

Materiál na rokovanie  
**Mestského zastupiteľstva v Žiline**

Číslo materiálu: \_\_\_\_\_/2015

K bodu programu

**Aktualizácia koncepcie riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste  
Žilina**

Materiál obsahuje:

1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Vlastný materiál

Materiál prerokovaný:

Mestská rada  
Komisia dopravy a komunálnych  
služieb  
Komisia územného plánovania a  
výstavby  
Komisia životného prostredia

Predkladá:

**Ing. Igor Choma**  
primátor Mesta Žilina

Zodpovedný za vypracovanie:

**Mgr. Ľuboš Slobodník**  
vedúci oddelenia mobility

Žilina, december 2015

## NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. \_\_/2015

*Mestské zastupiteľstvo*

I. schvaľuje:

Aktualizáciu koncepcie riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina

### DÔVODOVÁ SPRÁVA

Na základe uznesenia č. 92/2015, ktorým mestské zastupiteľstvo poveruje prednostu Mestského úradu v Žiline najneskôr na decembrovom zasadnutí predložiť Koncepciu rozvoja statickej dopravy na území mesta Žilina na najbližšie 4 roky (alebo obdobného dokumentu) bol vypracovaný dokument s názvom Aktualizácia koncepcie riešenia statickej dopravy na vybraných sídliskách v Žiline. Ide o dokument, ktorý vychádza z predchádzajúcej koncepcie, ktorá bola vypracovaná v roku 2013.

Táto aktualizovaná verzia Koncepcie riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina rozvíja politiku statickej dopravy o nové riešenia v oblasti rozširovania parkovacích kapacít. Ide najmä o výstavbu hromadných garáží a parkovacích domov na sídliskách, ktoré odbremení líniové parkovacie miesta od neúmernej záťaži motorovými vozidlami a prispievajú ku kultivovanejšiemu spôsobu parkovania vozidiel na týchto sídliskách. Táto koncepcia zároveň zachováva princíp spravodlivosti z pôvodnej verzie a to reguláciu parkovacích zón na sídliskách, ktorú detailne popisuje v jednej zo svojich kapitol. Základnou filozofiou ostáva teória: „Ak si obyvatelia financujú nárast motorizácie za posledných 10 rokov o 100%, musia znášať aj ostatné náklady s tým spojené vrátane riešenia odstavných plôch.“ To predstavuje zavedenie systému regulácie parkovania prostredníctvom spoplatnenia jednotlivých lokalít, ktoré sú pôsobením veľkého počtu áut vystavované devastácii a porušovaní legislatívnych pravidiel. Faktom však je, že táto regulácia formou spoplatnenia nastane až po zavedení opatrení na zabezpečenie kapacitnej dostatočnosti, to znamená až po vybudovaní nových parkovacích miest, kedy sa bude rekonštruovať celý systém statickej dopravy a zavedú sa nové pravidlá parkovania. Dokument popisuje aj možnosti financovania týchto aktivít a definuje jednotlivé kroky, ktorými by sa malo mesto riadiť v záujme priaznivého rozvoja statickej dopravy v meste.

**Mestská rada** na svojom zasadnutí dňa 23. 11. 2015 materiál prerokovala a schválila.

**Komisia dopravy a komunálnych služieb** na svojom zasadnutí dňa 18. 11. 2015 materiál prerokovala a schválila.

**Komisia územného plánovania a výstavby** na svojom zasadnutí dňa 19. 11. 2015 materiál prerokovala a schválila.

**Komisia životného prostredia** na svojom zasadnutí dňa 19. 11. 2015 materiál prerokovala a neschválila

**AKTUALIZÁCIA KONCEPCIE RIEŠENIA STATICKEJ  
DOPRAVY NA SÍDLISKÁCH V MESTE ŽILINA**

**Žilina 2015**

# OBSAH

ÚVOD .....	2
<b>1 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU STATICKEJ DOPRAVY NA VYBRANÝCH LOKALITÁCH V MESTE .....</b>	<b>3</b>
1. 1 Vymedzenie riešených lokalít .....	3
1. 2 Objemová analýza – celoplošné meranie obsadenosti parkovacích kapacít.....	4
<b>2 REGULÁCIA PARKOVANIA NA SÍDLISKÁCH.....</b>	<b>12</b>
2. 1 Ciele a nástroje regulácie parkovania .....	12
2. 2 Zóny regulovaného parkovania.....	13
2. 3 Návrh organizácie statickej dopravy pre sídliska mesta Žilina .....	14
<b>3 ZVYŠOVANIE KAPACITY PARKOVACÍCH MIEST NA SÍDLISKÁCH .....</b>	<b>20</b>
3. 1 Charakteristika hromadných parkovacích objektov .....	20
3. 2 Umiestnenie hromadných parkovacích objektov v rámci riešeného územia .....	22
<b>4 REALIZÁCIA NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ.....</b>	<b>26</b>
<b>ZÁVER.....</b>	<b>27</b>
<b>POUŽITÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY .....</b>	<b>28</b>

## ÚVOD

Možnosť zastaviť a zaparkovať dopravný prostriedok podmieňuje obslužnosť daného priestoru mesta a má nemalý vplyv na celkovú mobilitu územia. Ak to nie je možné, lokalita stráca svoju hodnotu, lebo neplní potreby návštevníkov a rezidentov. Dlhodobé neregulovanie statickej dopravy v spojení so zaužívaným náhľadom na užívanie verejného priestranstva z minulej éry definujú správanie vodičov v oblasti odstavovania vozidiel, kedy pravidlá cestnej premávky nikto neakceptuje.

Kapacitná nedostatočnosť miestnych komunikácií v kombinácii s nie úplne optimálnym dopravným riešením spôsobuje ich preplnenie a vozidlá parkujú čo najbližšie k cieľu svojej dopravy, mimo vyznačené parkovacie plochy na miestnych komunikáciách, na chodníkoch, nespevnených plochách alebo na zeleni, detskom ihrisku, prechode pre chodcov, zastávke MHD, kontajnerovom stojisku a podobne. Tento trend je tak hlboko zakorenený, že aj vodič, ktorý prichádza do svojho bydliska cez deň v lokalite, ktorá disponuje voľnými parkovacími kapacitami, z pohodlnosti odstavuje svoje vozidlo na chodníku čo najbližšie ku vchodu. Často nastáva zásadný stret pešej, statickej a dynamickej dopravy. Je tu porušovaný zákon o cestnej premávke.

Riešením pre tento dlhodobu neudržateľný stav je citlivé a racionálne rozširovanie parkovacích plôch a tiež regulácia parkovania. Rozširovanie existujúcich parkovacích kapacít na povrchu je už problematické, pretože chýba tomu zodpovedajúci priestor. V roku 2014 bolo v Žiline takto vytvorených 504 nových parkovacích miest. V roku 2015 sa plánuje vybudovať ešte 85 parkovacích miest a počas nasledujúcich 2 rokov zmysle spracovaných projektových dokumentácii ďalších 200 miest. V budúcnosti je tu priestor len pre výstavbu hromadných garáží a parkovacích domov, ktorých charakter sa definuje v závislosti od lokality, a ktorý vyplní ďalšie požiadavky občanov pre odstavovanie svojich vozidiel.

Tam, kde sú možnosti rozširovania parkovacích kapacít nedostačujúce, je potrebné zaviesť formu regulácie parkovania prostredníctvom zriadenia zóny regulácie parkovania, ktorého základným princípom je spoplatnenie. K riešeniu problému parkovania treba pristupovať s filozofiou: „Ak si obyvatelia financujú nárast motorizácie za posledných 10 rokov o 100%, musia znášať aj ostatné náklady s tým spojené vrátane riešenia odstavných plôch.“ To predstavuje zavedenie systému regulácie parkovania prostredníctvom spoplatnenia jednotlivých lokalít, ktoré sú pôsobením veľkého počtu áut vystavované devastácii a porušovaní legislatívnych pravidiel.

Kombinácia oboch nástrojov pre riešenie problémov statickej dopravy v Žiline prispeje k jeho dlhodobému vyriešeniu a výrazne uľahčí obyvateľom mesta parkovanie. Týmto sa statická doprava stane dlhodobu udržateľnou a postupne sa jej princíp môže uplatňovať aj na ostatných zónach v meste.

# 1 ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU STATICKEJ DOPRAVY NA VYBRANÝCH LOKALITÁCH V MESTE

## 1. 1 Vymedzenie riešených lokalít

Koncepcia riešenia statickej dopravy pre sídliská mesta Žilina a jej aktualizácia je spracovaná na základe vykonaných analýz statickej dopravy vo februári 2013. Riešené boli lokality s dlhodobou neregulovanou statickou dopravou, kde obsadenosť disponibilnej kapacity v čase najvyššej dopravnej záťaže presahuje 100%. Parkovanie tu devastácie pôsobí na životné prostredie.

Pasportizácia disponibilnej parkovacej kapacity a zaužívanej obsadenosti bola vykonaná v zimnom období v čase so snehovou pokrývkou. Z toho dôvodu bolo možné disponibilnú kapacitu zmerať len orientačne, ale zároveň získať hodnotné informácie o správaní vodičov v čase s prírodným dopravným obmedzením.

