bude možné čerpať návštevnické hodiny viacerými členmi domácnosti

				ak ich žiadateľ sprístupní. Detailné technické riešenie bude predstavené v dostatočnom predstihu pred "spustením" celomestskej parkovacej politiky (2020-2021). Zadávanie EČV do systému a využívanie parkovacej karty NÁVŠTEVA je dobrovoľné.
21	Príloha 2, kapitola 2.2.	úhrada sa realizuje zadáním evidenčného čísla parkujúceho vozidla v informačnom systéme.	Nie je špecifikovaná technológia, znamená to že zadať evidencie číslo sa bude dať aj prostredn parkovacích hodín? Dúfam že to nemusí byť len mobil alebo internet, lebo nie každý má internet v mobile a nie každý má doma internet	Berie sa na vedomie. Uvedený podnet nespĺňa náležitosti podľa zákona č. 369/1990 Zb.
22	Príloha 2, kapitola 2.2.	Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy.	Prosim doplniť, zmenou trvalého pobytu ktorej osoby? Zmenou bytu ktorej osoby? Zrejme žiadateľa, ale z textu to nie je jednoznačne	Akceptované
23	Príloha 2, kapitoly 2.1 a 2.2.	Na jeden byt možno vydať len jednu parkovaciu kartu NÁVŠTEVA. Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu alebo zmenou bytu v rámci bytovej budovy.	Otázka: Co ak su v byte 3 rezidenti, žiadateľ sa odšahuje, zvyšni dvaja si teda musia vybrať novu parkovaciu kartu NAVŠTEVA?	Berie sa na vedomie. Uvedený podnet nespĺňa náležitosti podľa zákona č. 369/1990 Zb.
24	Príloha 2, kapitola 2.3	Parkovacia karta (navsteva) je platná jeden rok odo dňa jej vydania.	Len si chcem ozrejmiť: mozem si teda v iný den (napríklad 1.februara) kúpiť parkovaciu kartu rezident a v iný (napríklad 15.december) parkovaciu kartu navsteva? T.j. Parkáciu kartu navsteva sa zakúpim až vtedy, keď viem že mi ma prísť navteva a odvtedy mi platí rok?	Berie sa na vedomie. Uvedený podnet nespĺňa náležitosti podľa zákona č. 369/1990 Zb.
25	Príloha 2, kapitola 3.1	Jednému žiadateľovi možno vydať maximálne tri parkovacie karty BONUS.	Len si to chcem zrejmiť, čiže príklad: v byte je 5 aut, 3 požiadajú o parkovaciu kartu rezident, všetci piati požiadajú o tri parkovacie karty BONUS . Je to v súlade s prílohou VZN, takže by im mali byť vydané. Takže tento byt môže mať dohromady 15 parkovacích kariet BONUS? Podľa tejto textácie bodu 3.1 to vyzera že ano Alebo iný príklad: som jediný majiteľ auta v byte, požiadam o vydanie 3 BONUS kariet a tým pádom mám 6 hodín denne parkovanie zdarma?	Berie sa na vedomie. Uvedený podnet nespĺňa náležitosti podľa zákona č. 369/1990 Zb.
			Ak to bolo myslené nejak inak, prosím o úpravu textácie	

