MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie pre:
Mestské zastupiteľstvo v Žiline

Číslo materiálu: _____**/2022**

K bodu programu

Pravidelná informatívna správa prednostu Mestského úradu v Žiline na základe uznesenia Mestského zastupiteľstva v Žiline, č. 262/2020 k Vypracovaniu koncepcie parkovacej politiky v meste Žilina – marec 2022

Materiál obsahuje:
1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Vlastný materiál
4. Prílohy

Materiál prerokovaný:
Komisia dopravy
Komisia územného plánovania a výstavby

Predkladá:

Ing. Michal Berger
Prednosta Mestského úradu v Žiline

Zodpovedný za vypracovanie:

Mgr. Ľuboš Slebodník
referent dopravy a mobility

Žilina, 25. apríla 2022

NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. __/2022

Mestské zastupiteľstvo v Žiline:

I. berie na vedomie

1. Pravidelnú informatívnu správu prednostu Mestského úradu v Žiline na základe uznesenia Mestského zastupiteľstva v Žiline, č. 262/2020 k Vypracovaniu koncepcie parkovacej politiky v meste Žilina – marec 2022

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Informatívna správa prednostu Mestského úradu v Žiline je pravidelnou správou v zmysle uznesenia Mestského zastupiteľstva v Žiline, č. 262/2020 zo dňa 17.12.2020 - Vypracovanie koncepcie parkovacej politiky v meste Žilina.

Cieľom pravidelnej Informatívnej správy je priebežne informovať poslancov MZ o krokoch smerujúcich k zavedeniu parkovacej politiky na území mesta Žilina.

Komisia dopravy na svojom zasadnutí dňa 05.04.2022 materiál prerokovala a zobrala na vedomie.
Komisia územného plánovania a výstavby na svojom zasadnutí dňa 05.04.2022 materiál prerokovala a zobrala na vedomie.

MATERIÁL

Aktuálny stav prípravy opatrení pre zlepšenie stavu parkovania

Na základe zmlúv so Žilinskou univerzitou v Žiline na projekt Optimalizácia stavu parkovacích miest na sídliskách Hájik a Solinky, ktorého výsledkom je:

- posúdenie súčasného stavu dopravy z pohľadu parkovania,
- analýza územia, dopravného riešenia s dôrazom na dobudovanie parkovacej kapacity, výsledkom čoho má byť návrh nových parkovacích miest,
- spracovanie projektov organizácie dopravy vychádzajúcich z analýzy,
- projektová dokumentácia nových parkovacích miest,

je v súčasnosti odovzdaná projektová dokumentácia na nové parkovacie miesta pre sídlisko Hájik. Návrh nových parkovacích miest bol odsúhlasený Útvarom hlavného architekta. Momentálne prebieha na odbore riadenia projektov a investícii inžinierska činnosť.
V prípade sídliska Solinky ŽU pracuje na analýze územia z pohľadu organizácie dopravy s následným návrhom riešenia, ktoré prispejú k zlepšeniu dopravy a možnosti vytvorenia parkovacej kapacity. Očakávame do konca júna spracovanú projektovú dokumentáciu na nové parkovacie miesta v rámci riešeného územia.

A. <u>Harmonogram krokov vedúcich k zavedeniu parkovacej politiky:</u>

- Spracovanie projektov analyzujúcich možnosti zefektívnenia využitia priestoru sídlisk Hájik a Solinky z hľadiska parkovania (úprava dopravného režimu, analýza územia, možnosti doplnenia parkovacích miest) – projekty zmeny organizácie dopravy na sídliskách s dôrazom na statickú dopravu.
  Termín: do december 2021 a máj 2022

- Spracovanie projektových dokumentácií (DSP, DRS) na vybudovanie nových parkovacích plôch na sídliskách.
  Termín: do február 2022 a júl 2022

- Príprava technického riešenia pre zavedenie regulácie parkovania v meste, najmä na sídliskách vrátane kontrolného systému.
  Termín: júl – august 2022

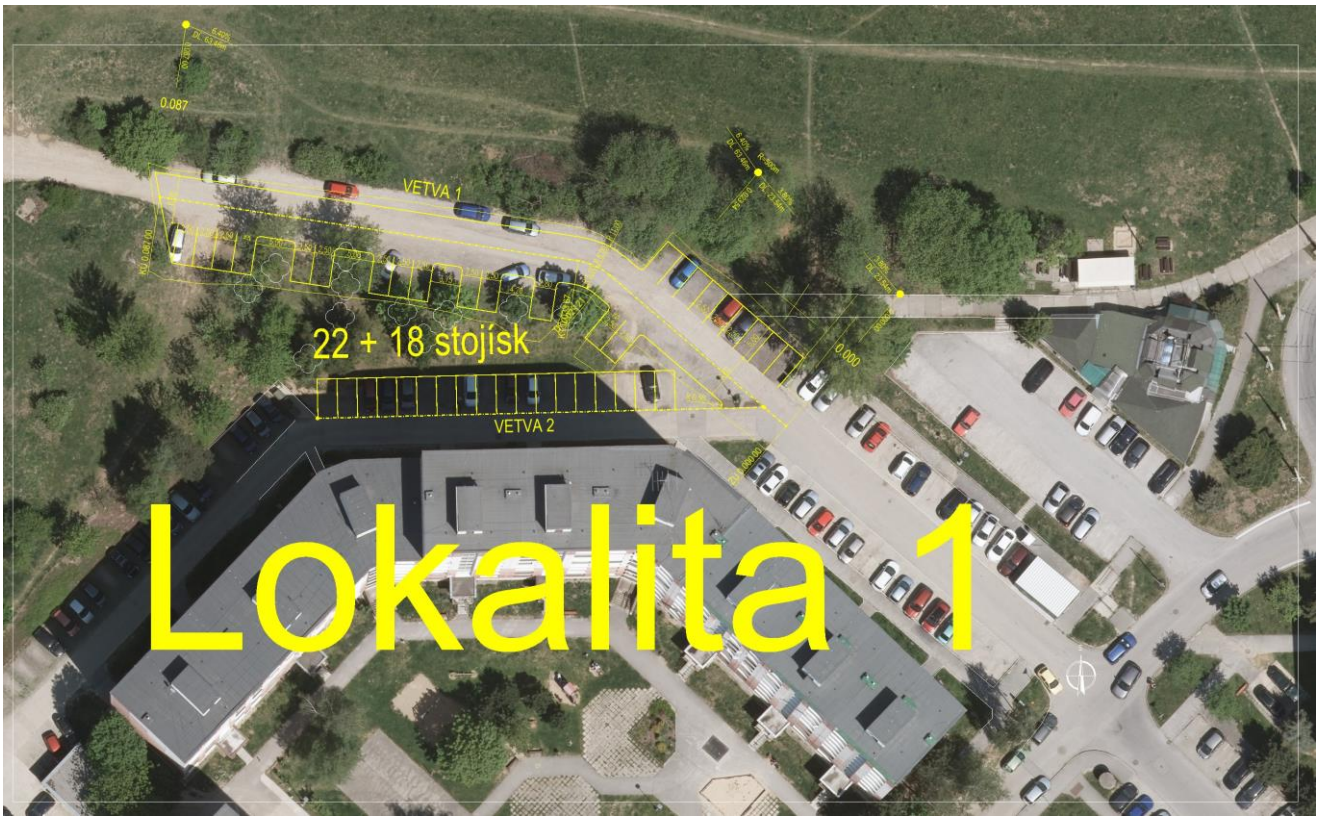
- Realizácia úprav miestnych komunikácií, parkovísk, parkovacích miest, verejného priestoru na sídliskách, značenie parkovacích miest, budovanie nových PM
  Termín: rok 2023