V tomto čase boli všetky dostupné komerčné garážové státa vyťažené a príroda čiastočne donútila vodičov k parkovaniu v zmysle moderných dopravných trendov.

Obr. č. 1 Mapa riešených lokalít



Vybrané lokality pozostávajú z urbanistických celkov, ktoré si vyžadujú riešenie otázky statickej dopravy:

- sídlisko Vlčince,
- sídlisko Solinky,
- sídlisko Hájik (stará časť),

- sídlisko Hliny V – VII (mimo zónu plateného parkovania).

## **1. 2 Objemová analýza – celoplošné meranie obsadenosti parkovacích kapacít**

Základným cieľom týchto meraní bolo zaistiť dostatočné množstvo informácií z celého hodnoteného územia vo vybraných časových intervaloch, ktoré vystihujú charakteristickú situáciu a stav. Týmto prieskumom získavame informácie o množstve parkujúcich a stojacich motorových vozidiel. Celoplošné dopravné sčítanie prebiehalo v typické pracovné dni v mesiaci február 2013. Uvádzané sú priemerné hodnoty napočítané vo vykonanej pasportizácii. Sčítania boli vykonávané v časových intervaloch:

noc medzi 21:00 až 01:00 hod

deň medzi 10:00 až 14:00 hod

Objektívna kapacitná nedostatočnosť vykonanou analýzou bola definovaná z nasledovných fundamentov:

- absolútna kapacita je v súlade s platnými STN redukovaná o 4% pre miesta ZŤP, ktoré svojimi širkovými parametrami reálne redukujú absolútnu kapacitu o 6%. Reálne využitie státí ZTP je na úrovni do 2%,
- zavedením režimu organizácie statickej dopravy spravidla poklesne nočná záťaž na dopravný systém o 5% až 15%,
- hraničná obsadenosť neaktívneho územia je cca 95%, pre zabezpečenie plynulej premávky pri ich zaťažovaní a vyprázdňovaní.

Presnú hodnotu objektívnej kapacitnej nedostatočnosti bude možné stanoviť až po zavedení dopravno-regulačných mechanizmov. Vzhľadom na rastúci stupeň motorizácie a situáciu nad hranicou kapacitnej dostatočnosti je nutné, čo najskôr pristúpiť ku konvenčným regulačným mechanizmom statickej dopravy. Následná výchova vodičov a zavádzanie spravodlivých princípov vo vzťahoch medzi jednotlivými užívateľskými skupinami musí viesť k prirodzenému rešpektovaniu pravidiel cestnej premávky aj miestneho charakteru tak, aby už existujúce kapacity dokázali, čo najefektívnejšie využiť, a aby malo význam vytvárať nové parkovacie kapacity.

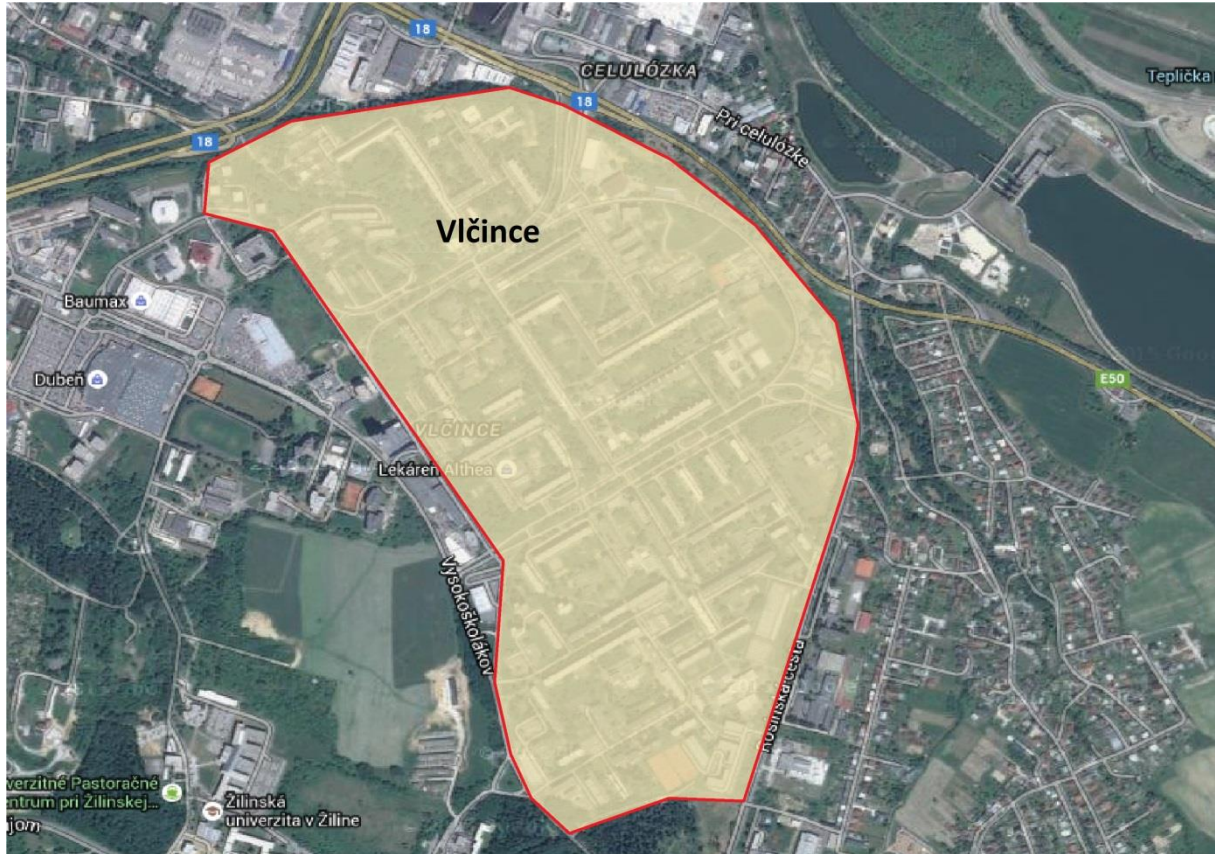
### **Sídlisko Vlčince**

Na najväčšom žilinskom sídlisku je výstavba z roku 1979, ktorá pozostáva z panelových domov viac ako 10-podlažných vo veľmi koncentrovanej zástavbe na rozsiahlom území pri priemere 2,86 obyvateľa na bytovú jednotku (podľa dostupných štatistických údajov). Uvedené fundamenty naznačujú kritickú mieru problematického parkovania v danej lokalite, čo potvrdila aj zistená pasportizácia. Neúčinná regulácia statickej dopravy, však umožňuje rozsiahle nekultúrne parkovanie a garážové státa sa zaplňajú len v zimných mesiacoch. Aj po zohľadnení disponibilných komerčných garážových státí sa jedná o neaktívne územie s objektívnou kapacitnou nedostatočnosťou.



Keďže sa jedná o rozsiahlu sídliskovú zástavbu pri vykonávaní pasportizácie sme členili sídlisko na územia Vlčince I, Vlčince II a Vlčince III (viď obr. 2). Vlčince I sú parkovou časťou Hlbokej cesty rozdelené na západnú podlokalitu s čistou funkciou bývania a na východnú podlokalitu ovplyvňovanú funkciami blízkych administratívnych a obchodných centier.

Obr. 2 Lokalizácia sídliska Vlčince



### Situácia statickej dopravy

Husto obývané sídlisko s výškovými panelovými domami strieda v mnohých lokalitách udržiavaná parková zeleň, detské ihriská a športoviská. Na jednotlivé podlokality ho rozdeľujú dopravné tepny – ulica Sv. Cyrila a Metoda a ulica Matice slovenskej. Za západnou hranicou sídliska vznikla rozsiahla administratívno-obchodná výstavba, ktorá svojou aktivitou čiastočne ovplyvňuje statickú dopravu riešeného územia. K najvýraznejšiemu vytlačaniu obyvateľov zamestnancami týchto aktivít dochádza v západnej časti Vlčince I, ktorá je najmenej husto zastavaná a v nočných hodinách zimného mesiaca je priemerná obsadenosť len 98%. V najjužnejšej časti Vlčince III sa nachádzajú novostavby, ktoré tiež vytvárajú podlokalitu s kapacitnou dostatočnosťou. Ostatné časti sídliska Vlčince sú zaplnené aj v zimných mesiacoch až na 146 % svojej kapacity, čo sa prejavuje parkovaním na chodníkoch, detských ihriskách, zeleni atď.



Kapacitná bilancia pre sledované územie

Priemer v lokalite		Vlčince IV	Vlčince I	Vlčince II	Vlčince III	Celkom
<i>Absolútna kapacita</i>		387	332	1690	1703	4112
Deň 10:00 - 14:00	počet vozidiel	314	223	1087	1099	2723
	voľná kapacita / deficit	19%	33%	36%	36%	34%
Noc 21:00 - 01:00	počet vozidiel	382	351	1958	1925	4616
	voľná kapacita / deficit	2%	-6%	-16%	-13%	-12%

Objektívna kapacitná nedostatočnosť bola vykonanou analýzou definovaná až na 660 parkovacích miest. V roku 2014 však mesto pristúpilo k rozširovaniu parkovacích kapacít, čím sa na sídlisku Vlčince vybudovalo 151 parkovacích miest, a tým sa kapacitná nedostatočnosť znížila na 509.

