



**ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE**  
Stavebná  
fakulta

Katedra cestného  
a environmentálneho inžinierstva

## **Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Solinky**

1. etapa

Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity

Žilina, máj 2022



## Obsah

|   |    |
|---|----|
| Údaje o obstarávateľovi s spracovateľovi .....  | 3  |
| Ciele analýzy .....   | 3  |
| Vstupné údaje a zhodnotenie súčasného stavu .....   | 4  |
| Súčasná situácia parkovacích o odstavných miest .....                                       | 7  |
| Posúdenie efektívnosti organizácie dopravy .....  | 9  |
| Analýza reálnosti výstavby parkovacích domov podľa návrhu strategických dokumentov mesta... | 11 |
| Návrh nových odstavných a parkovacích možností .....  | 12 |
| Záverečné zhrnutie analýzy .....  | 16 |



## Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Solinky

### 1. etapa, analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity

#### Údaje o obstarávateľovi s spracovateľovi

*Optimalizácia statickej dopravy na sídlisku Solinky* 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 a návrhu novej zelene poskytoval Útvar hlavného architekta mesta.

#### Ciele analýzy

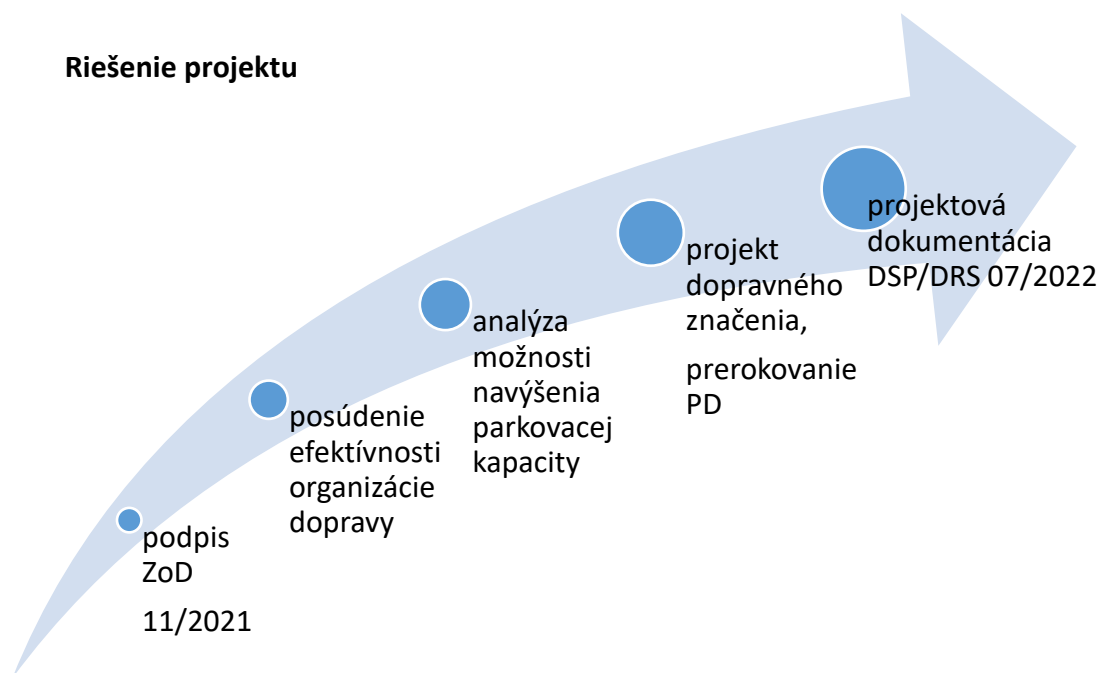
Účelom analýzy je určiť možnosti navýšenia parkovacej kapacity pre lokalitu sídliska Solinky formou samostatného parkovania alebo parkovania na miestnych komunikáciách, vrátane využitia miestnych komunikácií. Pri návrhu je potrebné citlivo pristupovať k záberu jestvujúcej zelene a rešpektovať potreby chodcov a cyklistov. V rámci analýzy je nevyhnutné zamerať sa na neefektívne využitie verejných priestranstiev alebo zdevastovanú zeleň. Pri hľadaní možností na riešenie statickej dopravy je potrebné prehodnotiť efektívnosť súčasného stavu dopravy, navrhnúť prípadnú zmenu organizácie dopravy (napr. sprepážovanie slepej ulice). Okrem toho je možné optimalizovať vybavenie a prvky verejného priestranstva, ako sú športoviská v medziblokoch, 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);
- Koncepcia rozvoja vonkajších verejných ihrísk v meste Žilina, 2020
- Urbanistická štúdia – Revitalizácia vnútrobloku Centrum Solinky, 11/2021