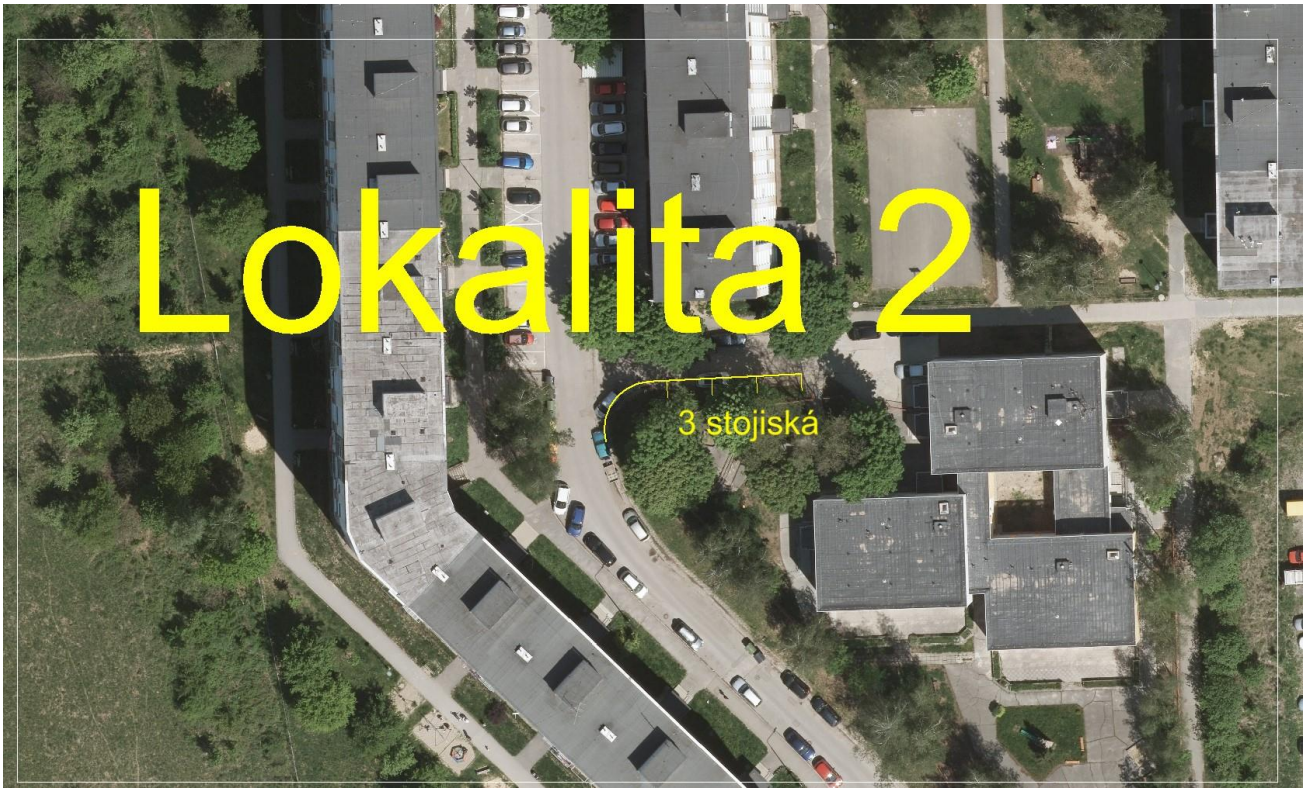
<u>B. Informácia k plánu postupu po vypršaní zmluvy so Žilinskou parkovacou spoločnosťou</u>

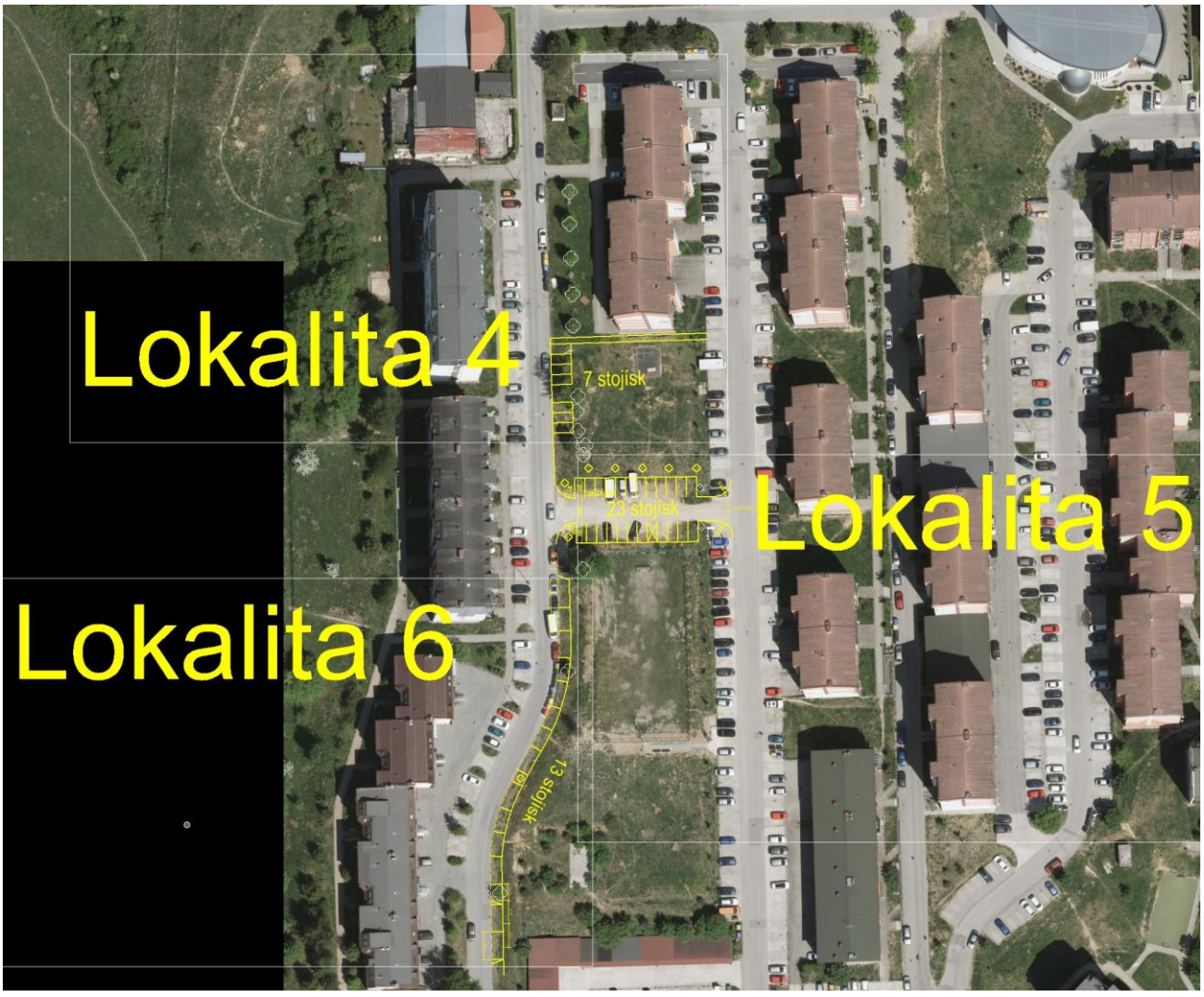
Mesto Žilina predpokladá štandardný proces ukončenia zmluvy v zmysle zmluvných podmienok. Pred skončením platnosti zmluvy mesto príjme opatrenia vedúce k plynulému prevzatiu parkovacej politiky a s ňou súvisiacu reguláciu centrálnej mestskej zóny. Mesto pripraví projekt dopravného značenia, osadí vlastné dopravné značenie, doplní vodorovné značenie a zabezpečí spôsob výberu parkovného vrátane kontrolnej činnosti. Mesto Žilina zároveň predpokladá, že prevzatie regulácie parkovania v centrálnej mestskej zóny sa stane

súčasťou regulácie parkovania na sídliskách tak, aby plnohodnotne pôsobila parkovacia politika na širšom území mesta, to znamená na sídliskách a centrálnej mestskej zóny. Výsledkom tohto procesu bude plnohodnotná kontrola nad parkovaním v meste, výberom poplatkov a prevádzkou služby.