Na vyznačených komunikáciách dochádza aj v denných lokalitách k státiu vozidiel v rozpore s platnou vyhláškou, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a šírka prejazdneho priestoru je často užšia ako 2,5 m. Skutkový stav je tu v rozpore s viacerými predpismi a technickými normami SR a v prípade sporu na základe vážnej dopravnej nehody, či požiaru, by mohlo dôjsť k obvineniu správneho celku, ktorý umožnil takéto konanie parkujúcich motoristov. Zistená vyťaženosť je hodnotená ako značne kritická s nutnosťou organizácie statickej dopravy

### Sídlisko Solinky

Výstavba z roku 1988, ktorá pozostáva z panelových domov viac ako 10-podlažných v koncentrovanej zástavbe pri priemere 3,32 obyvateľa na bytovú jednotku (podľa dostupných štatistických údajov). Uvedené fundamenty naznačujú vysokú mieru pravdepodobnosti problematického parkovania v danej lokalite, čo potvrdila aj zistená pasportizácia. Nočná obsadenosť sa v jednotlivých uličných celkoch pohybuje aj v zimných mesiacoch v rozmedzí 112% až 148%. Dostatok zelených (trávnatých) plôch spôsobuje, že zistené hodnoty sa nejavia ako veľmi kritické, nakoľko obyvatelia sú denne zvyknutí parkovať na týchto trávnatých plochách, prípadne rozsiahlych chodníkových pásach.

Obr. 3 Lokalizácia sídliska Solinky



### Situácia statickej dopravy

Husto obývané sídlisko s výškovými panelovými domami vyplňa vo vnútri blokov trávnatá plocha so skromnou stromovou výsadbou. V geografickom strede sídliska sa nachádza chátraný nedostavaný objekt a v jeho okolí najväčšia súvislá „zelená“ plocha zdevastovaná denným parkovaním. Sídlisko je transparentným neaktívnym územím bez vplyvu okolitých iných funkcií ako bývanie. Obchodná zóna za južnou hranicou má svoje dostatočné kapacity, ktoré z časti kompenzujú objektívnu nedostatočnosť sídliska. Najväčším problémom lokality pri riešení statickej dopravy je fakt, že takmer všetky plochy, ktoré je možné použiť pre výstavbu veľkoplošných parkovísk, a to mimo oblastí s dopravným upokojením, sú na pozemkoch v súkromnom vlastníctve.

Kapacitná bilancia pre sledované územie

Priemer v lokalite		Solinky
<i>Absolútna kapacita</i>		2281
Deň	počet vozidiel	1656
	voľná kapacita / deficit	27%
Noc	počet vozidiel	2694
	voľná kapacita / deficit	-18%

Objektívna kapacitná nedostatočnosť bola vykonanou analýzou definovaná až na 490 parkovacích miest. Vďaka výstavbe nových parkovacích miest z roku 2014, kedy sa na Solinkách vybuďovalo 183 nových miest sa kapacitná nedostatočnosť znížila na 307 miest.

Aj na tomto sídlisku dochádza k parkovaniu, ktoré je v rozpore s príslušnými predpismi a rovnako ako pri Vlčincoch platí, že zistená vyťaženosť je hodnotená ako značne kritická s nutnosťou organizácie statickej dopravy.

### Sídlisko Hájik (stará časť)

Výstavba z roku 1987, ktorá pozostáva z panelových domov viac ako 10-podlažných v koncentrovanej zástavbe. V okolí sa nachádza moderná bytová zástavba, ktorá do istej miery odľahčuje statickú dopravu aj v hodnotenom území. Nočná obsadenosť sa v jednotlivých uličných celkoch pohybuje aj v zimných mesiacoch v rozmedzí 114% až 138%. Nedostatok zelených (trávnatých) plôch a kopcovitý terén spôsobuje, že územie pôsobí ako veľmi kritické. Tieto skutočnosti ďalej spôsobujú, že parkovacie kapacity je často možné budovať len v rámci stavieb terás a parkovacích objektov. V oblasti sa nachádza niekoľko komerčných garážových domov menšieho objemu, ktoré sú počas zimných mesiacov vysoko využívané.

Obr. 4 Lokalizácia sídliska Hájik



### Situácia statickej dopravy

Husto obývané sídlisko s výškovými panelovými domami v kopcovitom teréne. Práve terénny hendikep sídliska obmedzuje vodičov v rozsiahlom divokom parkovaní na trávnatých

plochách, ako aj v extrémnom zužovaní prejazdnosti obslužných komunikácií parkujúcimi vozidlami. Preto sa na parkovanie používajú všetky zásobovacie plochy, vchody do technických objektov, križovatky a podobne.

Kapacitná bilancia pre sledované územie

Priemer v lokalite		Hájik
<i>Absolútna kapacita</i>		873
Deň	počet vozidiel	568
10:00 - 14:00	voľná kapacita / deficit	35%
Noc	počet vozidiel	1103
21:00 - 01:00	voľná kapacita / deficit	-26%

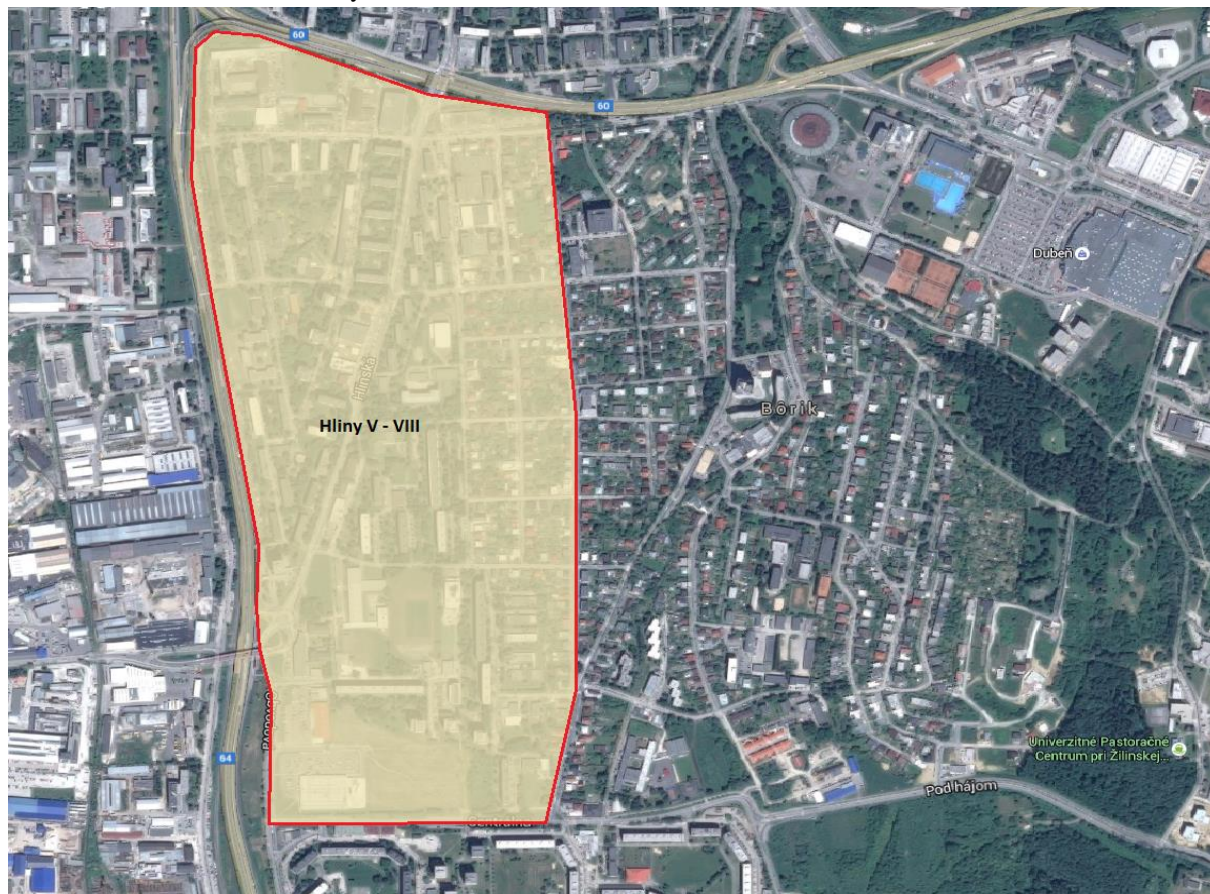
Zistenú vyťaženosť nemôžeme hodnotiť ako akceptovateľnú. Objektívna kapacitná nedostatočnosť vykonanou analýzou bola definovaná až na 260 parkovacích miest. Aj tu sa v roku 2014 pristúpilo k rozširovaniu parkovacej kapacity a vybudovalo sa 76 parkovacích miest. Tým sa kapacitná nedostatočnosť znížila na 184.

#### **Sídlisko Hliny V – VII (mimo zónu plateného parkovania)**

Výstavba z rokov 1961 – 1977, ktorá nepozostáva z panelových domov viac ako 10 – podlažných v koncentrovanej výstavbe pri priemere 2,38 obyvateľa na bytovú jednotku (podľa dostupných štatistických údajov). Uvedené fundamenty korešponujú so zaznamenanou pasportizáciou priemernej vyťažiteľnosti parkovacích státí, ktorá je spomedzi všetkých žilinských sídlisk postavených do roku 1989 najnižšia. Uvedené hodnoty uvádzajú rozpätie medzi priemernou pasportizáciou jednotlivých vnútroblokov.