## Riešenie projektu

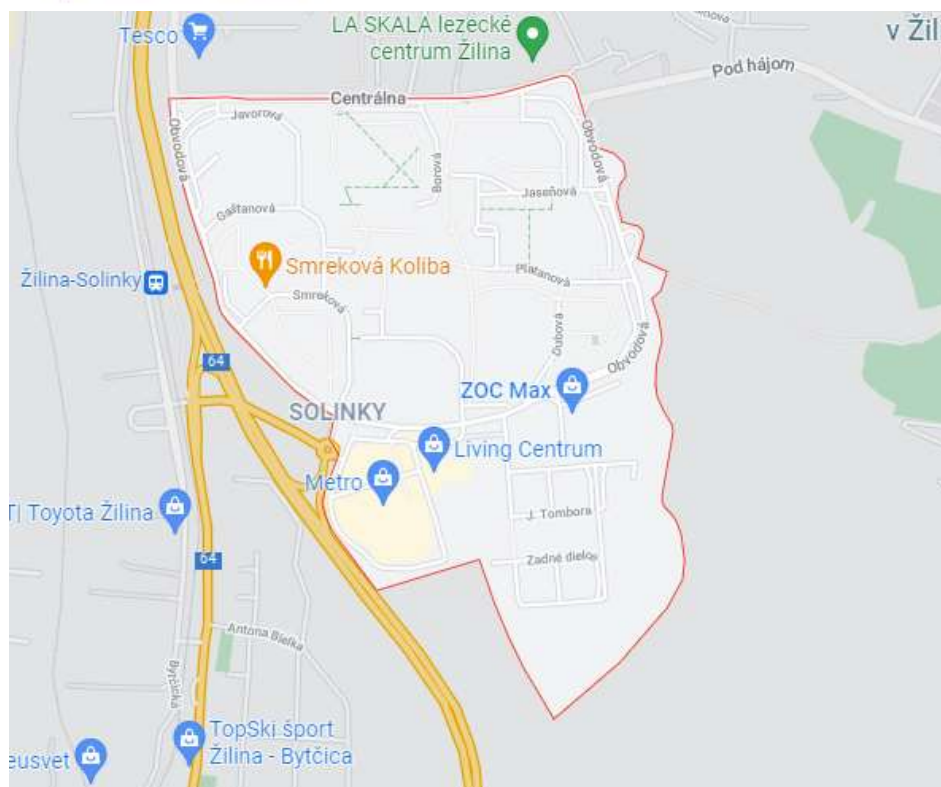


## Vstupné údaje a zhodnotenie súčasného stavu

**Solinky** sú v poradí tretie žilinské sídlisko, ktoré je postavené južne od centra mesta..

Výstavba panelového sídliska sa začala v roku 1981 a bola ukončená v roku 1988. Ako prvé boli v roku 1981 postavené obytné domy na Javorovej a Gaštanovej ulici. Posledné boli postavené obytné domy na Osikovej ulici. V 90-tych rokoch došlo len k doplneniu zástavby o dva obytné domy s viacúčelovým využitím pre obchodné priestory a poštu. Na sídlisku je postavených cca 4 310 bytov a býva tam približne 12 577 obyvateľov (2019). Súčasťou sídliska je aj Kostol Dobrého pastiera. Sídlisko je ohraničené ulicami Centrálna a Obvodová. Plynule na výstavbu bytových domov sídliska za ul. Obvodová nadväzuje IBV v časti Prielohy. Neďaleko sídliska sa nachádza Lesopark Chrást, ktorý prepája túto mestskú časť s časťou Vlčince.

Na sídlisku Solinky sú základné školy, materské školy, nákupné stredisko Billa a v tesnej nadväznosti na sídlisko sa nachádzajú pri Obvodovej ul. OC Max, OC Metro a z druhej strany pri ul. Centrálna OC Tesco a Lidl.



Obr.1 Poloha a vymedzenie sídliska Solinky (zdroj: Žilínak)

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 verejnej osobnej dopravy, prípadne obmedzovaniu ich



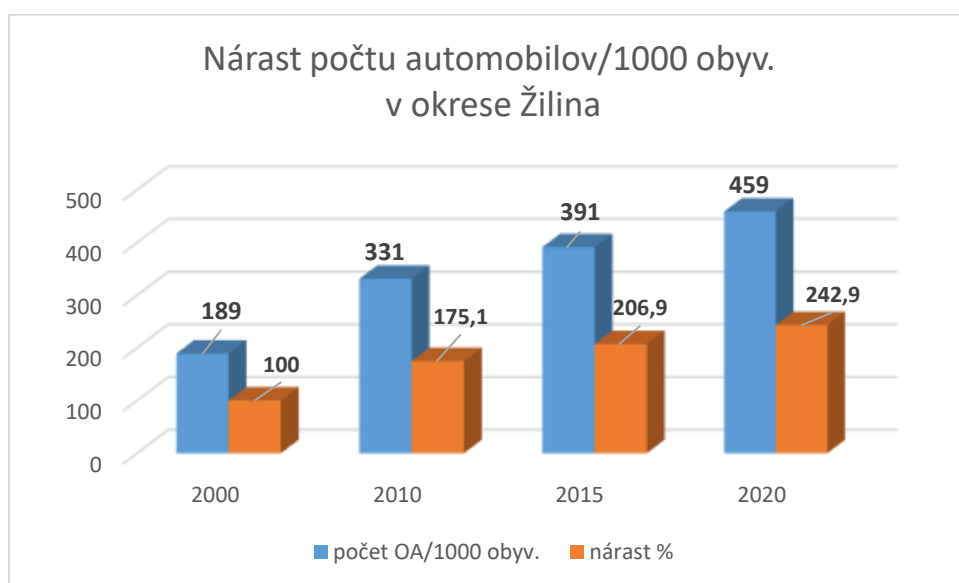
výkonov, neprimeranej cene za prepravu alebo neporovnateľnému času prepravy. Druhým vážnym faktorom je razantné znižovanie ceny osobného vozidla a zvýšenie jeho dostupnosti.

Tab.1 Vývoj počtu osobných vozidiel v SR v rokoch 2000 až 2020<sup>1</sup>

| rok  | počet OA<br>v SR | stupeň<br>automobilizácie | počet<br>OA/1000 obyv. | index<br>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           |

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<sup>2</sup>

To je jednou z príčin, prečo je výrazný nedostatok parkovacích a odstavných miest na sídliskách.

Tou podstatnou však je dlhodobé neriešenie situácie.

Sídlisko Solinky sa budovalo v období rokov 1981 – 1988. V období rokov 1974 až 2004 platila ČSN 73 6110, podľa ktorej sa navrhovali počty parkovacích a odstavných státí nasledovne:

obytné okrsky: 1 OM na 30 obyvateľov (pri stupni automobilizácie 1:5) alebo 1 OM na 20 obyvateľov (pri stupni automobilizácie 1:3,5).