C. PD nových parkovacích miest na sídlisku Hájik




Lokalita 2
3 stojiská


Lokalita 4
7 stojísk
Lokalita 5
23 stojísk
Lokalita 6
13 stojísk

PRÍLOHY

- Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Hájik – analýza možností navýšenia parkovacej kapacity

ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE
Stavebná fakulta

Katedra cestného a environmentálneho inžinierstva

Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Hájik

1. etapa
Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity

Žilina, december 2021

Obsah

Údaje o obstarávateľovi s spracovateľovi 3
Ciele analýzy 3
Podklady 4
Vstupné údaje a zhodnotenie súčasného stavu 4
Posúdenie efektívnosti organizácie dopravy 9
Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity výmenou kontajnerov na odpad 10
Návrh nových parkovacích možností 11
Záverečné zhrnutie analýzy 14
Zoznam príloh 16

Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Hájik

1. etapa, analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity

Údaje o obstarávateľovi s spracovateľovi

Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Hájik je spracovaná na základe Zmluvy o dielo medzi:

Obstarávateľom: Mestom Žilina,

a zhotoviteľom: Stavebnou fakultou Žilinskej univerzity v Žiline, Katedrou cestného a environmentálneho inžinierstva

Riešiteľský kolektív:

Doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.
Doc. Ing. Matúš Kováč, PhD.
Doc. Ing. Eva Remišová, PhD.
Prof. Ing. Ján Čelko, CSc.
Ing. Matej Brna, PhD.
Ing. Michal Cingel, PhD.
Ing. Peter Pisca, PhD.

Konzultácie k navrhovanému riešeniu dopravy poskytoval odbor dopravy MsÚ:

RNDr. Radoslav Vozárik a Mgr. Ľuboš Slebodník

Konzultácie k záberu, resp. návrhu novej zelene poskytoval Útvar hlavného architekta mesta.

Ciele analýzy

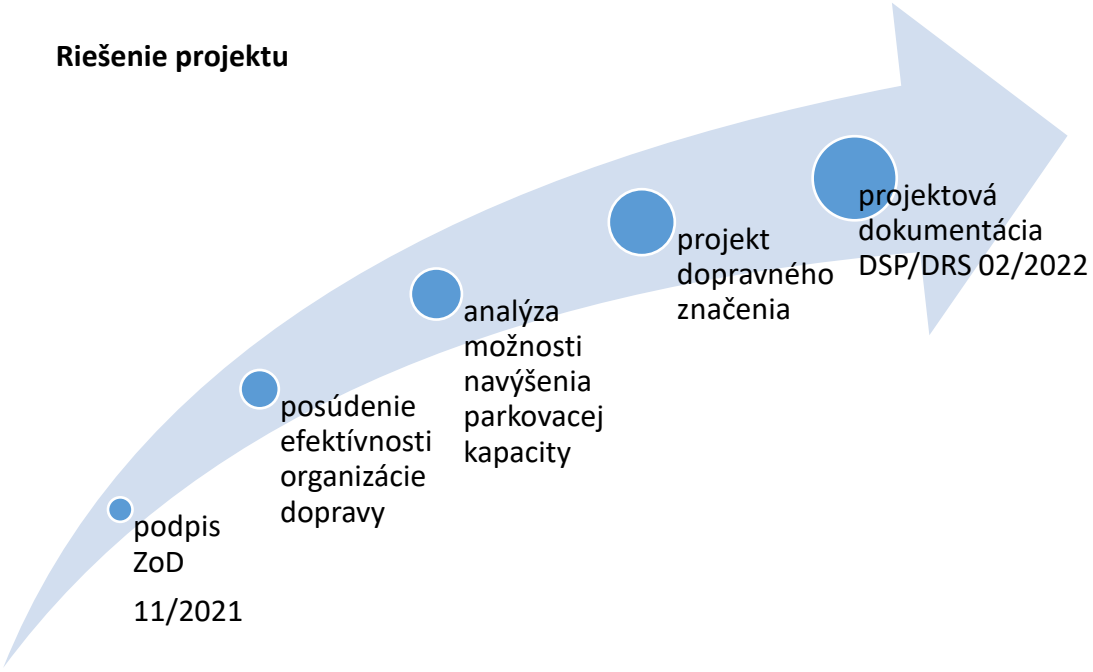
Účelom analýzy je určiť možnosti navýšenia parkovacej kapacity pre lokalitu sídliska Hájik formou samostatného parkovania alebo parkovania na miestnych komunikáciách, vrátane využitia miestnych komunikácií. Pri návrhu je potrebné citlivo pristupovať k záberu jestvujúcej zelene a rešpektovať potreby chodcov a cyklistov. V rámci analýzy je nevyhnutné zamerať sa na neefektívne využité verejné priestranstvá alebo zdevastovanú zeleň. Pri hľadaní možností na riešenie statickej dopravy je potrebné prehodnotiť efektívnosť súčasného stavu dopravy, navrhnúť prípadnú zmenu organizácie dopravy (zjednosmernenie, sprejazdnenie ulice, zokruhovanie lokality alebo zamedzenie prejazdu na ulici a pod). Okrem toho je možné optimalizovať vybavenie a prvky verejného priestranstva, ako sú stojiská na komunálny odpad a pod. za účelom vhodného využitia verejného priestoru. V rámci návrhu zmeny dopravného režimu je možné navrhnúť aj zrušenie niektorých parkovacích miest pokiaľ táto zmena prinesie celkovú pridanú hodnotu navrhovanej zmeny v organizácii dopravy s dôrazom na statickú

dopravu. Okrem toho je možnosť zamerať sa aj na návrh možnosti využitia parkovacích plôch súkromných spoločností ako odporúčanie na snahu o dohodu o využívaní rezidentmi.

Podklady

- ÚPN-M Žilina schválený uznesením MsZ v Žiline č.15/2012, vrátane jeho dodatkov č. 1 až 6 a VZN;
- ÚGD mesta Žilina, 2016
- Analýza obsaditeľnosti parkovacích miest v meste Žilina, 2019
- Katastrálna mapa (poskytnutá obstarávateľom;
- Ortofotomapa mesta Žilina (poskytnutá obstarávateľom);
- Polopodzemné kontajnerové stojiská Hájik, výkresová dokumentácia, 03/2021

Riešenie projektu



Vstupné údaje a zhodnotenie súčasného stavu

Hájik je v poradí štvrté žilinské sídlisko, ktoré je postavené západne od centra mesta. Rozkladá sa na prírodnej terase nad Závodím vo výške 420 m n.m., odkiaľ je malebný výhľad na mesto a pohorie Malá Fatra.

Výstavba panelového sídliska sa začala v roku 1987. Sídlisko môžeme rozdeliť na staršiu časť *Hájik I* a novšiu časť *Hájik II.* V roku 2007 bola intenzívna bytová výstavba ukončená. Došlo len k doplneniu zástavby po okraji sídliska. Na sídlisku býva približne 7 715 obyvateľov (2021), je to najmladšie a najmenšie sídlisko v Žiline. Súčasťou tohto sídliska je aj nový obytný súbor rodinných domov *Hájik - juh*, ako aj individuálne postavené rodinné domy.