Obr. 5 Lokalizácia sídliska Hliny V - VIII



### Situácia statickej dopravy

Sídlisko s menej podlažnou zástavbou na hranici zóny plateného parkovania je veľmi nerovnomerne zaťažované statickou dopravou. Všeobecná nedisciplinovanosť vodičov sa aj tu prejavuje v bodových extralokáciách statickej dopravy. V dennom čase pri komerčných objektoch a na hranici zóny plateného parkovania, naopak v nočných hodinách vo vnútri obytnej zástavby. Na severe pri hranici so zónou plateného parkovania sa nachádza veľkokapacitný garážový dom. Pravdepodobne aj jeho schátraný stav je príčinou nevyužívania týchto garážových stojísk.

Kapacitná bilancia pre sledované územie

Priemer v lokalite		Hliny
<i>Absolútna kapacita</i>		983
Deň 10:00 - 14:00	počet vozidiel	642
	voľná kapacita / deficit	35%
Noc 21:00 - 01:00	počet vozidiel	1014
	voľná kapacita / deficit	-3%

Všetky vozidlá presahujúce hranicu 100% parkujú na zeleni, „zebre“, v zákaze státi, teda v rozpore s platnou vyhláškou, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene



a doplnení niektorých zákonov. Prirodzená bariéra Mostnej ulice a pásu obchodných prevádzok oddeľuje toto sídlisko od zóny plateného parkovania a nedochádza k využívaniu parkovacích plôch ako záchytného bezplatného parkovania pre návštevníkov centra mesta.

Zistenú vyťaženosť môžeme hodnotiť ako uspokojivú. Jediné sídlisko mesta Žilina s ustálenou statickou dopravou v medziach kapacitnej dostatočnosti.

## 2 REGULÁCIA PARKOVANIA NA SÍDLISKÁCH

### 2.1 Ciele a nástroje regulácie parkovania

Prínosom a cieľom účinnej regulácie statickej dopravy zriadením zóny regulovaného parkovania je najmä:

- zlepšovanie životného prostredia humanizáciou uličných priestorov a podmienok pre nemotoristických účastníkov cestnej premávky,
- skvalitňovanie dopravnej obslužnosti,
- ochranou obyvateľov obytných celkov dotknutých dopravnou záťažou z vonka
- znižovanie objemu dynamickej dopravy (v efektívne zregulovanom systéme statickej dopravy návštevník nemusí hľadať voľné parkovacie kapacity),
- ochrana mestského majetku transparentným a celoplošným zabránením odstavovania automobilov na plochách, ktoré nie sú stavebne prispôsobené na záťaž motorových vozidiel (chodníky, zeleň,...).
- koncepčný rozvoj celoplošného systému parkovania, definovanie racionálnej a investične prijateľnej miery výstavby nových parkovacích príležitostí.

#### Tieto ciele sú dosiahnuteľné nasledovnou stratégiou

- ✓ Jednotná organizácia statickej dopravy so zrozumiteľnými parkovacími pravidlami pre všetky užívateľské skupiny musí byť platná na celom zaťažovanom území
- ✓ Rezidentské lokality s čistou funkciou bývania v riešenom území sú vyhradené pre rezidentov s jasným zvýhodnením obyvateľov a to spôsobom transparentným pre kontrolný mechanizmus (rezidentské pásmo zóny). Rezident je podľa štandardu pri riešení statickej dopravy:
  - a. Obyvateľ s pobytom v danej rezidentskej lokalite užívajúci vozidlo na súkromné účely.
  - b. Podnikateľ disponujúci prevádzkou v danej rezidentskej lokalite.O miere striktnosti v chápaní pojmu rezident rozhoduje miestna samospráva.
- ✓ Verejné parkovacie plochy s cieľovou dopravou aj iných funkcií (komerčná funkcionálna – obchod, administratíva,...) ako bývanie v preťažovaných lokalitách, majú regulovanú obslužnosť aj krátkodobým spoplatnením (zmiešané pásma zóny).

V oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní počas pracovného dňa, cena krátkodobého parkovného zohľadňuje skutočný dopyt tak, aby bolo umožnené viacnásobné užívanie každého parkovacieho miesta krátkodobu parkujúcimi návštevníkmi (priemerná doba státia do dvoch hodín) a minimalizovaný čas na hľadanie voľného parkovacieho miesta.
- ✓ Ceny parkovacích kariet musia korešpondovať s cenami návštevníckeho krátkodobého parkovania. Zvýhodnení sú obyvatelia s trvalým pobytom, najvýraznejšie pre prvé vozidlo na súkromné účely.
- ✓ Vyhradené parkovacie miesta znižujú celkovú disponibilnú kapacitu lokality a možnosť obsluhy viacerých užívateľov zmiešaného pásma zóny. Preto táto forma musí svojou cenou zohľadňovať túto skutočnosť vo vzťahu k cenám krátkodobého parkovného. V rezidentských pásmach táto forma parkovania má byť úplne vylúčená.

- ✓ Systém prevádzky a riadenia parkovania využíva moderné technologické prostriedky pre výber parkovného, ako aj pre bezpečnosť a dohľad nad parkovacími plochami.
- ✓ Kontrola dodržiavania pravidiel cestnej premávky musí byť transparentná a spravodlivá.
- ✓ Vozidlá s nízkymi emisiami (elektromobily, hybrid) sú zvýhodnené v systéme organizácie statickej dopravy.

## 2.2 Zóny regulovaného parkovania

V mestách sú dve základné skupiny užívateľov parkovacích státí a to rezidenti a návštevníci. Nástrojom organizácie dopravy v Slovenskom legislatívnom prostredí je výlučne dopravné značenie, pričom jediný účinný mechanizmus regulácie statickej dopravy v motoristicky vyspelom svete, je celoplošné spoplatnenie / zregulovanie parkovania v riešenom území v čase zvýšeného dopravného zaťaženia prostredníctvom dopravnej značky „zóna plateného parkovania“ IP 27 a/b. Regulačným nástrojom je tu cenotvorba a časové obmedzenia pre jednotlivé skupiny užívateľov.

### Definícia zóny regulovaného parkovania v zmysle dopravnej značky IP 27 a/b

Značky Zóna s plateným alebo regulovaným státím (č. IP 27a) a Koniec zóny s plateným alebo regulovaným státím (č. IP 27b) vyznačujú oblasť, kde státie vozidiel je dovoľené len na vyznačených parkovacích miestach a za dodržania podmienok vyplývajúcich z použitého symbolu príslušnej značky a spresňujúcich údajov, napríklad času regulácie alebo platenia, spôsobu platenia alebo regulovania a podobne. Inak je vodičom vozidiel na takto označenom území stát' zakázané. Symbol značky č. IP 17a možno v prípade potreby zameniť za symbol značky č. IP 17b.



IP 27 a



IP 27 b



IP 17a



IP 17b

### Definícia „aktívneho“ územia

Územie s aktívnou statickou dopravou v časoch dopravnej špičky (pracovný čas). Spravidla ide o územie centrálnej mestskej zóny, alebo iné územia s prevládajúcou funkciou administratívy a obchodu. Problematika statickej dopravy je tu tvorená vysokým dopravným zaťažením rôznorodej užívateľskej štruktúry. Daná aktívna oblasť zahŕňa okrem samotného územia aj jeho okolie, ktoré je zaťažované jeho statickou dopravou.

Preto aj sídliská ako „neaktívne“ územia, pokiaľ sa nachádzajú na hranici existujúcej zóny regulovaného parkovania, alebo obsahujú vnorené územie administratívnych funkcií (administratívne centrum, nemocnica, reštaurácie...), si vyžadujú riešenie problematiky statickej dopravy na „aktívnom“ území.

### Definícia „neaktívneho“ územia

Územie s neaktívnou statickou dopravou v pracovnom čase. Spravidla ide o územia sídlisk, kde problematika statickej dopravy je generovaná výraznou historickou zmenou stupňa motorizácie. Kritický rozmer súčasného stavu parkovania tu prehľbuje aj zaužívané vnímanie verejného parkovacieho priestranstva a historicky dlhodobá absencia kontroly dodržiavania pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel.

## **2.3 Návrh organizácie statickej dopravy pre sídliska mesta Žilina**

Uvedený návrh vychádza zo zistení vykonaných analýz, ktoré sa všeobecne vyznačujú v denných hodinách všeobecnou kapacitnou dostatočnosťou. Vo všetkých lokalitách bez ohľadu na lokálnu situáciu v množstve voľných státí, vodiči absolútne nerešpektujú pravidlá cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel. Návrh definuje nutnú prvotnú organizáciu statickej dopravy prostredníctvom dopravného značenia a konvenčných foriem výberu parkovného.

