

Materiál na rokovanie pre  
Mestské zastupiteľstvo v Žiline

Číslo materiálu: \_\_\_\_/2013

K bodu programu

**KONCEPCIA RIEŠENIA STATICKEJ DOPRAVY NA SÍDLISKÁCH  
V MESTE ŽILINA**

Materiál obsahuje:

1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Materiál

Materiál prerokovaný:

Komisia dopravy a kom. služieb  
Komisia životného prostredia  
Mestská rada

Predkladá:

**Ing. Igor Choma**  
primátor mesta Žilina

Zodpovedný za vypracovanie:

**Ing. Igor Liška**  
vedúci odboru dopravy

Žilina, máj 2013

## NÁVRH NA UZNESENIE

*Mestské zastupiteľstvo v Žiline*

I. *schvaľuje:*

predloženú koncepciu riešenia statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina.

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Vzhľadom na rastúce požiadavky na riešenie parkovania obyvateľov sídlisk v meste Žilina bola pripravená táto koncepcia regulácie statickej dopravy na sídliskách. V januári tohto roku bola vyhodnotená anketa k uvedenej téme, do ktorej sa zapojilo najviac obyvateľov sídliska Solinky. Parkovanie na sídliskách je problémom, ktorý sa dotýka každého. 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.

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 odstavňích plôch.“

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.

Celoplošným meraním obsadenosti parkovacích kapacít na sídliskách Vlčince, Solinky, Hájik a Hliny V – VII boli zistené počty parkujúcich motorových vozidiel.

Vzhľadom na rastúci stupeň motorizácie a situáciu nad hranicou kapacitnej dostatočnosti je nutné čo najskôr pristúpiť ku konvenčným regulačným mechanizmom statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina. 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.

Trvalo udržateľný rozvoj riešenia kapacitnej dostatočnosti a kultúrneho parkovania na sídliskách, v neposlednej rade závisí od kontrolných zložiek mestskej polície.

Vzhľadom na nepriaznivú finančnú situáciu mesta Žilina je nutné riešiť reguláciu statickej dopravy na sídliskách formou PPP projektu. Návrh je taký, že v prípade súhlasu s koncepciou statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina sa začne pracovať na súťažných podkladoch, ktoré budú zaradené do programu na rokovanie MZ v Žiline. Organizáciu parkovania zabezpečí spoločnosť, ktorá bude víťazom verejného obstarávania. Predpoklad je taký, že výstavba nových parkovacích miest sa bude realizovať 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, a tiež v súlade s územným plánom mesta Žilina. Prihliadať sa bude na podnety občanov daného sídliska. Ako prvé navrhujeme regulovať parkovanie na sídlisku Solinky.

# KONCEPCIA RIEŠENIA STATICKEJ DOPRAVY NA SÍDLISKÁCH V MESTE ŽILINA

## 1. Úvod

### 1.1. Základné informácie pre zriadenie zóny regulovaného parkovania

Dve základné skupiny užívateľov parkovacích státí v mestách sú rezidenti a návštevníci. 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. Často nastáva zásadný stret pešej, statickej a dynamickej dopravy. Je tu porušovaný Zákon o cestnej premávke.

Pre reálne vyriešenie problematiky statickej dopravy na sídliskách je potrebné pristupovať k riešeniu vo všetkých fázach 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.“

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.

### **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,
- 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,...).

### 1.2. Definícia zóny regulovaného parkovania

#### **Zóna 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 dovolené 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.

Jediné funkčné mechanizmy organizácie statickej dopravy návštevníckej verejnosti sú cenotvorba návštevníckeho parkovania a jeho časové obmedzenie.

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 projekt. 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.

### **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 prehĺbuje aj zaužívané vnímanie verejného parkovacieho priestranstva a historicky dlhodobá absencia kontroly dodržiavania pravidiel cestnej premávky vo veci odstavovania motorových vozidiel.

## **2. Vymedzenie riešených lokalít**

Koncepcia riešenia statickej dopravy pre sídliská mesta Žilina 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 devastáčne pôsobí na životné prostredie.

Pasport disponibilnej parkovacej kapacity a zaužívanej obsadenosti bol vykonaný v zimnom období v čase so snehovou pokrývkou. Z toho dôvodu bolo možné disponibilnú kapacitu zamerať 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.

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).