<sup>1</sup> Vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR a PPZ SR

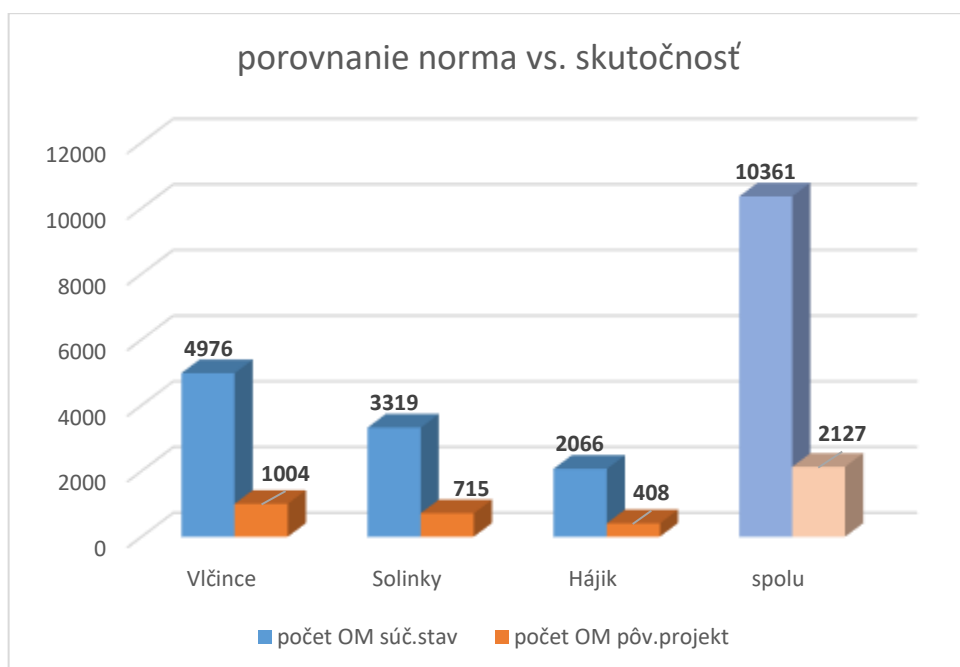
<sup>2</sup> Vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR a PPZ SR



Ku významnejšej zmene ČSN 73 6110/Z1 došlo až v roku 2012, kedy sa OM<sup>3</sup> 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<sup>2</sup> 1 OM/byt; byt do 90 m<sup>2</sup> 1,5 OM/byt; byt nad 90 m<sup>2</sup> 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  |
| <b>Solinky</b> , výstavba v rokoch 1981 – 1988 | > 13 tis. obyvateľov |
| Vlčince, výstavba v rokoch 1971 – 1982         | > 20 tis. obyvateľov |



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

#### Súčasná situácia parkovacích a odstavných miest na sídlisku Solinky

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.

<sup>3</sup> OM – odstavné miesto, PM – parkovacie miesto

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

| Sídliisko | Skutočný počet<br>odstavných státí (bez P)* | NOC<br>parkujúce<br>vozidlá | NOC<br>rozdiel | DEŇ<br>park. vozidlá<br>max. hodina |
|-----------|---|-----------------------------|----------------|-------------------------------------|
| Solinky   | 3319  | 3603                        | 284            | 229                                 |

Pozn.: \* veľkokapacitné parkoviská

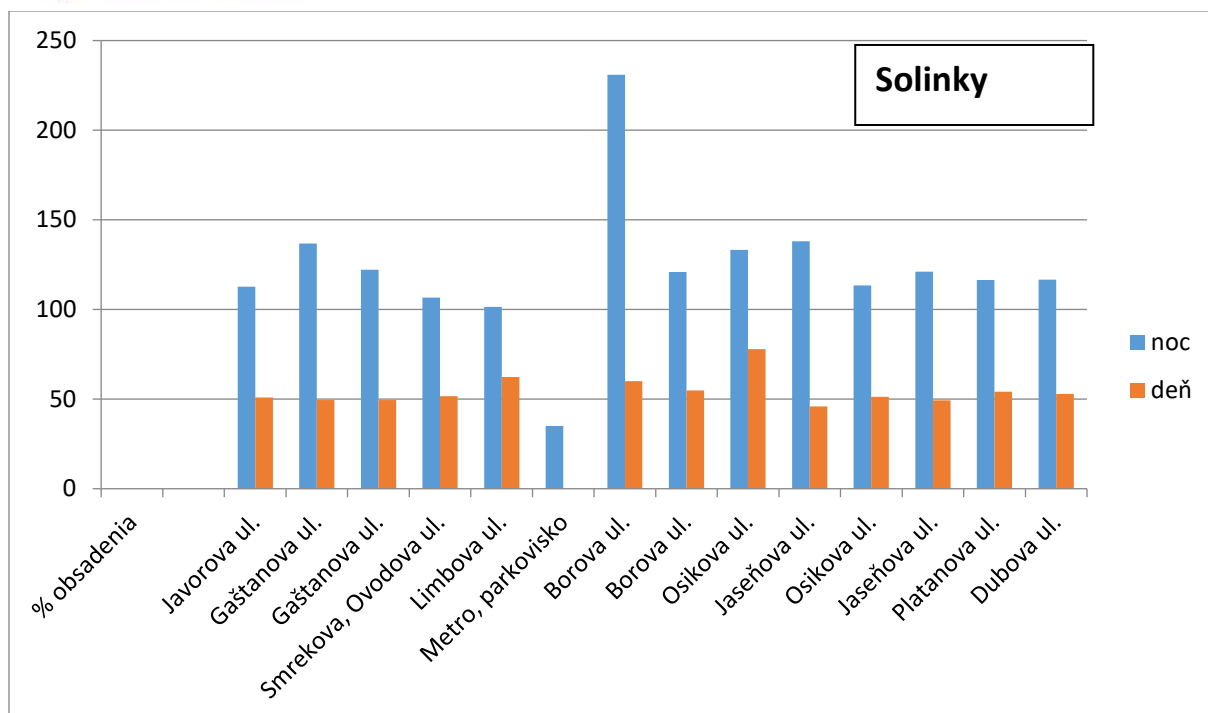
Rezidenti využívajú na parkovanie aj plochy, ktoré na to nie sú určené, zelené plochy a plochy, ktoré by sa mohli využívať ako športové plochy.