V súčasnej dobe je pripravená štúdia pre rozšírenie *Hájik – Bradová* a pripravuje sa časť *Hájik – Hradisko*. V týchto častiach bude prevládať IBV.

Na sídlisku je základná škola, materská škola, nákupné stredisko COOP Jednota a OD Tesco, obchody, pošta, hromadné garáže a kostol Božieho milosrdenstva. Od roku 2002 na Hájiku premáva trolejbusová doprava, ktorá ho spája s centrom.

Obr.1 Poloha a vymedzenie sídliska Hájik nad mestskou časťou Závodie

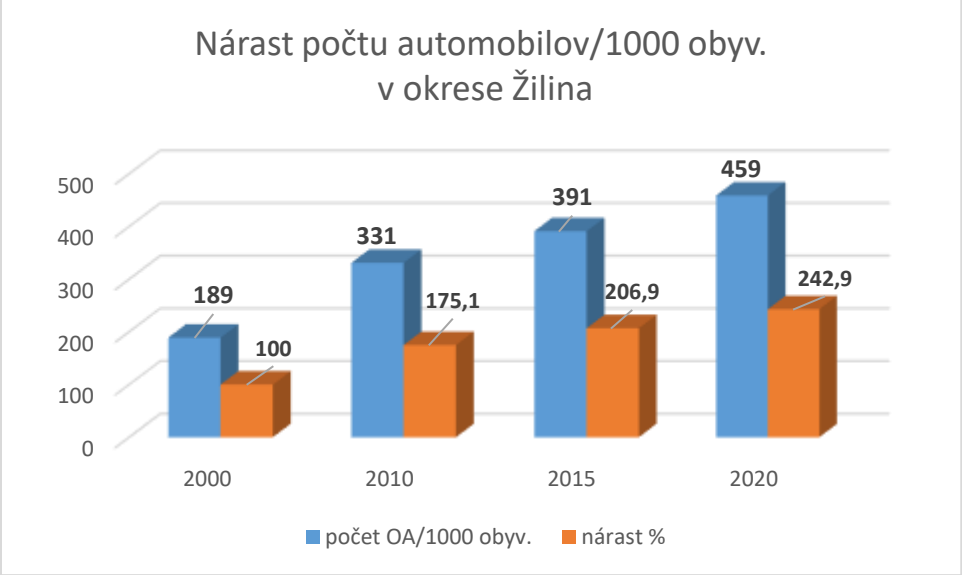
Za uplynulé roky možno všeobecne konštatovať prudký nárast osobných automobilov v súkromnom vlastníctve. Najmä v období po roku 2010 nastal prudký nárast počtu vozidiel. Tento fakt je možné pripísať nedostatočne rozvíjaným sieťam verejne osobnej dopravy, prípadne obmedzovaniu ich výkonov, neprimeranej cene za prepravu alebo neporovnateľnému času prepravy. Druhým vážnym faktom je razantné znižovanie ceny osobného vozidla a zvýšenie jeho dostupnosti.

Tab.1 Vývoj počtu osobných vozidiel v SR v rokoch 2000 až 2020[1]

rok	počet OA v SR	stupeň automobilizácie	počet OA/1000 obyv.	index rastu
2000	1 274 244	4,24	236	1,00
2010	1 669 065	3,25	307	1,30
2015	1 879 759	2,88	347	1,47
2020	2 439 986	2,24	447	1,89

[1] Vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR a PPZ SR

Táto situácia sa premieta aj do okresu Žilina, kde sa nárast počtu automobilov za posledných 10 rokov zvýšil o 68%.
Stupeň automobilizácie – počet obyvateľov územia (územného celku) pripadajúcich na jeden osobný automobil.



Obr.2 Nárast počtu automobilov na 1000 obyvateľov v okrese Žilina[2]

To je jednou z príčin, prečo je výrazný nedostatok parkovacích a odstavných miest na sídliskách. Tou podstatnou však je dlhodobé neriešenie situácie.
Sídlisko Hájik sa budovalo v období rokov 1987 – 2007. V období rokov 1974 až 2004 platila ČSN 73 6110, podľa ktorej sa navrhovali počty parkovacích a odstavných státí v nasledovnom znení:
obytné okrsky: 1 OM na 30 obyvateľov (pri stupni automobilizácie 1:5) alebo 1 OM na 20 obyvateľov (pri stupni automobilizácie 1:3,5).

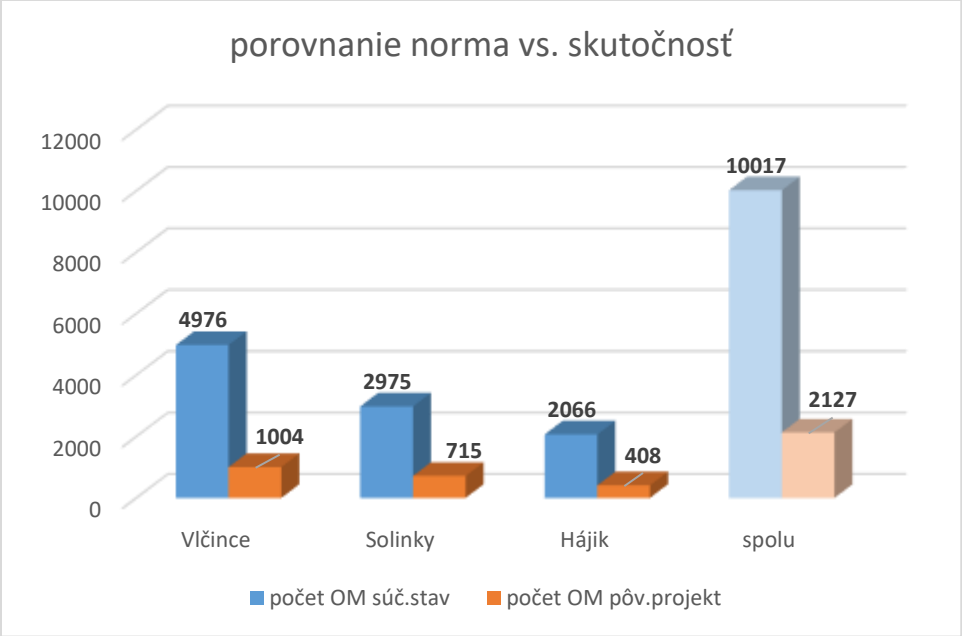
Ku významnejšej zmene ČSN 73 6110/Z1 došlo až v roku 2012, kedy sa OM[3] počítali podľa veľkosti bytov (jednoizbový byt 1 OM/byt; dvojizbový byt 1,5 OM/byt; troj- a viac izbový byt 2 OM/byt). V roku 2015 sa v STN 73 6110/Z2 výpočet upravil podľa obytnej plochy bytu bytov (byt do 60 m^2 1 OM/byt; byt do 90 m^2 1,5 OM/byt; byt nad 90 m^2 2 OM/byt). Z toho vyplýva, že kým v rokoch 2000 až 2012 výrazne narastal počet vozidiel v sídelných útvaroch, projektanti a developeri nemali povinnosť v oblasti navrhovať adekvátny počet odstavných státí.

Ak teda porovnáme situáciu dnešných sídlisk, ktoré boli budované od 80-tych rokov v Žiline, všetky sú pre statickú dopravu poddimenzované.