## 2.1. 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 vykonaných pasportoch. 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 ZĽP, ktoré svojimi šírkovými parametrami reálne redukujú absolútnu kapacitu o 6%. Reálne využitie státi 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 dopravnoregulačných mechanizmov.

## 2.2. Sídlisko Vlčince

### 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 vykonanou analýzou bola definovaná na 420 až 660 parkovacích miest.

### 2.3. Sídliisko Solinky

#### Kapacitná bilancia pre sledované územie

Priemer v lokalite		Solinky
<i>Absolútna kapacita</i>		2281
Deň 10:00 - 14:00	počet vozidiel	1656
	voľná kapacita / deficit	27%
Noc 21:00 - 01:00	počet vozidiel	2694
	voľná kapacita / deficit	-18%

Objektívna kapacitná nedostatočnosť vykonanou analýzou bola definovaná na 350 až 490 parkovacích miest.

### 2.4. Sídliisko Hájik (stará časť)

#### Kapacitná bilancia pre sledované územie

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

Objektívna kapacitná nedostatočnosť vykonanou analýzou bola definovaná na 200 až 260 parkovacích miest.

### 2.5. Sídliisko Hliny V – VII (mimo zónu plateného parkovania)

#### 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%

Jediné sídlisko mesta Žilina s ustálenou statickou dopravou v medziach kapacitnej dostatočnosti.

### 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.

#### 3.1. Organizácia statickej dopravy – 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 státa resp. zásobovacie dvory a parkovacie státa 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.

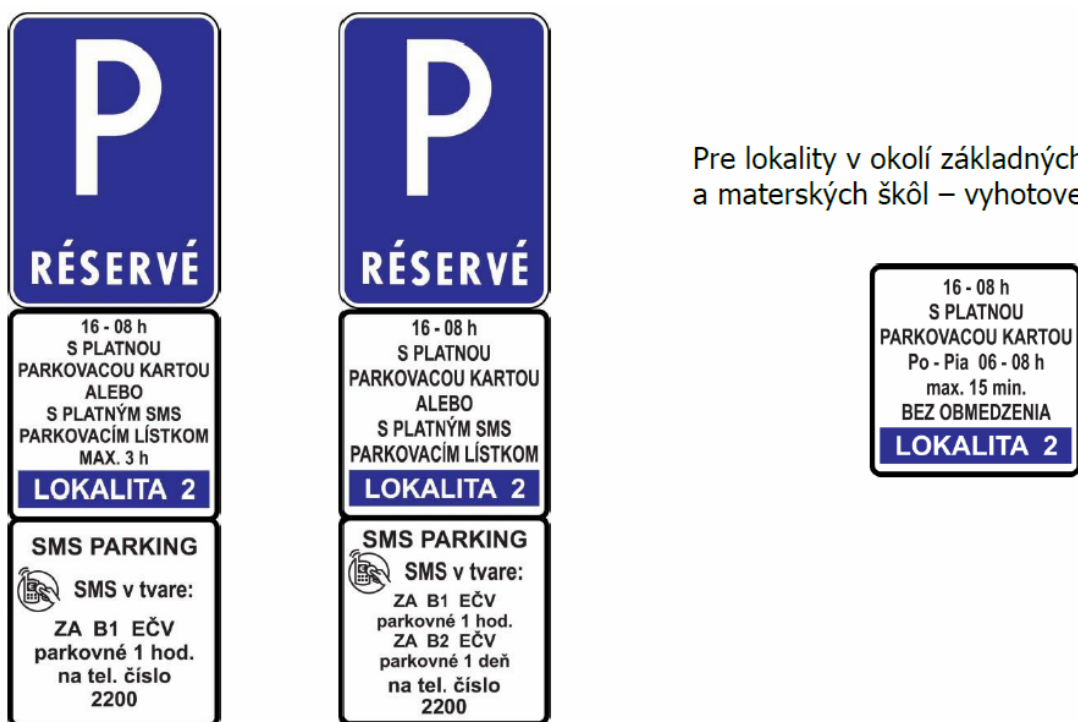
### Návrh formy dopravného značenia, podľa základnej schémy členenia ZPP, vo vzťahu k jednotlivým dotknutým užívateľským skupinám:

#### Lokality zmiešaného parkovania rezident plus krátkodobý / 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,

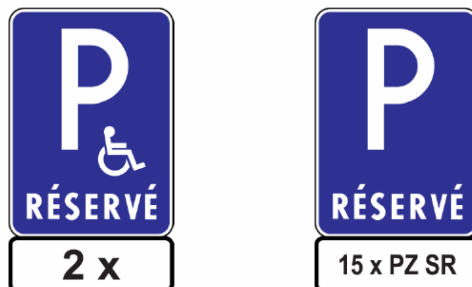
- rezident – PO (prevádzkareň v príslušnej lokalite) po preukázaní vzťahu k vozidlám, má nárok na rezidentské parkovacie karty na EČV týchto vozidiel pre ulicu sídla prevádzkarne, v obmedzenom počte, za cenu minimálne desaťnásobku prvej rezidentskej parkovacej karty obyvateľa tak, aby bolo opäť zamedzené 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, vlastníacich 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.

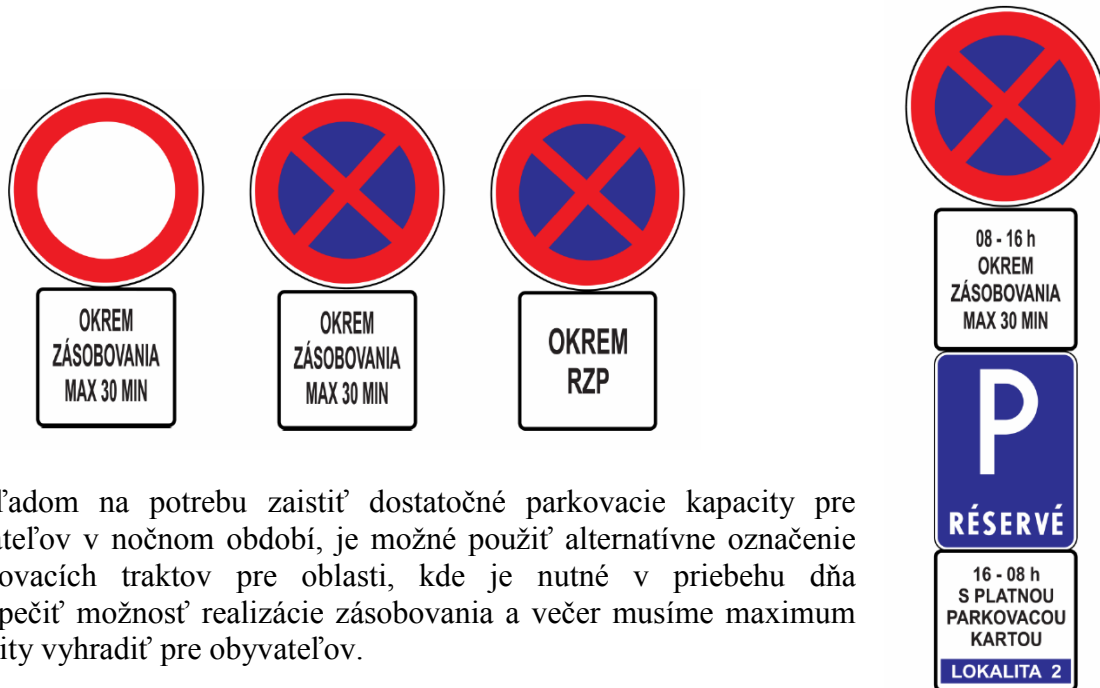
### **Navrhované vyhotovenie dopravného značenia – príklady IP16 a E13:**



## Obslužné zásobovacie státia a státia 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.

### 3.2. Zabezpečenie rešpektovanosti dopravného režimu

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

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 diferenciacia osôb bývajúcich v riešenom území od ostatných užívateľov.

## 4. Realizácia

Vzhľadom na nepriaznivú finančnú situáciu mesta Žilina je nutné riešiť reguláciu statickej dopravy na sídliskách formou PPP projektu. Návrh je taký, že v prípade súhlasu s koncepciou statickej dopravy na sídliskách v meste Žilina sa začne pracovať na súťažných podkladoch, ktoré budú zaradené do programu na rokovanie MZ v Žiline. Organizáciu parkovania zabezpečí spoločnosť, ktorá bude víťazom verejného obstarávania. Predpoklad je taký, že výstavba nových parkovacích miest sa bude realizovať 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. Prihliadať sa bude na podnety občanov daného sídliska. Ako prvé navrhujeme regulovať parkovanie na sídlisku Solinky.