Z prieskumu vyplynulo, že na sídlisku parkujú aj dodávky (v noci ich tam bolo zaznamenaných 162) a doteraz sa tam vyskytujú, nakoľko mesto nemá určené priestory na ich parkovanie. Vhodne zvolená parkovacia politika by mohla znížiť aj počet parkujúcich firemných vozidiel (právnické osoby 18%, 452 voz).



Obr. 4 Parkovanie na plochách, ktoré na to nie sú určené (pôvodne ihrisko)

Zjednodušene možno konštatovať, že pri obmedzení parkovania nákladných vozidiel, dodávok 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 vhodnou formou.



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

Z grafického vyhodnotenia prieskumu je zrejmé, že všetky odstavné státi na sídlisku Solinky sú v noci plne obsadené a celková kapacita je prekročená nad 100% hranicu. Najviac kapacitne poddimenzovanou oblasťou sú ulice: Borová, Gaštanová, Osiková, Jaseňová.

## Posúdenie efektívnosti organizácie dopravy

Na základe požiadavky MsÚ sme hľadali možnosti zefektívnenia organizácie dopravy, ktoré by poprípadе mohli viesť k zlepšeniu situácie na ul. Centrálna. Sledovali a posudzovali sa možnosti prepojenia ulíc, zmeny organizácie dopravy, možnosti sprístupnenia inou ako nemotorovou dopravou.

Možnosť dopravného prepojenia Borovej ulice s Gaštanovou alebo Jaseňovou ulicou bola preverená v dopravnom modeli mesta Žilina. V prvom kroku boli aktualizované váhy distribúcie dopravy na ploche sídliska Solinky. Počiatok, resp. koncový bod cesty je v modeli riešený podľa počtu PM/OM, ktorý bol presne zistený dopravným prieskumom statickej dopravy.

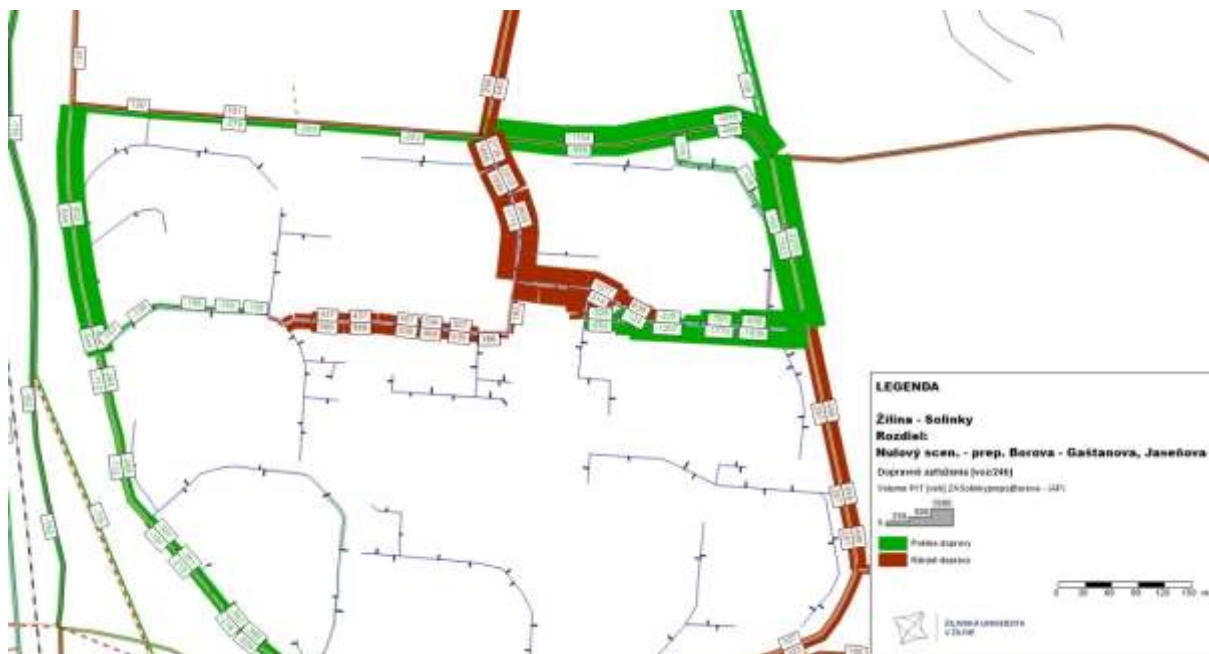
Pre výpočet dopadu zmeny trasovania dopravných prúdov vplyvom zmeny organizácie dopravy bol použitý dopravný model mesta Žilina.

Smerovanie dopravy na sídlisku Solinky 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 bola posúdená v nasledovných scenároch:

- Scenár 0** - súčasná situácia dopravného zaťaženia ako stav S0;
- Scenár 1** - kombinácia súčasného stavu S0 s navrhovaným dobudovaním prepojenia ul. Borová s ul. Gaštanová (okolo garáží);

- c. **Scénar 2** - kombinácia súčasného stavu S0 s navrhovaným prepojením Borová – Jaseňová  
d. **Scénar 3** - kombinácia súčasného stavu S0 s navrhovaným prepojením Borová – Gaštanova - Jaseňová



Obr.6 Rozdielový diagram dopravy, zmena dopravného zaťaženia po prepojení ulíc Gaštanova – Jaseňová - Borová

Z modelového riešenia vyplývajú nasledovné dopady:

- Prepojenie výrazne navýši dopravné zaťaženie na Borovej a Gaštanovej ulici. V lokalite sa prejaví dopad tranzitného prepojenia Soliniek. Dopravné zaťaženie sa v extrémnom prípade predpokladá vyššie o 1200 voz/24h.
- Prepojenie výrazne navýši dopravné zaťaženie na Borovej a Jaseňovej ulici. V lokalite sa prejaví dopad tranzitného prepojenia Soliniek. Dopravné zaťaženie sa v extrémnom prípade predpokladá vyššie o 4000 voz/24h.
- Následným dopadom bude nedostatočná kapacita križovatky ulíc Centrálna, A. Rudnaya a Borová. Prepojenie navýši najmä smerovanie z a do centra mesta v pokračovaní na Tajovského ulicu. Križovatka je v súčasnosti na hranici kapacitných možností. Avizované navýšenie dopravy značne ovplyvní čas čakania na vstupe do križovatky z Borovej ulice (vedľajšia cesta).
- V širšom území sa prepojením presmeruje časť dopravy z Obvodnej ulice v smere diaľničný privádzač – A. Rudnaya a späť. Toto navýšenie je však možné eliminovať vybudovaním tvrdých prvkov upokojenia dopravy.