Hájik, výstavba v rokoch 1987 – 2007	> 8 tis. obyvateľov
Solinky, výstavba v rokoch 1981 – 1988	> 14 tis. obyvateľov
Vlčince, výstavba v rokoch 1971 – 1982	> 20 tis. obyvateľov

[2] Vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR a PPZ SR

[3] OM – odstavné miesto, PM – parkovacie miesto



Obr.3 Porovnanie normových požiadaviek na odstavné miesta a dnešný stav

Súčasná situácia parkovacích a odstavných miest na sídlisku Hájik

V októbri 2019 sa uskutočnil prieskum rezidentského parkovania. Na sídliskách sa prieskum statickej dopravy uskutočnil v čase od 10,00h do 12,00h jedno rázovým zistením obsadenia parkovacích státí.

V nočných hodinách sa prieskum realizoval formou zápisu EČV všetkých vozidiel, ktoré sa nachádzali v dobe od 22,00h dňa 22.10. do 02.00h dňa 23.10.2019 v sledovanej lokalite. Cieľom tejto časti prieskumu bolo zmapovať využívanie jednotlivých odstavných miest rezidentmi.

Tab.2 Obsadenosť parkovacích a odstavných státí (r.2019)

Sídlisko	*Skutočný počet odstavných státí (bez P)**	*NOC parkujúce vozidlá*	*NOC rozdiel*	*DEŇ max. hodina*
Hájik	2066	*2552*	486	140

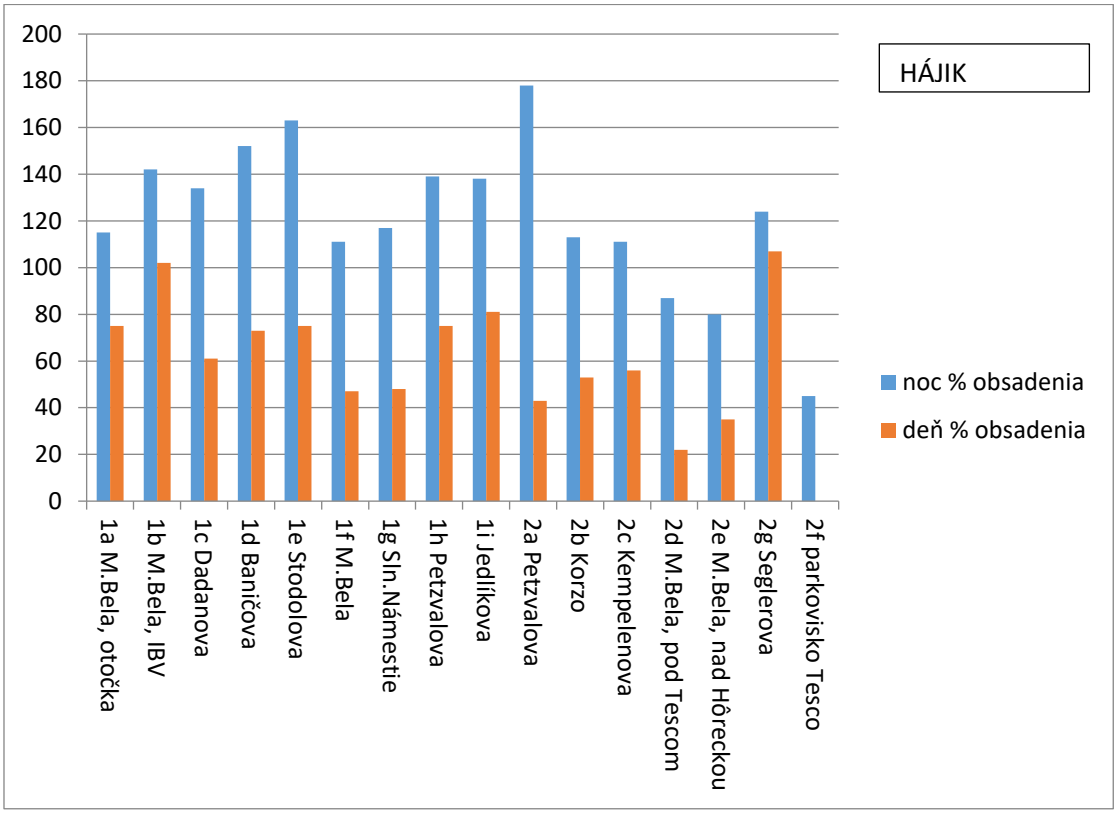
*Pozn.: * veľkokapacitné parkoviská*

Rezidenti využívajú na parkovanie aj plochy, ktoré na to nie sú určené, zelené plochy a plochy, ktoré by sa mohli využívať ako športové plochy.

Z prieskumu vyplynulo, že na sídlisku parkujú aj dodávky (v noci ich tam bolo zaznamenaných 176) a doteraz sa tam vyskytujú, nakoľko mesto nemá určené priestory na ich parkovanie. V budúcnosti by to malo byť parkovisko pri križovatke ul. M. Bela a Kvačalovej. Absentujúca parkovacia politika by znížila aj počet parkujúcich firemných vozidiel (právnické osoby 14%, 352 voz).

Obr. 4 Parkovanie na plochách, ktoré na to nie sú určené

Zjednodušene možno konštatovať, že pri obmedzení parkovania nákladných vozidiel a firemných vozidiel na sídlisku, napr. VZN (a dôslednou kontrolou) by sa situácia s nedostatkom parkovacích státí zlepšila. Firemné vozidlá, ktoré sa používajú na osobné účely ako jediné vozidlo v rodine by bolo potrebné riešiť parkovacou kartou, resp. povolením.



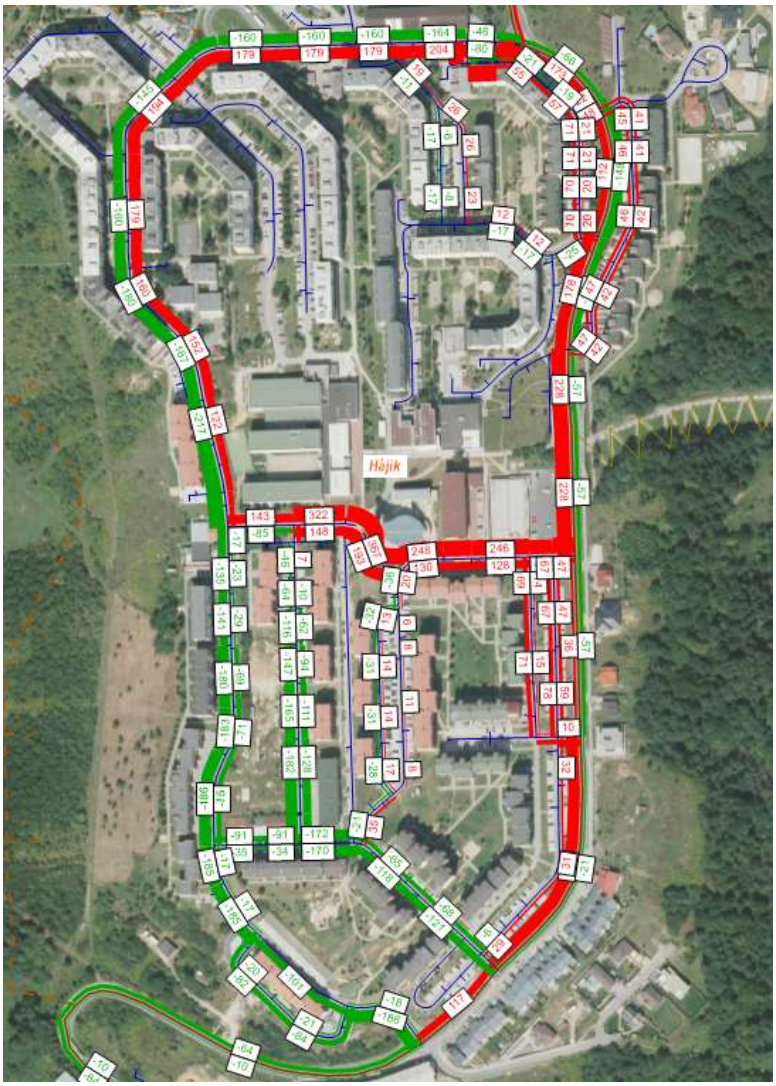
Obr.5 Porovnanie obsadenia parkovacích a odstavných státí na sídlisku Hájik cez deň a v noci

Z grafického vyhodnotenia prieskumu je zrejmé, že takmer všetky odstavné státia, okrem časti ulice M. Bela (2d, 2e) na sídlisku Hájik sú v noci plne obsadené a celková kapacita je prekročená nad 100% hranicu.