### **Zóna regulovaného (plateného) parkovania**

V tomto prípade je potrebné chápať zónu plateného parkovania výlučne v zmysle významu dopravnej značky IP 27 a/b, nakoľko Zákon o cestnej premávke nepozná zónovú dopravnú značku „zóna regulovaného parkovania“ v zmysle symbolu „rezervované

parkoviská“. V rámci zóny označenej značením IP 27 a/b sú tu všetky parkoviská označené ako rezervované s podmienkami vyhradenia uvedenými na príslušných dodatkových tabuliach a to v súlade so spomínaným Zákonom o cestnej premávke a príslušnými STN.

Základným cieľom zriadenia ZPP je regulácia. Dosiachnutie tohto cieľa je realizované spoplatnením všetkých verejných parkovacích miest na riešenom území. Základným štandardom cenotvorby je výrazne zvýhodnenie obyvateľov pre prvé vozidlo na súkromné účely. Vzhľadom na celkovú kapacitnú nedostatočnosť bude ZPP členená v čase zvýšenej záťaže podľa navrhutej schémy:

- lokality zmiešaného parkovania (rezident plus krátkodobý prípadne dlhodobý návštevník), s obmedzením parkovania návštevníkov cenou a časom,
- lokality rezidentského parkovania v oblasti základných a materských škôl v stanovených časoch na 15 minút bez obmedzení,
- obslužné zásobovacie státia resp. zásobovacie dvory a parkovacie státia vyhradené pre špeciálne užívateľské skupiny (Polícia SR,...),
- miesta pre ZŤP.

Akákoľvek organizácia dopravy vykonávaná na komunikáciách, môže byť výlučne prostredníctvom dopravného značenia a dopravných zariadení. Následne organizačné pravidlá (výšky poplatkov, formy ich výberu,...) budú riešené v ďalšom stupni.

### **Formy dopravného značenia, podľa základnej schémy členenia ZPP, vo vzťahu k jednotlivým dotknutým užívateľským skupinám**

#### Lokality zmiešaného parkovania - rezident, krátkodobý a dlhodobý návštevník

Verejné parkovacie plochy, ktoré neslúžia špeciálnym skupinám (Polícia SR, TAXI, pošta, ...) budú v zmysle platných STN označené dopravnou značkou IP16 s príslušným symbolom o spôsobe státia IP13a až IP15b a dodatkovou tabuľou E12, informujúcou o režime vyhradenia.

- Na líniových parkoviskách bude značka osadená za križovatkou, v smere jazdy na začiatku vyhradeného úseku.
- Na uzavretých parkoviskách bude značka osadená pred každým vjazdom na plochu.



Navrhované vyhotovenie dopravného značenia IP16 a 2x E13 (50 x 50 cm), alternatívy: len krátkodobý návštevník / krátkodobý aj dlhodobý návštevník.



Navrhovaný prevádzkový režim pre jednotlivé užívateľské skupiny týchto parkovacích plôch:

- rezident – FO (obyvateľ) po preukázaní vzťahu k vozidlu, má nárok na jednu parkovaciu kartu na EČV do príslušnej lokality parkovacieho systému za zvýhodnenú sumu, druhú a maximálne tretiu za niekoľkonásobok ceny prvej tak, aby obyvatelia zvažovali potrebu viacerých rezidentských parkovacích kariet a neskláňali sa k špekulatívnym praktikám,
- rezident – PO (prevádzkareň v príslušnej lokalite) po preukázaní vzťahu k vozidlám, má nárok na rezidentské parkovacie karty na EČV týchto vozidiel pre ulicu sídla prevádzkarne, v obmedzenom počte, za cenu minimálne desaťnásobku prvej rezidentskej parkovacej karty obyvateľa tak, aby bolo opäť zamedzené špekulatívnym praktikám. Keďže v denných hodinách nie je parkovanie obmedzené, nie je predpoklad vysokého tlaku tejto užívateľskej skupiny,
- návštevník tu môže kedykoľvek zaparkovať cez deň a maximálne na 3 hodiny (1. alternatíva) v čase 16:00 – 08:00. Variantné riešenie (2. alternatíva) navrhuje za predpokladu regulačného mechanizmu cenotvorby, umožniť aj celodenné návštevnícke parkovanie v lokalitách s kapacitnou dostatočnosťou. Touto formou je vhodné podporiť záchytné parkovanie na veľkoplošných novovybudovaných parkovacích plochách. Forma výberu parkovného bude SMS parking s regresívnym cenníkom, kedy prvé tri hodiny sú za základnú hodinovú sadzbu a v prípade dlhšieho návštevníckeho parkovania bude nutné uhradiť celodenné parkovné v hodnote odrádzajúcej od tejto formy parkovania (s výnimkou záchytných parkovísk). Forma výberu parkovného prostredníctvom SMS parkingu, je v súlade s platnou novelou Zákona o cestnej premávke a je plnohodnotným

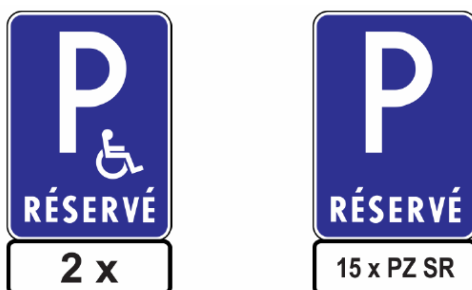
spôsobom výberu parkovného. Forma výberu prostredníctvom parkovacích automatov, by bola pre rozsiahlosť riešenej plochy rezidentského charakteru investične príliš náročná v porovnaní s očakávanou návratnosťou. Táto forma je vhodná len pre novovybudované záchytné parkoviská pre pokrytie potrieb návštevníckej verejnosti. Parkovacie médium bude parkovacia karta, SMS parkovací lístok, parkovací lístok (z parkovacieho automatu).

#### Lokality určené pre parkovanie špeciálnych skupín a ZŤP

Pri inštitúciách ako zdravotnícke zariadenia a podobne, bude dopravnou značkou IP16 s dodatkovou tabuľou E13 umiestnenou pozdĺžne s jazdným pásom príslušnej obslužnej komunikácie označený celkový počet parkovacích miest vyhradených pre danú inštitúciu. Podľa miestnej dopravnej situácie môže byť použitá aj tabuľa E7 (smerová šípka), alebo viacnásobné umiestnenie značky IP16 tak, aby bola splnená príslušná platná STN.

Rovnako pri označovaní miest pre ZŤP bude označený len celkový počet vyhradených miest bez uvádzania konkrétneho užívateľa alebo konkrétneho EČV. Miesta pre ZŤP budú doplnené do normatívneho počtu, pričom ich umiestnenie bude situované aj podľa reálneho pobytu osôb s ťažkým zdravotným postihnutím, vlastniacich Európsky parkovací preukaz ZŤP. V praxi platí pravidlo, že každé rezervované miesto pre konkrétneho užívateľa, je reálne využívané jednu tretinu času a mimo tento čas znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality. Navrhnutý projekt bude rešpektovať v súčasnosti platné VZN 5/2011.

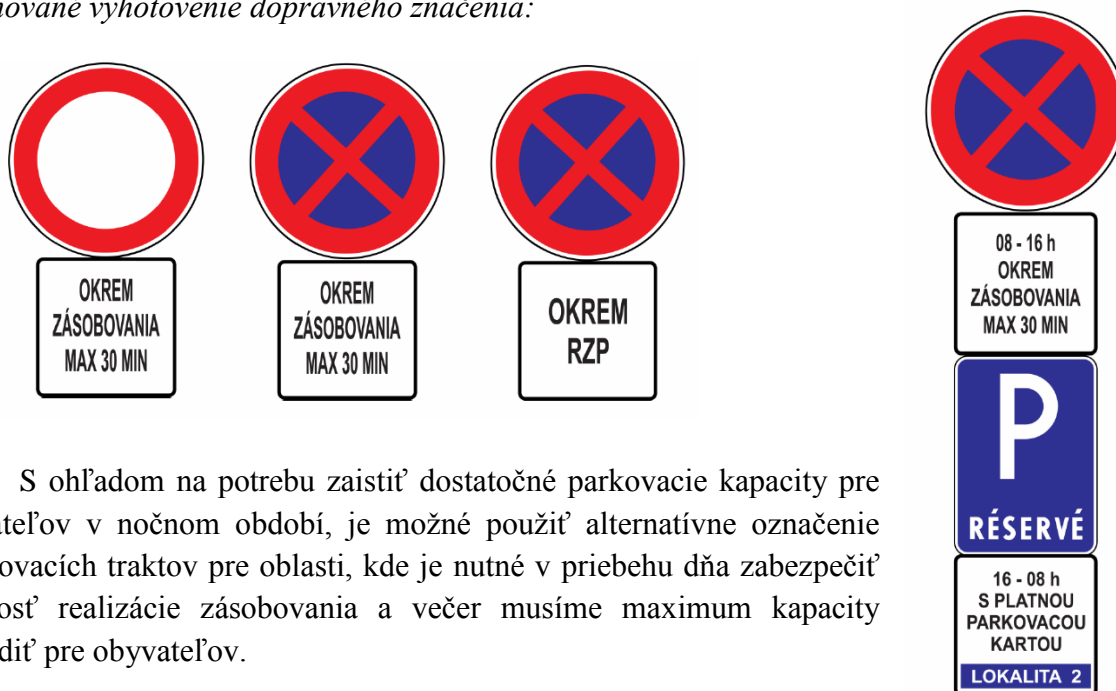
*Navrhované vyhotovenie dopravného značenia – príklady IP16 a E13:*



#### Obslužné zásobovacie státa a státa pre vozidlá rýchlej zdravotnej pomoci

Pre možnosť reálnej kontroly vo využívaní zásobovacích priestorov výlučne pre zásobovanie je vhodné obmedziť dobu zásobovania na maximálne 30 minút. V závislosti, či tieto priestory majú byť prejazdné pre verejnosť alebo nie, budú označené dopravnou značkou B34 alebo B1 s príslušnou dodatkovou tabuľou E13.