*Celkový záver z posúdenia modelovaných scenárov:*

*Dopady navrhovaných prepojení ulíc Gaštanova- Borová a Jaseňová vo variantnom riešení sú podrobne zobrazené v **prílohe 1**. Takéto riešenie neprináša požadovaný účinok, preto ho neodporúčame.*



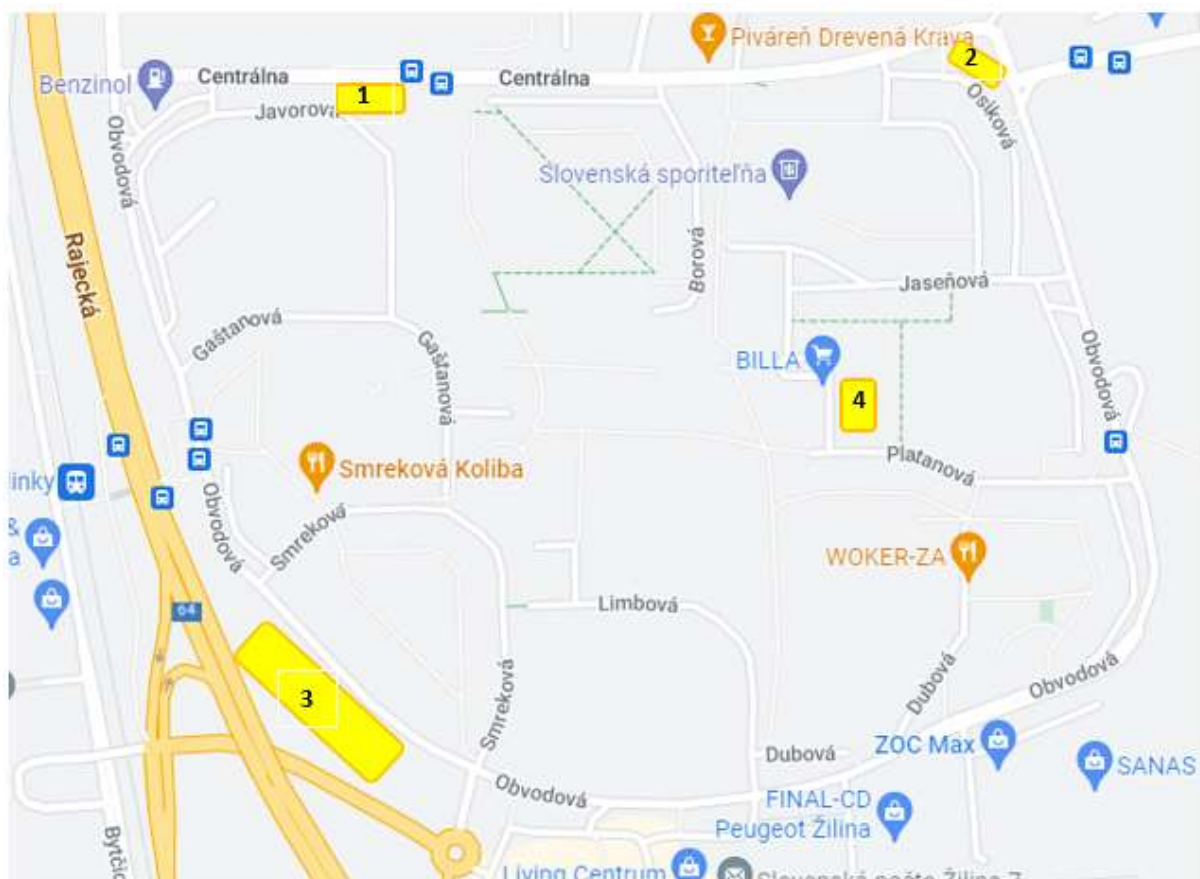
Ďalšie analýzy budú zamerané na hľadanie možností navýšenia parkovacej kapacity na teréne v rámci priestorov sídliska, na ktorých nebude dochádzať k nadmernému záberu zelene.

Sídlisko Solinky bolo projektované pre obsluhu dopravou prostredníctvom vytvorenia okruhu ulicami Centrálna a Obvodová tak, aby priestor medziblokov zostal relatívne upokojený. Preto tam nie sú žiadané komunikácie, ktoré by priečne prepájali tento okruh.

### Analýza možnosti výstavby záchytných parkovísk a parkovacích domov

Tieto kapacity sa riešia v strategických dokumentoch mesta už od roku 2010, kedy boli zapracované do ÚPN-M Žilina a do ÚGD v roku 2016, vrátane záchytných parkovísk pri vstupoch do mesta.