Posúdenie efektívnosti organizácie dopravy

Pre výpočet dopadu zmeny trasovanie dopravných prúdov vplyvom zmeny organizácie dopravy bol použitý dopravný model mesta Žilina.
Smerovanie dopravy na sídlisku Hájik bolo spracované na základe údajov z prieskumu statickej dopravy. Každá parkovacia plocha bola definovaná ako samostatný konektor dopravného napojenia. Takýmto spôsobom sa dosiahla optimálna distribúcia dopravy zo sídliska.
Zmena organizácie dopravy formou čiastočného zjednosmernenia alebo celkového zjednosmernenia ul. Petzvalova bolo posúdené v nasledovných scenároch:

a. **Scenár 0** - súčasná situácia dopravného zaťaženia ako stav S0
b. **Scenár 1** - kombinácia súčasného stavu S0 s navrhovaným prepojením ul. Petzvalova s ul. Mateja Bela (okolo kostola).
c. **Scenár 2** -čiastočné zjednosmernenie ul. Petzvalova ako stav S2, kde sa už uvažovalo s dobudovaním krátkeho prepojenia ul. Kempelenova a Korzo.



Obr.6 Rozdielový diagram dopravy pre navrhované prepojenie ul. Petzvalova a ul. M. Bela

Z porovnania modelovaných scenárov, ktoré sú podrobne uvedené v prílohe 1 je možné konštatovať:

- Prepojenie Petzvalovej ulice a ul. Mateja Bela zaťaží Kempelenovu Ulicu (stav S1) intenzitou dopravy cca 500 voz/24h. Vzhľadom na funkciu územia sa tento nárast očakáva najmä v ranných a popoludňajších hodinách, teda v čase pohybu detí do blízkej ZŠ.
- Okrem toho je aj technická realizácia tohto prepojenia náročná, výškové pomery terénu nie sú vhodné pre dobudovanie tohto prepojenia (pozdĺžny sklon terénu dosahuje cca 10%);
- Zjednosmernenie časti ulice Petzvalova (stav S2) vyvolá výrazné zaťaženie ul. Matej Bela v smere od Kvačalovej ulice – cca 300 voz/24.

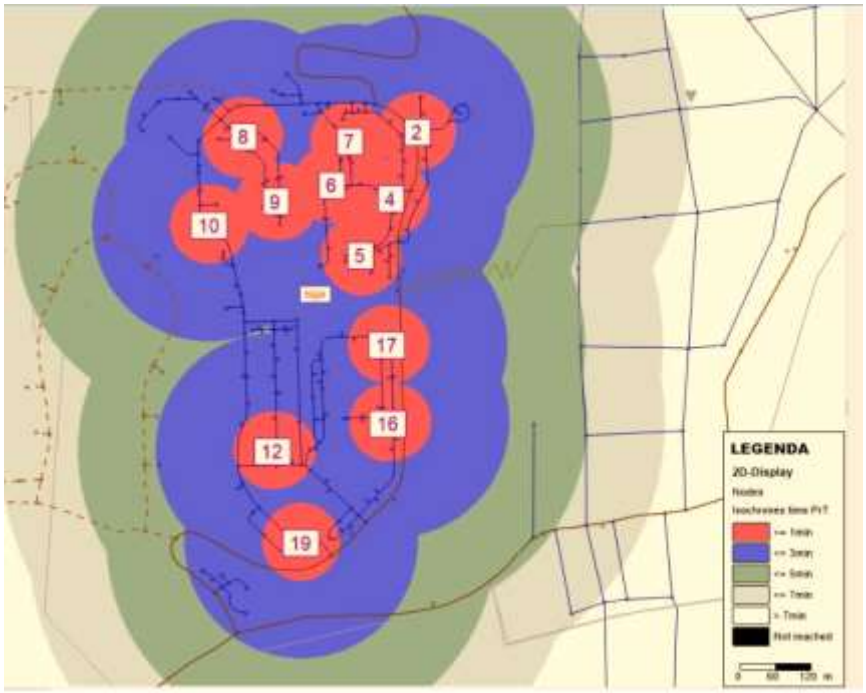
***Celkový záver** z posúdenia modelovaných scenárov: zjednosmernenie ul. Petzvalova nie je výhodné, neprinesie žiadané výsledky, preto ho neodporúčame.*

Z tohto dôvodu nebude riešený ani nový projekt dopravného značenia na sídlisku. Bude doplnené len DZ v súvislosti s novovzniknutými parkovacími a odstavnými miestami a novými parkovacími plochami.

Ďalšie analýzy budú zamerané na hľadanie možností navýšenia parkovacej kapacity na teréne v rámci priestorov sídliska, na ktorých nebude dochádzať k nadmernému záberu zelene.

Zjednosmernenie ul. Petzvalova nie je vhodným riešením, nakoľko sídlisko bolo projektované pre obsluhu dopravou prostredníctvom vytvorenia okruhu ulicami M. Bela a ul. Petzvalovou tak, aby priestor medziblokov zostal relatívne upokojený. Preto tam nie sú komunikácie, ktoré by prepájali tento okruh.

Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity výmenou kontajnerov na odpad



Obr. 7. Dochádzkové vzdialenosti ku VKK (1 min – červená, 3 min - modrá)

Jednou z možností navýšenia počtu odstavných státí na teréne je aj optimalizácia umiestnenia kontajnerov na odpad. Mesto Žilina pripravuje na sídlisku Hájik rozmiestnenie veľkokapacitných polopodzemných kontajnerov (VKK).
Pre potreby zistenia, či je možné odstrániť pôvodné malé kontajnery, bolo vykonané overenie dochádzkovej vzdialenosti ku plánovaným novým VKK. Dostupnosť VKK na všetkých stanovištiach sa pohybuje do 3 minút. Pri posúdení sme uvažovali s pohodlnou chôdzou (4 km/h). Na základe tohto zistenia bol vykonaný audit súčasného rozmiestnenia kontajnerov a zistený počet parkovacích a odstavných státí, ktoré zaberú nové VKK, resp. ktoré sa uvoľnia odstránením pôvodných malých kontajnerov.

Na základe zistenia, že VKK sú dostupné pre všetky bytové domy, je možné malé kontajnery odstrániť z parkovacích plôch. Na niektorých miestach sú už vybudované ochranné „klietky" na kontajnery. Po diskusia s pracovníkmi MsÚ navrhujeme, aby tieto boli ponechané, buď na pôvodné účely alebo na iné využitie, napr. na parkovanie bicyklov a pod.
Následne bola vykonaná analýza možných úspor odstavných stojísk odstránením malých kontajnerov. Ich rozmiestnenie a poloha boli fyzicky odkontrolované.
Zistilo sa, že na sídlisku je vybudovaných 5 ochranných klietok na malé kontajnery a je tam umiestnený 1 betónový box na komunálny odpad.