Navrhované vyhotovenie dopravného značenia:



S ohľadom na potrebu zaistiť dostatočné parkovacie kapacity pre obyvateľov v nočnom období, je možné použiť alternatívne označenie zásobovacích traktov pre oblasti, kde je nutné v priebehu dňa zabezpečiť možnosť realizácie zásobovania a večer musíme maximum kapacity vyhradiť pre obyvateľov.

## Parkovacie médium

### Parkovacia karta

Cenina vydávaná s ročnou platnosťou pre lokalitu definovanú na parkovacej karte. Vodič musí mať parkovaciu kartu viditeľne umiestnenú za čelným sklom pre možnosti kontroly jej platnosti. Všetky uvedené parkovacie karty sú vydávané na konkrétne evidenčné číslo vozidla, čo vyplýva z rezidenčného charakteru riešených lokalít.

### SMS parkovací lístok

Virtuálny parkovací lístok viazaný na EČV vozidla. Kontrolné zložky disponujú zariadeniami s databázou uhradených vozidiel. V súlade so Zákom o cestnej premávke, ide o plnohodnotný spôsob úhrady parkovného bez možnosti vnímania diskriminácie motoristov nedisponujúcich mobilným telefónom. Vzhľadom na rozsah riešeného územia a nízky objem návštevníckej verejnosti v spoplatnenom čase, ide o najoptimálnejšiu formu výberu krátkodobého parkovného.

### Parkovací lístok (z parkovacieho automatu)

Parkovací lístok obsahuje informáciu o čase a lokalite platnosti (dané parkovisko) ako aj ostatné náležitosti zjednodušeného daňového dokladu (viď. aktuálna novela Zákona o DPH platná od 1.1.2013). Vodič musí mať počas parkovania viditeľne umiestnený parkovací lístok za čelným sklom pre možnosti kontroly.

## Zabezpečenie rešpektovania dopravného režimu

Projekt, ktorý jeho užívatelia nerešpektujú, nedáva zmysel. Okrem osvetly je zrejme všeobecne nutnosť dohliadania a sankcionovania za nedodržiavanie stanovených organizačných pravidiel. Orgánmi v represívnom konaní sú Polícia SR a Mestská polícia Žilina podľa kompetencií stanovených legislatívou SR.

Dosiahnutie rešpektovanosti parkovacieho systému je na základe legislatívy SR v rukách mestskej polície, ktorá na základe námatkových kontrol v teréne, určuje sankcie za priestupky voči miestnej úprave pravidiel cestnej premávky. Vzhľadom na rozsiahlosť dopravného systému, riešiaceho problematiku parkovania na sídliskách, táto činnosť spravidla vyžaduje posilnenie radov mestskej polície, technologického a zabezpečovacieho vybavenia. Vzhľadom na rozsiahlosť panelákového zástavby, sú tieto predpokladané nároky značné a je nutné kalkulovať s postupným zaraďovaním moderných technológií pre dopravný monitoring a riadenie.

Konvenčným technologickým riešením je, SMS parking a predplatné parkovacie karty spracovávané do formy jednotnej databázy, on-line aktualizovanej v čase pre potreby mestskej polície. Kontrola je vykonávaná terénymi výjazdmi (často na žiadosť obyvateľov) a následná represívna činnosť je realizovaná založením TPZOV („papuča“) alebo odt’ahom.

Nadstavbou nad konvenčné dopravno-technologické riešenia je globálny monitorovací dopravný systém, ktorý vyhodnocuje v reálnom čase vjazdy a výjazdy z jednotlivých regulovaných lokalít v reálnom čase. Dispečing správcu uvedeného rozsiahleho technologického riešenia, ako aj technologické podpory všetkých implementovaných dopravných zariadení, vie potom poskytnúť podklad pre sto percentnú kontrolu v reálnom čase a priestore. Tieto technológie odbremeňujú mestskú políciu od „konvenčného zakladania papúč“ a zvyšujú efektívnosť v kontrole zavedených dopravných princípov. Vzhľadom na charakter neaktívnych území, ktorý je určený jednoduchou užívateľskou štruktúrou, je možné tieto technológie postupne aplikovať so 100% účinnosťou automatizácie.

Po zavedení konvenčného režimu regulácie statickej dopravy a následnej výstavby kapacitnej nedostatočnosti sa v rozsiahlom sídliskovom systéme časom extrémne zvýšia nároky na zložky mestskej polície, preto je vhodné následne plánovať zaraďovanie týchto technologických riešení. Technologický systém on-line v čase vyhodnocuje databázu vjazdov a výjazdov a tú porovnáva s databázou EČV z SMS parkingu a registrovaných užívateľov (parkovacie karty). Následne je podchytené každé vozidlo, ktoré porušuje nastavené dopravno - organizačné pravidlá.

### **Právne a metodické východiská**

Spracovaný projekt rešpektuje aktuálnu legislatívu Slovenskej republiky a platné technické normy, najmä:

- Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) 135/1961 Z. z. v aktuálnom znení
- Zákon o cestnej premávke 8/2009 Z. z. v aktuálnom znení
- Zákon o peňažných príspevkoch ťažkého zdravotného postihnutia 447/2008 Z.z. v aktuálnom znení
- STN 73 6056
- STN 73 6110

Projekt ďalej vychádza zo spracovateľských podkladov:

- Voľne licencovaný mapový podklad Openstreetmap.
- Pasportizácia parkovacích stojísk a šírkových parametrov obslužných komunikácií na sledovaných sídliskách.
- Štatistika parkovania a obsadenosti v sledovaných oblastiach.

### **3 ZVYŠOVANIE KAPACITY PARKOVACÍCH MIEST NA SÍDLISKÁCH**

V lokalitách, kde kapacitná nedostatočnosť nie je riešiteľná len uvádzanými regulačnými mechanizmami je nutné zabezpečiť absentujúcu kapacitu výstavbou. Vzhľadom ku globálnemu poddimenzovaniu parkovacích kapacít na sídliskách z druhej polovice minulého storočia vo vzťahu k súčasným potrebám obyvateľov, sa jedná o investične náročný zámer. Priemerná náročnosť na jedno parkovacie státie je:

- cca. 1.000 - 2.000 € pri pozemných parkoviskách,
- cca. 7.000 € pri jednoduchých nadzemných konštrukciách,
- viac ako 22.000 € pri podzemných garážach.

Výstavba objektového parkovania kladie zvýšené nároky na užívateľov ohľadom vyššej dochádzkovej vzdialenosti a predovšetkým ceny za využívanie týchto parkovacích plôch. V prípade, že sa v okolí nachádzajú voľné rozsiahle bezplatné parkovacie plochy, tieto objekty ostávajú nevyužívané. Bezplatnou plochou v aktuálne neregulovanom systéme sú aj chodníky, cestná zeleň a iné plochy devastované parkujúcimi vozidlami.

#### **3.1 Charakteristika hromadných parkovacích objektov**

Zvyšovanie parkovacích kapacít je možné dosiahnuť okrem budovania pozemných parkovísk aj budovaním hromadných garáží, či parkovacích domov. Parkovacie domy sú v mestách častokrát súčasťou obchodných a nákupných centier slúžiace prevažne bez obmedzenia zákazníkom. Individuálne parkovacie domy sa vyskytujú zriedka. Oveľa bežnejšia je prítomnosť hromadných garáží. Rozdiel medzi oboma druhmi objektov pre hromadné parkovanie je štruktúra a funkčnosť parkovacích miest a tiež spôsob vyjadrujúci vzťah k danému parkovaciemu miestu. V meste Žilina sa nachádzajú dve hromadné garáže komerčného typu a to na Hlinskej ulici na sídlisku Hliny - časť 5 a na Obežnej ulici na sídlisku Vlčince.

V prípade rezidenčného parkovacieho domu sa jedná o voľne dostupné verejné parkovacie plochy vizuálne oddelené vodorovným a zvislým dopravným značením určujúcim parkovanie. Parkovacie miesta v parkovacom dome sú určené pre rezidentov a návštevníkov po splnení stanovených podmienok neobmedzene.



Obr. 6 Príklad parkovacieho domu – vizualizácia



Na proti tomu mestská hromadná garáž disponuje istým počtom garážových boxov, ktoré je možné za istých podmienok odkúpiť do osobného vlastníctva, prípadne prenajať. Parkovacie miesto v hromadnej garáži je fyzicky oddelené od ostatných stenou a uzamykateľnou bránou, ku ktorému má prístup len vlastník alebo nájomca. Hromadná garáž má spravidla nižšiu kapacitu parkovacích miest ako v prípade parkovacieho domu.

Obr. 7 Príklad hromadnej garáže – vizualizácia so športovým ihriskom na streche



Za istých okolností je možné vybudovať objekt, ktorý bude funkčne vyjadrovať kombináciu parkovacieho domu a hromadnej garáže.