Okrem toho sú k dispozícii stále niektoré plochy, ktoré by bolo možné využiť pre vybudovanie PD alebo okrajových záchytných parkových (napr. pre odstavovanie dodávok, firemných vozidiel a pod.), iné voľné plochy na sídlisku Solinky už nie sú k dispozícii:



Obr.7 Návrh možných voľných plôch pre vybudovanie záchytných parkovísk, zdroj: mapy google

1. možné parkovisko – sever; Gaštanová/Borová: (súkromný pozemok);
2. možné parkovisko, bývalý areál Zberných surovín, (dnes súkromný pozemok, resp. firemný),
3. plánované záchytné parkovisko - západ; ul. Obvodová pri OC Metro, v priestore medzi diaľničným prívádzačom a ul. Obvodová, (množstvo malých súkromných vlastníkov),



#### 4. plánovaný parkovací dom (*súkromný pozemok, fy Reinfoo*), *v prvej etape by mohlo byť parkovisko;*

- reálna je výstavba P alebo PD na západnej strane Obvodovej (plocha č.3) pri privádzajúcej, nakoľko je tam veľké množstvo malých vlastníkov a pozemky nemajú výrazný potenciál, vzhľadom na svoju polohu. V prípade využitia, treba však zvážiť, aký typ parkovania zvoliť, aby boli podporené aj prvky udržateľnosti a podpory kvality ŽP;

- vzhľadom na vysoký nedostatok OM na ulici Borová, by bolo vhodné aj využitie súkromnej plochy na severnej strane sídliska pri ul. Gaštanová; Opäť je na uvážení, či riešiť parkovisko, alebo PD/PG v nadväznosti na už existujúce parkovacie garáže.

V riešení je aj priestor pri obratišti trolejbusov, kde je vypísaná architektonická súťaž na športovo-rekreačný areál Žilina-Chrást. Tento areál by mal tiež poskytovať parkovacie možnosti v takom rozsahu, aby cez deň neboli vyvíjané nároky na parkovanie na sídlisku a vo večerných hodinách a v noci sa mohli prípadne využívať aj na odstavovanie vozidiel.

Podľa podmienok súťaže, by parkovanie malo byť riešené parkovacím domom.

#### *Zhrnutie možností:*

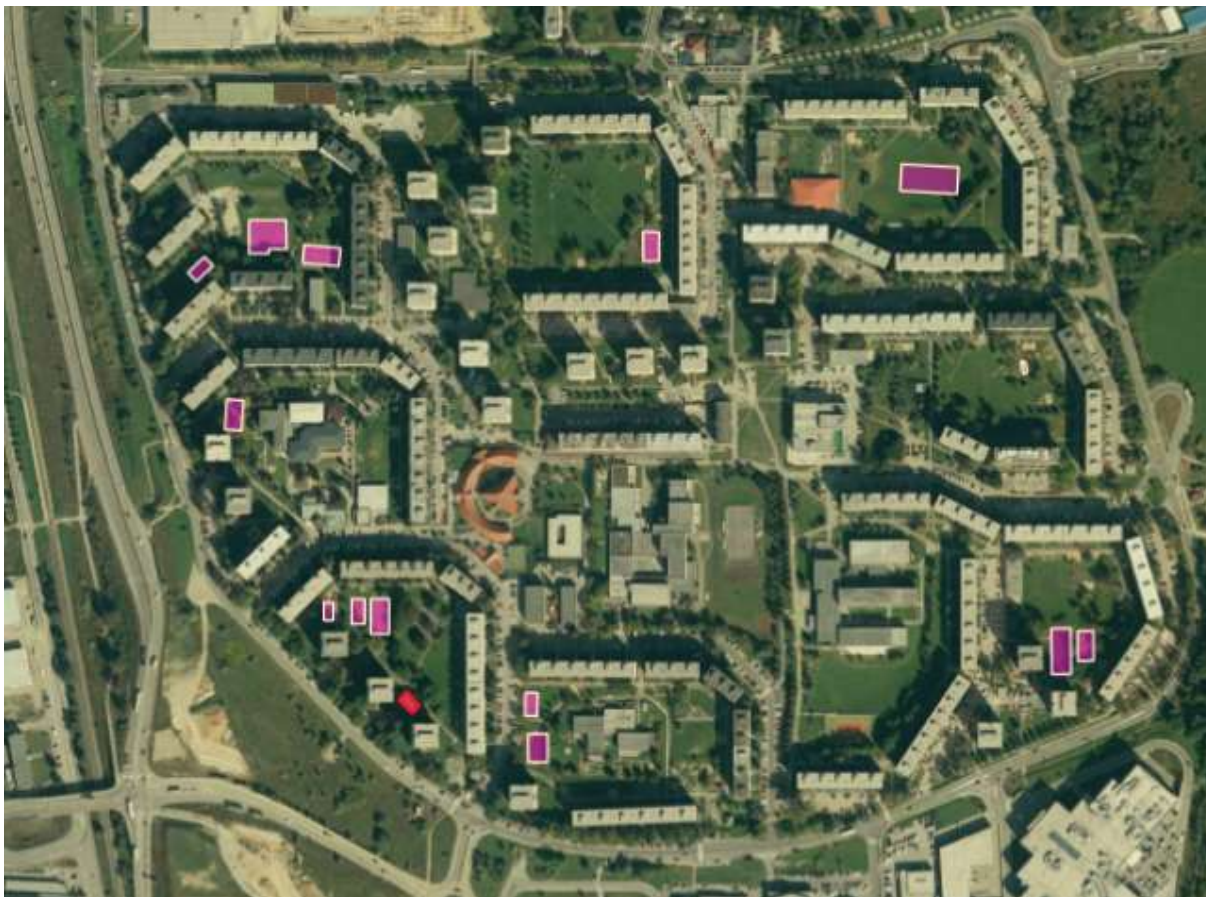
*mesto by sa do budúcnosti malo pokúsiť získať niektoré zo súkromných pozemkov na vybudovanie záchytných parkovísk, pri koncepcii spoplatnenia parkovania je potrebné ponúknuť riešenie pre 2. a 3. vozidlo v rodine;*

#### Návrh nových odstavných a parkovacích možností

Nové parkovacie možnosti boli analyzované v dvoch úrovniach: 1/ ako parkovacie plochy a 2/ ako doplnujúce odstavné státi (zahusťovanie) v miestach, kde to priestorové možnosti ešte dovoľujú za predpokladu, že sa nezasiahne plnohodnotná zeleň a na miestnej ceste/komunikácii zostane k dispozícii priechodný profil pre záchranné zložky.