26	Príloha 2. kapitola 1.3	Platnosť parkovacej karty zaniká zmenou trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti parkovacej karty z týchto dôvodov má držiteľ parkovacej karty nárok na vrátenie alkívnohnej časti ceny parkovacej karty.	Otázka: Co sa stane v prípade umrtnia? Ak zomriem, stratila som vzťah k motorovému vozidlu leb uz nemam trvalý pobyt v byte? Znamená to tým padom, že karta stratila platnosť a moji pozostali uz nemajú nárok na bezplatné parkovanie moho auta v zone, hoci som zaplatila na rok dopredu?	Čiastočne akceptované Ustanovenia o platnosti parkovacej karty v prílohe umrtnia budú zapracované do VZN.
27	Príloha 2 kapitola 2.1. detto bod 2.2	Parkovacia karta môže byť vydaná iba pre motorové vozidlá kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m... Parkováciu kartu NÁVŠTEVA prevádzkovateľ vydá žiadateľovi...	Nie je vyspecifikované ako vozidlo môže byť navsteva. Parkovacia karta NAVSTeva sa vydáva žiadateľovi (rezidentovi alebo abonentovi), ale co keď pride ako navsteva autobus? Napríklad ja mam vozidlo kategórie M1 cize mam na kartu NAVSTeva nárok. Pride mi navsteva autobus, zadam SPZ autobusu SMS-kou do systému a podľa tohto bodu je to ok Taktiez v bode 2.2. nie je specifikovaná kategória vozidla, ktoré môže byť navsteva. Prosím preto doplniť text, že aj vozidlo, pre ktoré využívam parkováciu kartu navsteva musí byť vozidlo kategórie M1, N1 a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,3 m	Neakceptované Parkovacia karta NÁVŠTEVA sa nevydáva vo vzťahu k vozidlu.
28	Príloha 3, kapitola 3,2	Parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie motorového vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne.	Prosím doplniť že tie 2 hodiny sa týkajú len spoplatneného času v danej zone, t.j. Casu kedy je parkovanie regulované, nie akehokoľvek času	Neakceptované Podľa § 4 VZN na parkovacom mieste v zóne môže v čase spoplatnenia stať len vozidlo, ktoré má zaplatenú úhradu. Podľa § 4 ods. 6 úhradu je možné realizovať aj zakúpením parkovacej karty. Podľa prílohy č. 2 bodu 3.2 parkovacia karta BONUS umožňuje bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená na parkovacích miestach v zóne s tarifným pásmom B, C, D kumulatívne v rozsahu 2 hodín denne. Máme za to, že z uvedených ustanovení nariadenia je dostatočne zjavné, že 2 „voľné hodiny“ sa týkajú spoplatneného času.
29	-	Chybajúci text - pokuty za nesprávne parkovanie	Nikde vo VZN ani v prílohách nie je zmienka, že sa môžu vyberať pokuty a koľko bude pokuta. Prosím doplniť do VZN aspon odvolávku na príslušný zákon a paragraf, resp. sadzobník pokut,	Neakceptované Sankcie za porušenie tohto VZN vyplývajú z osobitných predpisov. Samotné zakotvenie sankcií vo VZN je prekročením normotvorného

			v zmysle ktorého sa budú pokuty vyberať.	oprávnenia obcí.
30	-	Chýbajúci text – zmienka o parkovacej spoločnosti BPS park v Starom meste	Zakon č. 135/1961 (cestný zákon), § 6a, bod (2) hovorí: „...Ak prevádzku parkovacích miest zabezpečuje právnická osoba poverená obcou, tak všeobecne záväzné nariadenie obce podľa odseku 1 ustanoví aj podmienky a rozsah prevádzky parkovacích miest a spôsob určenia odplaty poverenej právnickej osoby za prevádzku parkovacích miest.“, Prosim preto VZN doplniť v zmysle horeuvedeného zákona	Neakceptované BPS park nie je poverenou právnickou osobou v zmysle § 6a zákona č. 135/1961 Zb., preto nie je vo VZN o ňom zmienka.

Spracovanie pripomienky:

Čiastočne akceptované

Právomoc obce vydávať všeobecne záväzné nariadenia – v súlade s čl. 68 a s čl. 71 ods. 1 prvá veta Ústavy Slovenskej republiky – upravuje § 6 ods. 1 a 2 zákona SNR č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení.

Zákon č. 70/2018 Z. z. novelizáciou § 4 ods. 5 zákona SNR č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení explicitne potvrdzuje, že obec má vo veciach územnej samosprávy právomoc vydávať všeobecne záväzné právne predpisy (ďalej len ako „nariadenia“) bez toho, aby na to potrebovala splnomocnenie v osobitnom zákone (porovnaj dikciu § 6 ods. 2).

Podľa nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky (sp. zn. I. ÚS 56/00 z 18. októbra 2001) „pokiaľ sa normotvornou činnosťou obce ukladajú povinnosti fyzickým osobám a právnickým osobám, aj pôvodná (originálna) normotvorná pôsobnosť obce (mesta) je limitovaná čl. 2 ods. 3 Ústavy Slovenskej republiky, podľa ktorého každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, a nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá.“

Na druhej strane „všeobecne záväzné nariadenie obce nemožno považovať za nesúladne s Ústavou Slovenskej republiky iba na tom základe, že vo svojich ustanoveniach 1 TEKELI, J. – HOFFMANN, M.: Zákon o obecnom zriadení. Komentár. Bratislava : Wolters Kluwer, 2014. 2 MACEJKOVÁ, I. – BABJÁK, M. – MOZEŠOVÁ, Z.: Výber právnych viet z rozhodovacej činnosti Ústavného súdu Slovenskej republiky 2001 – 2010. Bratislava : EUROUNION, 2011. 11 obsahuje aj bližšiu úpravu o povinnostiach vo vzťahu k fyzickým a právnickým osobám, ak tieto povinnosti majú inak oporu v zákone a neprekračujú ústavný ani zákonný rámec“

Prijatie VZN hlavného mesta SR Bratislavy sleduje dlhodobý cieľ, a to riešenie parkovacej politiky v Bratislave. Je všeobecne známy fakt, že dopravné zaťaženie Bratislavy motorovými vozidlami je veľké, množstvo statickej dopravy obmedzuje kvalitu života v meste.