***Celkovo** len výmenou malých kontajnerov na odpad za VKK je možné získať 23 odstavných státí. Podrobné vyhodnotenie je uvedené v prílohe 2.*

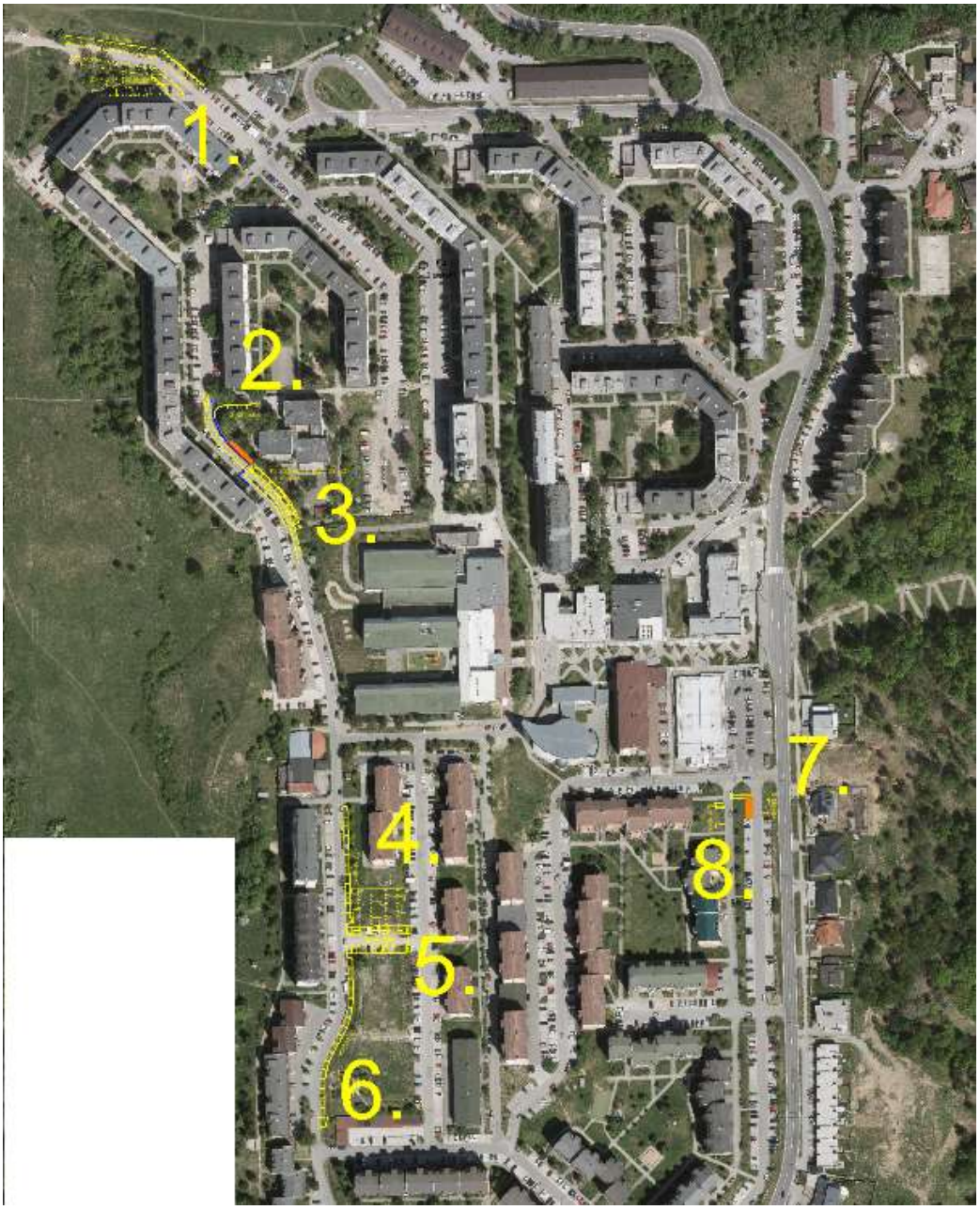
S riešením je potrebné počkať do realizácie projektu polopodzemných stojísk a následne po odstránení súčasných stojísk bude zrejmé, kde sa dá dobudovať parkovanie a kde sa len uvoľní.

Návrh nových parkovacích možností

Nové parkovacie možnosti boli analyzované v dvoch úrovniach: 1/ ako parkovacie plochy a 2/ ako doplňujúce odstavné státia (zahusťovanie) v miestach, kde to priestorové možnosti ešte dovoľujú za predpokladu, že sa nezničí plnohodnotná zeleň a na MK zostane k dispozícii priechodný profil pre záchranné zložky.
V 1. úrovni boli vytypované 2 lokality, kde je možné navrhnúť plošné parkovanie:

Lokalita 1 – ul. Dadanova, na konci ulice smerom ku vodárni,
Lokalita 5 – prieluka pri športovom ihrisku medzi Korzom a ul. Petzvalovou;

Lokality boli riešené variantne a predložené na posúdenie ÚHA mesta Žilina, v rámci koncepcie mestskej zelene vzhľadom na skutočnosť, že niektoré časti zasahovali na trávnaté časti územia alebo do blízkosti vzrastlých porastov.



Obr.8 Situácia riešených lokalít

Návrh plošného parkovania na pozemkoch, ktoré sú už zdevastované

V rámci analýzy bola overená možnosť riešenia parkovísk s väčšou plochou, ktoré sú navrhnuté na pozemkoch, ktoré sú už v súčasnej dobe zdevastované nepovoleným parkovaním alebo iným spôsobom, určite nie sú plnohodnotnými zelenými plochami. Tieto riešenia boli navrhované alternatívne, príloha 3:

a. Lokalita 1 - Dadanova, variant 1- parkovanie len na mestskom pozemku pre 33 stojísk s možnosťou úpravy pre ďalších 18 státí, kde vozidlá už teraz parkujú na neupravenom teréne,
b. Lokalita 1 - Dadanova, variant 2 - parkovanie rozšírené aj na časť súkromného pozemku, kde by sa kapacita navýšila o ďalších 26 odstavných stojísk,
c. Lokalita 5 - Korzo, variant 1 - parkovania v prieluke medzi bytovými domami v dvoch radoch s kapacitou 25 odstavných stojísk,

d. Lokalita 5 - Korzo, variant 2 - parkovanie rozšírené na väčšiu časť pozemku s kapacitou 53 odstavných stojísk;

Zhodnotenie navrhovaných variantov parkovacích plôch

Na základe prerokovania ponúknutých variantných riešení sme s pracovníkmi MsÚ a ÚHA dňa 19.12.2021 dospeli k záveru, že pre rozpracovanie v projektovej dokumentácii sa budú riešiť varianty 1 – na Dadanovej ulici cca 30 nových odstavných státí a 18 státí s upraveným povrchom (a zachovaním vzrastlých stromov, ktoré označili pracovníci ÚHA) a taktiež variant 1 v prieluke - menší variant s 25 odstavnými miestami s novou výsadbou stromov .

Návrh na doplnenie odstavných státí

V 2. úrovni boli navrhnuté doplňujúce úpravy pre doplnenie odstavných státí:

Lokalita 2 – ul. Petzvalova (pri MŠ)
Lokalita 3 – ul. Petzvalova (za MŠ)
Lokalita 4 - ul. Petzvalova 1 (priebežne)
Lokalita 6 - ul. Petzvalova 2 (priebežne)
Lokalita 7 – Kempelenova 1 – doplnenie chodníka pre peších a OM (pri Tesco)
Lokalita 8 – Kempelenova 2 – doplnenie OM (oproti lokalite 7)

Niektoré lokality boli riešené taktiež variantne (príloha 4) a predložené na posúdenie ÚHA mesta Žilina, vzhľadom na skutočnosť, že niektoré časti zasahovali na trávnaté časti územia alebo do blízkosti vzrastlých porastov. Nakoľko sme chceli predísť narušeniu koreňového systému vzrastlých stromov, v rámci koncepcie mestskej zelene sme volili konzultácie na ÚHA.