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.

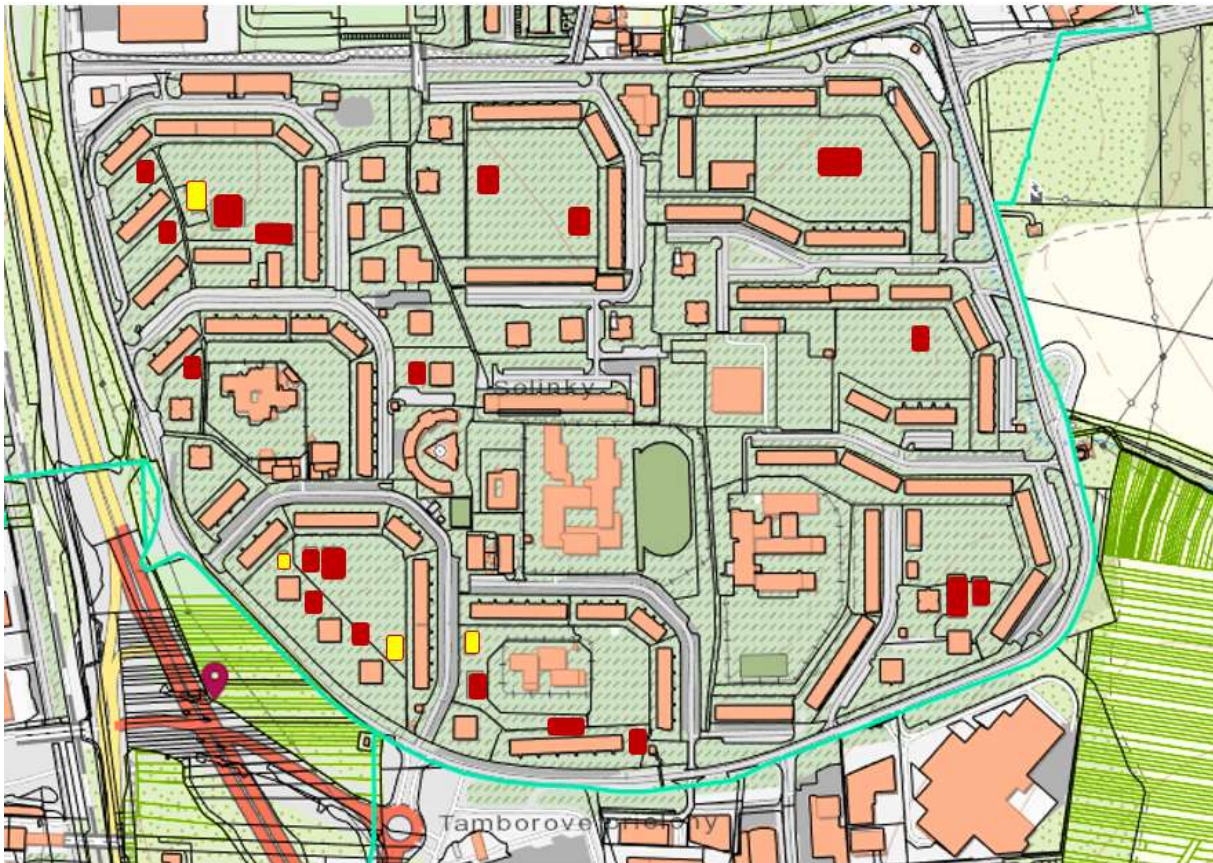
V 1. úrovni bola vykonaná analýza Koncepcie športových plôch na sídlisku Solinky.



*Obr. 8 Rozmiestnenie športových plôch na sídlisku Solinky. Zdroj: Konceptia rozvoja vonkajších verejných športových ihrísk v meste Žilina, 2020*

Z poskytnutého textového materiálu vyplýva, že na sídlisku sa nachádza 18 športových plôch, z toho je na 7 navrhovaná výmena povrchu a dve sú navrhované na zmenu využívania na iné účely, najmä na zazelenenie. Na základe vykonaného vlastného auditu týchto plôch sme dospeli k záveru, že predložený materiál nie je kompletný a nebol spracovaný takým spôsobom, aby sme ho mohli využiť preto sme spracovali novú mapu umiestnenia športových plôch.

Športových plôch je celkovo 23 a sú nerovnomerne rozdelené po sídlisku. V lokalite vnútroblokov ulíc Javorova, Gaštanova, Smrekova a Limbova sa nachádza od 4 po 6 športovísk, v ostatných medziblokoch po jednom, max. dve.



Obr. 9 Rozmiestnenie športových plôch na sídlisku Solinky. Upravená a doplnená situácia rozmiestnenia športovísk. Zdroj: spracovatelia, 2022

Plochy, ktoré sú vyznačené žltou farbou, sú navrhované na zmenu využitia na účely statickej dopravy. Podrobná analýza je popísaná v **prílohe 2**.

#### *Návrh plošného parkovania na miestach, ktoré sú zdevastované*

Celkovo je na sídlisku Solinky 23 športových plôch, (z toho 3 na Osikovej, Jaseňovej a Platanovej sú trávnaté), ostatné majú spevnený asfaltový alebo betónový povrch rôznej kvality. Okrem toho sa na sídlisku nachádzajú ďalšie plochy – detské preliezačky a hracie plochy s pieskoviskom, ktoré neboli do auditu zahrnuté. Najviac športových ihrísk je umiestnených v vnútroblokoch:

- Javorova .... 5x ihrisko so spevnenou plochou,
- Smrekova .... 6 x ihrisko so spevnenou plochou,
- Limbova .... 4 x ihrisko so spevnenou plochou;

Práve z týchto by bolo možné niektoré využiť pre účely statickej dopravy. Využiteľné pre statickú dopravu sú však len tie plochy, ktoré sú v blízkosti ul. Obvodová resp. Centrálna, je na ne jednoduchý prístup a vozidlá by nezachádzali hlboko do vnútroblokov. Taktiež sa jedná o plochy, ktoré sú poškodené, ich povrch už nie je vhodný pre športové účely a už v súčasnosti sa čiastočne využíva na parkovanie.