V súčasnosti v Bratislave dopyt po parkovacích miestach výrazne prevyšuje ponuku parkovacích miest, ktorá je obmedzená kapacitami miestnych komunikácií a zriadených parkovísk. Bratislava sa rozhodla tento dlhodobo neudržateľný stav regulovať prijatím VZN ako jedným z nástrojov komplexnej dopravnej politiky mesta.

Nemožno nesúhlasiť s podávateľom pripomienky, že každá, aj podzákonná právna norma, musí byť zrozumiteľná, prehľadná a určitá. Aj keď vo všeobecnosti možno konštatovať, že takmer vždy je priestor na zlepšenie znenia právnej normy, domnievame sa, že navrhované znenie VZN je dostatočne určité a zrozumiteľné.

VZN však má slúžiť len ako rámcový predpis upravujúci základné podmienky dočasného parkovania motorových vozidiel.

Práve za týmto účelom predkladá hlavné mesto SR Bratislava návrh všeobecne záväzného nariadenia, v rámci ktorého máme za to, že navrhovaným znením predmetného VZN nadchádza prítomný legitímny dôvod pre takýto legislatívny krok, v rámci existujúceho verejného záujmu a obsahový rozsah je primeraný sledovanému cieľu.

V zmysle ust. § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej len „cestný zákon“): „Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta a stanovištia vozidiel taxislužby musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami. Vo všeobecne záväznom nariadení obec

ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.“

Aj vzhľadom na široko obsahovú pripomienku podanú formou analýzy, po jej dôkladnom oboznámení sa máme za to, že hlavné mesto SR Bratislava navrhovaným znením dostatočne, určite a zrozumiteľne ustanovilo a vymedzilo rámec spôsobu zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia a predkladaný návrh neporušuje svojou koncepciou základné práva a právom chránené záujmy občanov.

Zároveň akceptujeme pripomienku, týkajúcu sa možnosti poskytnutia rezidentskej parkovacej karty jednému obyvateľovi aj na niekoľko motorových vozidiel (príloha č. 2 VZN). Takýto spôsob poskytnutia rezidentskej parkovacej karty obyvateľovi sa môže javiť ako diskriminačný, ak má v byte trvalý pobyt viac rezidentov, ktorí spĺňajú podmienku špecifikovanú pod bodom a) nariadenia.

Zároveň to môže viesť aj k zneužitiu rezidentskej parkovacej karty prenechaním niektorého motorového vozidla nerezidentovi, ktorý s ním bude parkovať namiesto toho, aby si zakúpil napríklad abonentskú parkovaciu kartu, čo je cenovo náročnejšie.

Na základe vznesenej pripomienky a z dôvodu lepšej regulácie statickej dopravy spracovateľ upravuje návrh VZN tak, že jednej osobe bude možné vydať len jednu rezidentskú parkovaciu kartu.

JUDr. Marek M [REDACTED]

**Spracovanie pripomienky:
Neakceptované**

Predkladateľ v rámci svojej pripomienky argumentuje, že úpravou § 2, 4 a 5 navrhovaným VZN hlavné mesto SR Bratislava prekročila rozsah splnomocňovacieho ustanovenia, pričom návrh VZN považuje za vykonávací predpis v rámci ustanovenia § 6a zákona č. 135/1961 Zb.

S uvedenou argumentáciou sa nestotožňujeme, z nasledovných dôvodov:

Právomoc obce vydávať všeobecne záväzné nariadenia – v súlade s čl. 68 a s čl. 71 ods. 1 prvá veta Ústavy Slovenskej republiky – upravuje § 6 ods. 1 a 2 zákona SNR č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení.

Zákon č. 70/2018 Z. z. novelizáciou § 4 ods. 5 zákona SNR č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení explicitne potvrdzuje, že obec má vo veciach územnej samosprávy právomoc vydávať všeobecne záväzné právne predpisy (ďalej len ako „nariadenia“) bez toho, aby na to potrebovala splnomocnenie v osobitnom zákone (porovnaj dikciu § 6 ods. 2).