Na základe konzultácií s pracovníkmi ÚHA boli navrhované riešenia upravené tak, aby zodpovedali štandardizovaným podmienkam výsadby zelene na parkoviskách.

Celkový záver ku návrhu na doplnenie odstavných státí

- *Návrh v lokalite 2 (3 OM) je možné realizovať;*
- *V lokalite 3 je reálny len variant 1, nakoľko zjednosmernenie Petzvalovej ul. nie je aktuálne; Parkovanie tam síce čiastočne funguje aj teraz, ale zasahuje do prejazdného profilu ulice a tvarovky vo svahu sú rozbité. Posunutím pozdĺžneho parkovania viac do svahu získame komfortnú prejazdnú šírku Petzvalovej ulice a 7 regulárnych OM; Treba však upozorniť na fakt, že takáto stavebná uprava si vyžiada vybudovanie zárubného múru, čo je ekonomicky náročné a predraží vybudovanie OM.*
- *v lokalite 4 sa nachádzajú vzrastlé stromy, ktoré je potrebné zachovať. Po konzultácii sme zistili, že bude vhodné skrátiť priestor na parkovanie a 12 pozdĺžnych státí nahradiť 7 kolmými a dobudovať chodník k prvkom workoutu;*
- *v lokalite 6 taktiež dôjde ku zníženiu počtu odstavných miest, bude ich 15, nakoľko sa zachová vzrastlá borovica a na každé 4 odstavné státia sa vynechá 1 miesto na vysadenie stromu;*
- *z lokalít 7 a 8 na Kempelenovej sa vybuduje len lokalita 7, chodník a 5 OM.*

Pri návrhu, kde to bude relevantné, bude zachované pravidlo, na každé 4 parkovacie miesta jeden veľký strom osadený tak, aby aspoň čiastočne svojou korunou tienil parkovacie miesto.

Záverečné zhrnutie analýzy

Celkovo po analýze situácie a zhodnotení možností riešenia statickej dopravy na sídlisku Hájik bolo navrhnutých viacero riešení na doplnenie a rozšírenie možnosti riešenia parkovacích a odstavných miest.

Vychádzali sme zo zistenia, že zjednosmernenie ul. Petzvalova, nie je vhodným riešením a ďalej sme ho nerozvíjali.

Zhodnotili sme možnosti vzniku voľných odstavných miest po osadení VKK, ale tie budú reálne až po zrealizovaní tohto projektu.

Navrhli sme 8 lokalít, kde by bolo pragmaticky aj reálne možné vybudovať nové odstavné státia na teréne, pričom by nedošlo k významnému zásahu do zelených plôch.

Výsledné zhrnutie možno prezentovať v dvoch rovinách, ako optimistické, kedy by sa vybudovali všetky navrhnuté odstavné státia bez diskusie alebo ako realistické, pri ktorom prebehla diskusia s pracovníkmi MsÚ a ÚHA. Výsledkom diskusie bolo rešpektovanie požiadaviek ÚHA, aby sa zachovali v čo najväčšej miere zelené plochy a hlavne vzrastlá zeleň.

Optimistický návrh obsahuje variantné riešenia navrhnuté s max. počtom odstavných státí na danej lokalite:

1. **Návrh parkoviska Dadanova**
   Variant 2: pôvodných **33 OM** (+ 18 OM na úpravu parkovacej plochy) a ďalších **26 OM –** parkovisko vybudované na mestskom pozemku a časti súkromného pozemku
2. **Petzvalova** pred MŠ **3 OM** (doplnenie pozdĺžnych státí)
3. **Petzvalova za MŠ** (získa sa dostatočný priechodný prierez komunikácie)
   Variant 1: ponechanie pozdĺžneho státia na oboch stranách, zárez do svahu pre **7 OM**
   Var. 2 a 3 boli navrhované pre zjednosmernenie
4. **Petzvalova 12 OM** pozdĺžnych (2,2 m na zeleni)
5. **Parkovisko Korzo**
   Variant : riešenie väčšieho parkoviska pre **53 OM**
6. **Petzvalova** ul. **18 OM** pozdĺžnych (záber 2,2 m zelene)
7. **Kempelenova** ..... **5 OM** od ul. M. Bela a dobudovanie chodníka ku VKK
8. **Kempelenova** ..... **6 OM** oproti lokalite 7

Optimistický variant riešenia by mohol predstavovať **163 nových odstavných státí.**

Realistický návrh obsahuje variantné riešenia zodpovedajúce požiadavkám ÚHA a štandardizovaným podmienkam výsadby zelene na parkoviskách:

1. **Návrh parkoviska Dadanova**
   Variant 1: parkovisko vybudované len na mestskom pozemku – 33 OM (+ 18 OM na úpravu parkovacej plochy), nakoniec upravených na **22 OM**, aby sa zachovali vzrastlé stromy
2. **Petzvalova** pred MŠ **3 OM** (doplnenie pozdĺžnych státí)
3. **Petzvalova za MŠ** (získa sa dostatočný priechodný prierez komunikácie)
   Variant 1: ponechanie pozdĺžneho státia na oboch stranách, zárez do svahu s vybudovaním zárubného múru pre **7 OM** (finančne náročná investícia)
   Variant 2 a 3 boli navrhované pre zjednosmernenie
4. **Petzvalova 7 OM** kolmých a nový chodník ku workoutu
   (Pôvodný návrh bol upravený podľa požiadavky ÚHA)
5. **Parkovisko Korzo**
   Variant 1 riešenie väčšieho parkoviska pre **25 OM**
6. **Petzvalova** ul. **15 OM** pozdĺžnych (menej o 3 OM, zostane vzrastlá zeleň)
7. **Kempelenova** ..... **5 OM** vpravo a dobudovanie chodníka ku VKK
8. **Kempelenova** ..... nebude sa realizovať.

   Realistický variant riešenia by mohol predstavovať **95 nových odstavných státí.**

Spolu možno dosiahnuť zvýšenie kapacity pre odstavovanie vozidiel na sídlisku Hájik pre realistický variant o 107 odstavných státí, 84 nových státí a 23 státí, ktoré sa uvoľnia po osadení VKK a odstránení malých kontajnerov.
Pre optimistický variant by to bolo navýšenie o 186 odstavných státí, 163 nových státí a 23 státí, ktoré sa uvoľnia po osadení VKK a odstránení malých kontajnerov.

Konečné navrhované riešenie, 93 nových odstavných státí uvedené v prílohe 5, obsahuje nasledovné riešené lokality:

Lokalita 1 - parkoviska Dadanova: 22+ 18 OM
Lokalita 2 – ul. Petzvalova: pred MŠ **3 OM** (doplnenie pozdĺžnych státí)

Lokalita 4 – ul. Petzvalova: 7 OM (kolmé státia so zachovaním zelene a nový chodník ku workoutu)

Lokalita 5 - parkovisko Korzo: 25 OM (vrastlé stromy za druhým radom odstavných státí)
Lokalita 6 - Petzvalova ul.: 13 OM (pozdĺžne státia, zachovaná vzrastlá zeleň)

Lokalita 7 – ul. Kempelenova: 5 OM (vpravo a dobudovanie chodníka ku VKK)

ZOZNAM PRÍLOH

PRÍLOHA 1

Posúdenie efektívnosti organizácie dopravy na sídlisku Hájik

PRÍLOHA 2

Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity výmenou kontajnerov na odpad

PRÍLOHA 3

Návrh plošného parkovania na pozemkoch

PRÍLOHA 4

Návrh na doplnenie odstavných státí

PRÍLOHA 5

Situácia konečného riešenia (el.verzia)