Všetky tri typy hromadných parkovacích objektov je možné funkčne a kapacitne nakonfigurovať podľa dostupných trendov, požiadaviek občanov a lokality. Každý takýto objekt by mal byť okrem bezpečnostných prvkov a bezbariérovosťou vybavený boxmi na

úschovu bicyklov, ktoré by boli k dispozícii na odkúpenie, alebo na prenájom. Zároveň všetky parkovacie (aj garážové) miesta sú vybavené nabíjacími stanicami pre elektromobily a elektrobicykle spolu so systémom na úhradu spotrebovanej elektrickej energie. Samozrejmosťou je multifunkčné, alebo detské ihrisko umiestnené na streche objektu.

Obr. 8 Príklad parkovacieho boxu pre bicykle



### 3. 2 Umiestnenie hromadných parkovacích objektov v rámci riešeného územia

Výber vhodných lokalít pre umiestnenie veľkokapacitných parkovacích objektov riešia dostupné strategické dokumenty, ktoré sa venujú problematike statickej dopravy v meste Žilina. Ide o tieto strategické dokumenty:

- Územný plán mesta Žilina
- Územný generel dopravy mesta Žilina
- Koncepcia statickej dopravy 2013
- Vypracované štúdie výstavby HG
- Generel cyklistickej dopravy mesta Žilina

Prehľad lokalít na umiestnenie mestských hromadných garáží a rezidenčných parkovacích domov je znázornený na nasledovných obrázkoch za jednotlivé sídliská.

#### **Sídlisko Vlčince**

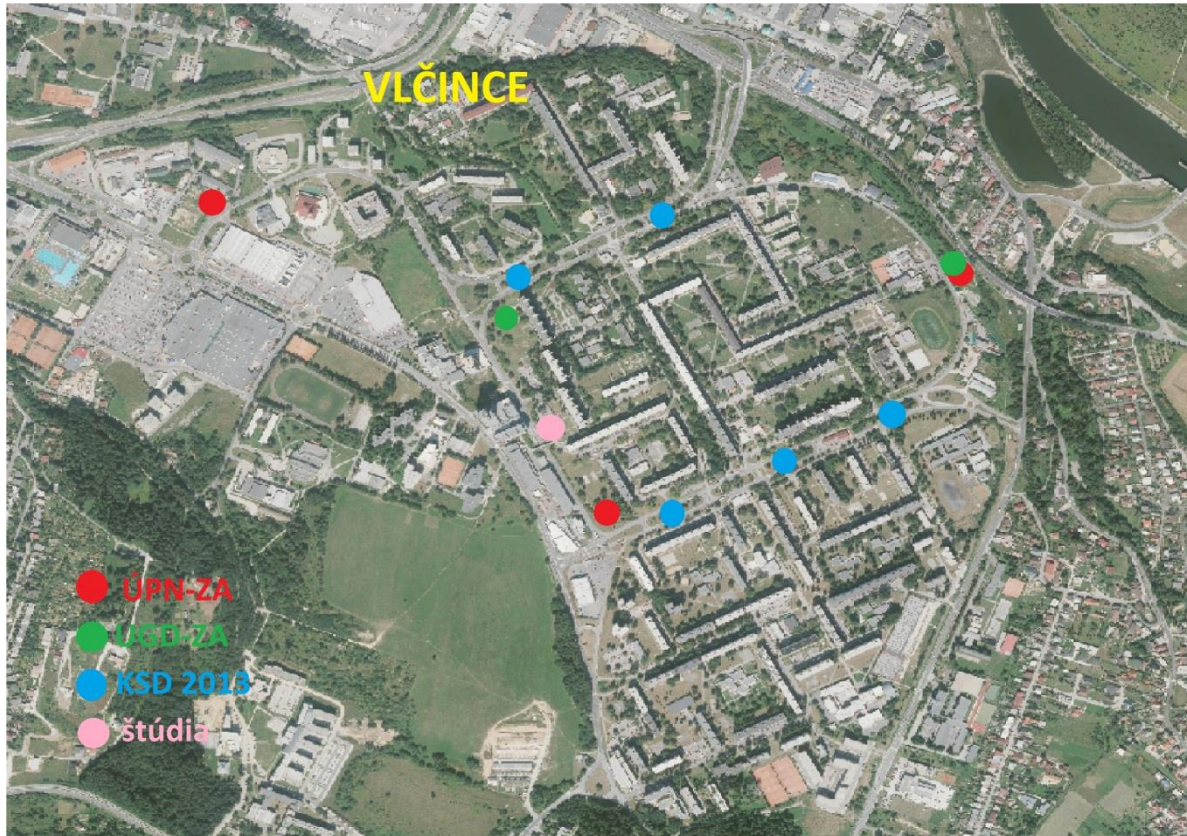
Toto sídlisko bolo z pohľadu kapacitnej dostatočnosti vyhodnotené ako kritické (Analýza sídliskových parkovacích kapacít mesta Žilina). Sídlisko trpí nedostatkom parkovacích plôch avšak, disponuje množstvom vnútroblokov, ktoré sú vhodné na umiestnenie skrytého parkovacieho objektu bez straty existujúcej zelene.

#### Vybrané lokality

- ul. B. S. Timravy
- ul. T. Vansovej
- Obežná ulica

- Obchodná ulica
- ul. sv. Cyrila a Metoda
- ul. Matice Slovenskej

Obr. 9 Mapa lokalít na sídlisku Vlčince pre umiestnenie HG a PD v zmysle strategických dokumentov



### Sídlisko Solinky

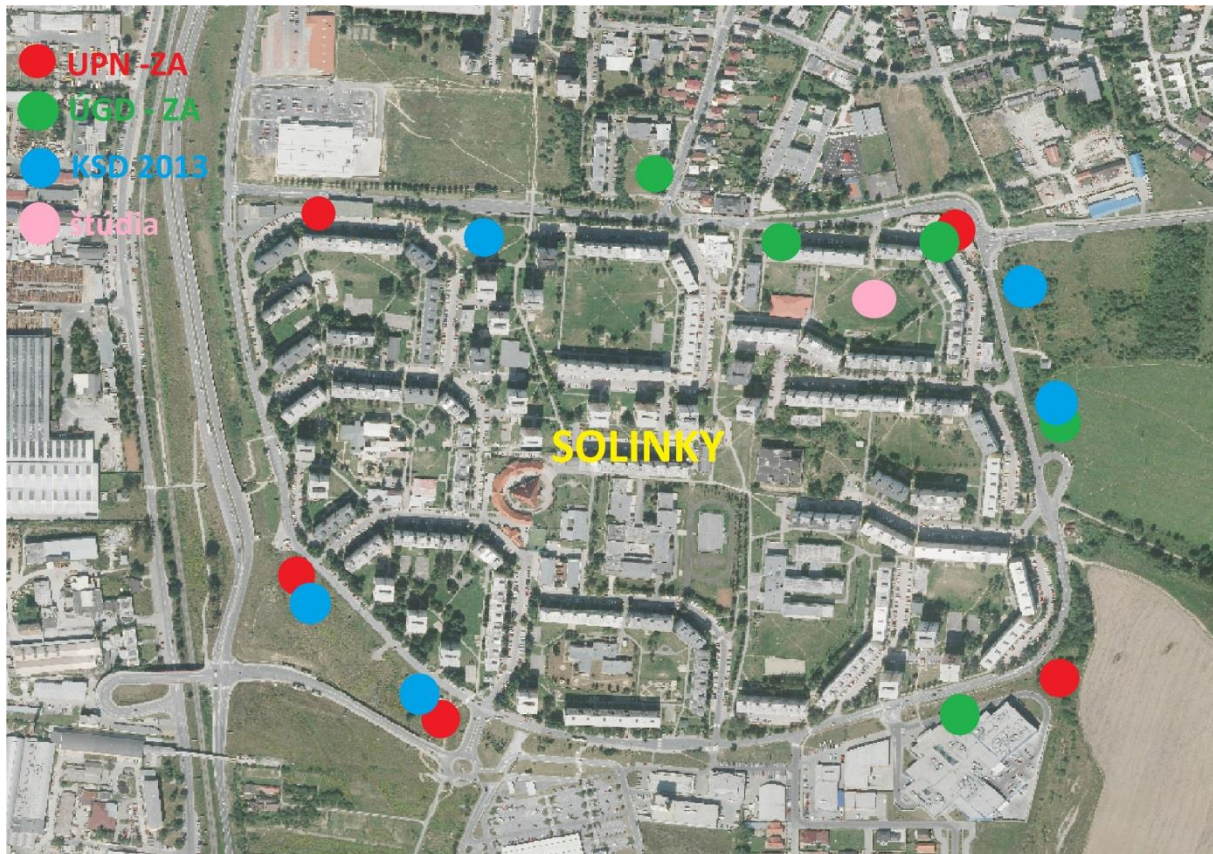
Koncepcia statickej dopravy 2013 označuje toto sídlisko ako najkritickejšie. Sídlisko trpí nedostatkom voľných parkovacích plôch, čo je zapríčinené vysokou hustotou bytovej zástavby. Tento fakt vytláča vhodné lokality umiestnenia parkovacích objektov na okrajové časti sídliska.