Podľa nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky (sp. zn. I. ÚS 56/00 z 18. októbra 2001) „pokiaľ sa normotvornou činnosťou obce ukladajú povinnosti fyzickým osobám a právnickým osobám, aj pôvodná (originálna) normotvorná pôsobnosť obce (mesta) je limitovaná čl. 2 ods. 3 Ústavy Slovenskej republiky, podľa ktorého každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, a nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá.“

Na druhej strane „všeobecne záväzné nariadenie obce nemožno považovať za nesúladne s Ústavou Slovenskej republiky iba na tom základe, že vo svojich ustanoveniach 1 TEKELI, J. – HOFFMANN, M.: Zákon o obecnom zriadení. Komentár. Bratislava : Wolters Kluwer, 2014. 2 MACEJKOVÁ, I. – BABJÁK, M. – MOZEŠOVÁ, Z.: Výber právnych viet z rozhodovacej činnosti Ústavného súdu Slovenskej republiky 2001 – 2010. Bratislava : EUROUNION, 2011. 11 obsahuje aj bližšiu úpravu o povinnostiach vo vzťahu k fyzickým a právnickým osobám, ak tieto povinnosti majú inak oporu v zákone a neprekračujú ústavný ani zákonný rámec“

Prijatie VZN hlavného mesta SR Bratislavy sleduje dlhodobý cieľ, a to riešenie parkovacej politiky v Bratislave. Je všeobecne známy fakt, že dopravné zaťaženie Bratislavy motorovými vozidlami je veľké, množstvo statickej dopravy obmedzuje kvalitu života v meste.

V súčasnosti v Bratislave dopyt po parkovacích miestach výrazne prevyšuje ponuku voľných parkovacích miest, ktorá je obmedzená kapacitami miestnych komunikácií a zriadených parkovísk. Bratislava sa rozhodla tento dlhodobo neudržateľný stav regulovať prijatím VZN ako jedným z nástrojov komplexnej dopravnej politiky mesta.

V zmysle ust. § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej len „cestný zákon“): „Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta a stanovištia vozidiel taxislužby musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.“

Týmto sa nemožno stotožniť s argumentáciou predkladateľa pripomienky vo väzbe k splnomocňovaciemu ustanoveniu týkajúceho sa cenovej regulácie a úhrady za dočasné parkovanie

a vyberaniu platieb za používanie obecných komunikácií bez zákonného zmocnenia, ním poukazujúcou na nálezy Ústavného súdu SR sp. zn. III. ÚS 1/00 z 11. 5. 2000 ako aj s poukazom na zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne a drobné stavebné odpady, nakoľko táto zákonná úprava je odlišná od zákonnej úpravy splnomocňovacieho ust. § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách ako osobitného splnomocňovacieho ustanovenia pri normotvorbe VZN.

V rámci uvedeného je potrebné uviesť, že úhrada vo veci daní a poplatkov tak nie je totožná s úhradou za dočasné parkovanie motorových vozidiel, ktorej možnosť stanovenia v rámci normatívneho právneho aktu obcí ustanovuje § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách.

Zároveň oceňujeme široký poukaz predkladateľa na zahraničnú právnu úpravu, v rámci ktorej sa dlhodobo snaží inšpirovať aj hlavné mesto, avšak pri svojej normotvorbe je limitovaný platnými a účinnými právnymi predpismi na území Slovenskej republiky.

Navrhované znenie VZN slúži ako rámcový predpis upravujúci základné podmienky dočasného parkovania motorových vozidiel na území hlavného mesta SR Bratislavy.

Práve za týmto účelom predkladá hlavné mesto SR Bratislava návrh všeobecne záväzného nariadenia, v rámci ktorého máme za to, že navrhovaným znením predmetného VzN nadchádza prítomný legitímny dôvod pre takýto legislatívny krok, v rámci existujúceho verejného záujmu a obsahový rozsah je primeraný sledovanému cieľu.

Aj vzhľadom na široko obsahovú pripomienku podanú formou analýzy, po jej dôkladnom oboznámení sa máme za to, že hlavné mesto SR Bratislava navrhovaným znením dostatočne, určite a zrozumiteľne ustanovilo a vymedzilo rámec spôsobu zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia a predkladaný návrh neporušuje svojou koncepciou základné práva a právom chránené záujmy občanov.