#### Možné lokality:

- ul. Osiková (zberné suroviny)
- Obvodová ul. (otočisko trolejbusov)
- Obvodová ul. (kruhový objazd HM Metro – zastávka MHD Smreková)
- Obvodová ul. (pri OC MAX)
- Obvodová/ul. Pod hájom
- Centrálna/Javorová ul.
- Centrálna /Osiková ul.
- Bajzová/Centrálna/ul.A. Rudnaya
- Javorova/Borova/Centrálna ul.
- vnútroblok Osiková/Jaseňová



Obr. 10 Mapa lokalít na sídlisku Solinky pre umiestnenie HG a PD v zmysle strategických dokumentov



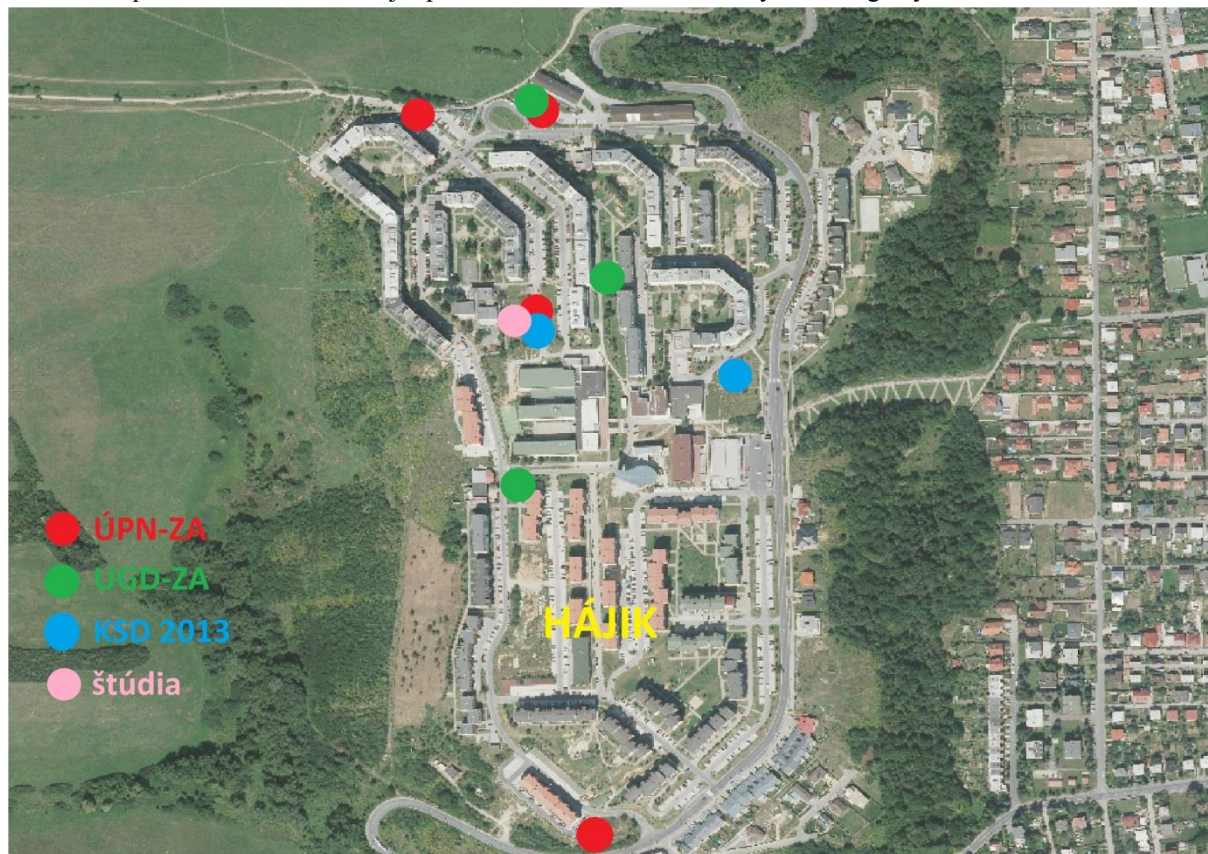
### Sídlisko Hájik

Podľa Generelu dopravy mesta Žilina je práve toto sídlisko najkritickejšie z pohľadu parkovania. Výstavba bola riešená príliš husto s nedostatkom zelene. Stará časť sídliska na severe územia trpí najviac nedostatkom parkovacích plôch.

#### Možné lokality:

- ul. M. Bela – otočisko trolejbusov
- Dadanová ulica
- Baničová ul. – pri ZŠ
- Petzvalová – južná časť
- Slnčné námestie

Obr. 11 Mapa lokalít na sídlisku Hájik pre umiestnenie HG a PD v zmysle strategických dokumentov





## 4 REALIZÁCIA NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ

Strategický prístup k problematike statickej dopravy, ktorý sa snaží zaujať mesto Žilina si vyžaduje jej komplexnú rekonštrukciu, ktorá vzhľadom na jej rozsah bude finančne náročná. Preto sa mesto Žilina bude snažiť o jej realizáciu postupne. Na základe vyhodnotenia všetkých návrhov strategických dokumentov sa pre riešenie statickej dopravy stanovili priority, ktoré sú časovo podmienené.

Vzhľadom na uvedené v predchádzajúcich kapitolách je situácia kritická na všetkých sídliskách, avšak prioritne je potrebné riešiť sídliská Solinky a Hájik. S časovým odstupom je tiež potrebné sa venovať aj sídlisku Vlčince. Sídlisko Solinky ako najväčšia priorita mesta v oblasti organizácie statickej dopravy bude vystupovať ako pilotný projekt, ktorý ako prvý pocíti zmenu v oblasti parkovania na sídlisku, a to výstavbou 1 – 2 hromadných garáží, či parkovacích domov v závislosti od finančných možností mesta, vlastníckych vzťahov k pozemkom a postojov obyvateľov a následnou reguláciou parkovania formou spoplatnenia. Predpokladom je výstavba nových parkovacích miest výlučne na pozemkoch mesta Žilina, zdevastovaných plochách, plochách, kde sa rešpektuje dochádzková vzdialenosť do 300 m, a to formou zahustenia v zmysle štúdie z roku 2008. Regulácia parkovania bude súčasťou novej parkovacej politiky, ktorej základom je princíp spravodlivosti. Podstatou tejto politiky má byť progresívne spoplatnenie parkovania motorových vozidiel. Samotná regulácia parkovania bude nasledovať po kompletnom dobudovaní parkovacích kapacít vrátane parkovacích domov a garáží.

Vzhľadom na nepriaznivú finančnú situáciu mesta Žilina je nutné riešiť reguláciu statickej dopravy na sídliskách formou PPP projektu. V prípade výstavby hromadných garáží a parkovacích domov sa mesto bude snažiť využiť možnosti čerpania finančných prostriedkov z Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP), alebo iného zdroja štrukturálnych fondov. Nie je vylúčené, že tento finančne náročný zámer bude realizovaný aj developerským spôsobom, čím mesto bude odbremenené od finančného vkladu a investor bude postavené garáže postupne riešiť odpredajom občanom. Prípravná a projektová dokumentácia bude financovaná z rozpočtu mesta.

Mestské zastupiteľstvo v Žiline v máji roku 2013 schválilo Koncepciu riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina. Následne v júni 2013 schválilo návrh podmienok na vypracovanie súťažných podkladov na dodávateľa PPP projektu. Organizáciu parkovania zabezpečí spoločnosť, ktorá bude víťazom verejného obstarávania. Aj výstavbu hromadných garáží, či parkovacích domov zabezpečí víťazný uchádzač verejného obstarávania. Tomu ale musí predchádzať vypracovanie projektových dokumentácií na jednotlivé zábery. Projektová dokumentácia na výstavbu hromadnej garáže, či parkovacieho domu musí byť v súlade s projektovou dokumentáciou na reguláciu statickej dopravy. Predpokladaný začiatok realizácie je naplánovaný na rok 2016.

## ZÁVER

Predložené dopravno-organizačné riešenie problematiky statickej dopravy mesta Žilina zvyhodňuje a chráni obyvateľov a prináša im režim modernej dopravnej infraštruktúry, pričom reflektuje na oprávnené požiadavky majoritných skupín užívateľov každej zóny regulovaného parkovania, avšak zachováva základné regulatívne prvky celého systému vo funkčnej podobe. Je zakomponovaná nevyhnutná cenová diferenciácia osôb bývajúcich v riešenom území od ostatných užívateľov.

Vytvorené sú podmienky pre naplnenie základných regulačných cieľov a je možné očakávať celkový pokles zaťaženia statickou dopravou. Všetky riešené územia okrem sídliska Hliny vykazujú objektívnu kapacitnú nedostatočnosť, a preto bude potrebné spolu so zavádzaním regulačných mechanizmov pristúpiť aj k výstavbe absentujúcej kapacity. Realizáciu na základe popísaných fundamentov a v kombinácii s dopravnou reguláciou sa plne stabilizuje systém statickej dopravy, čo povedie k výraznému zlepšeniu životného prostredia a kvality života občanov.



## **POUŽITÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY**

Územný plán mesta Žilina, 2011

Územný generel dopravy, 2015

Koncepcia riešenia statickej dopravy, 2013