V predkladanom návrhu sa za takéto plochy považujú v zmysle tab.1, príloha 2:

- vo vnútrobloku Javorova športová plocha J3 (zostali by ďalšie 4 športové plochy),



- vo vnútrobloku Smrekova plocha S1 a S6 (zostali by ďalšie 4 športové plochy),
- vo vnútrobloku Limbova plocha L2 (zostali by ďalšie 3 športové plochy);

Po vybudovaní parkovacích plôch sa počíta s rekultiváciou okolia a výsadbou novej zelene v okolí.

#### *Zhodnotenie navrhovaných variantov parkovacích plôch*

*Prerokovanie navrhovaných variantných riešení s pracovníkmi MsÚ a ÚHA mesta Žilina sa uskutočnilo dňa 12.mája 2022. Rozpracovanie projektovej dokumentácie na úrovni DSP/DRS sa bude riešiť len pre varianty, na ktorých sa dohodne MsÚ a ÚHA.*

#### Návrh na doplnenie samostatných odstavných státí

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

Lokalita 4 – ul. Gaštanova doplnenie 5 OM + možnosť rozšírenia súčasného parkoviska na 17 OM

Lokalita 5 – ul. Gaštanova doplnenie 3 OM

Lokalita 6 - ul. Borová doplnenie 6 OM (3+2+1)

Lokalita 7 - ul. Borová doplnenie 5 OM (1+2+2)

Lokalita 8 – ul. Dubová doplnenie 3 OM (2+1)

Lokalita 10 – ul. Platanova – doplnenie 3 OM (2+1)

Lokalita 11 - ul. Platanova – doplnenie 5 OM (1+1+2+1)

Lokalita 12 - ul. Jaseňova – doplnenie 3 OM (2+1)

Lokalita 13 - ul. Jaseňova – doplnenie 1 OM

Lokalita 14 - ul. Osikova – doplnenie 3 OM

Lokalita 15 - ul. Osikova – doplnenie 2 OM (1+1)

Okrem týchto lokalít je možné ešte v rámci budovania plošných parkovísk v lokalitách 1,2,3 a 6 doplniť aj menší počet samostatných státí:

Lokalita 1 – ul. Javorova a Gaštanova, 5 x 1 OM

Lokalita 2 – ul. Smrekova, 7 OM + 2 x 2 OM

Lokalita 3 – ul. Limbova, 4 OM

Lokalita 9 – ul. Dubova, 2x 1 OM

Tieto lokality boli vytypované na základe predpokladu, že sa jedná o zahustenie parkovacích miest v lokalite tam, kde je to možné spôsobom, ktorý by výrazne neznížil komfort obyvateľov, neubral zo zelených plôch a hlavne nezvýšil podiel dopravy vo vnútroblokochoch.

Návrh nie je ideálny, vzhľadom na vysoký počet vozidiel, ktoré si nárokuje priestor na parkovanie resp. odstavovanie v mieste bydliska však treba robiť kompromisy, pokiaľ sa nevybudujú parkovacie garáže a záchytné parkoviská. Návrh bol predložený 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 zvolili aj konzultácie s pracovníkmi ÚHA.

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



### *Celkový záver ku návrhu na doplnenie samostatných odstavných státí*

*Prerokovanie navrhovaných variantných riešení s pracovníkmi MsÚ a ÚHA mesta Žilina sa uskutočnilo dňa 12.mája 2022. Rozpracovanie projektovej dokumentácie na úrovni DSP/DRS sa bude riešiť len pre varianty, na ktorých sa dohodne MsÚ a ÚHA.*

*V miestach, kde to je relevantné, bude v rámci výstavby nových odstavných miest revitalizovaná plocha v blízkosti bytového domu, na ktorej bol osadený tzv. stojan na prášenie kobercov alebo iná malá betónová plocha, ktorá už nemá využitie.*

### **Záverecné zhrnutie analýzy**

Celkovo po analýze situácie a zhodnotení možností riešenia statickej dopravy na sídlisku Solinky boli navrhnuté lokality na doplnenie a rozšírenie možnosti vybudovania odstavných miest.

Zhodnotili sme možnosti využitia niektorých športových plôch pre statickú dopravu a tie sme v návrhu použili.

Po vykonaní analýzy a modelovom riešení celkovej dopravy na sídlisku sme vychádzali zo zistenia, že prepojenie ulíc Borová – Gaštanova alebo Borová - Jaseňova ul. nie je vhodným riešením a ďalej sme ho nerozvíjali.

Navrhli sme 15 lokalít, kde by bolo pragmaticky aj reálne možné vybudovať nové odstavné státi na teréne, pričom by nedošlo k významnému zásahu do zelených plôch.

Výsledné zhrnutie možno prezentovať v dvoch rovinách, ako optimistické riešenie, kedy by sa vybudovali všetky navrhnuté odstavné státi bez diskusie o tom, či je vhodné budovať státi aj jednotlivo alebo ako realistické riešenie, 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 návrh bol ekologický, zároveň praktický a ekonomický.

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

*Tab.3 Možnosti doplnenia odstavných státí na sídlisku Solinky*

| lokalita č. | ulica               | samostatné OM | plošné parkovanie | poznámka                  |
|-------------|---------------------|---------------|-------------------|---------------------------|
| 1           | Javorova, Gaštanova | 5             | 33                |                           |
| 2           | Smrekova            | 11            | 30                |                           |
| 3           | Limbova             | 4             | 8                 |                           |
| 4           | Gaštanova           | 5             |                   | 17 stojísk len upravených |
| 5           | Gaštanova           | 3             |                   |                           |
| 6           | Borova              | 6             |                   |                           |



|    |                            |           |            |   |
|----|----------------------------|-----------|------------|---|
| 7  | Borova                     | 5         |            |   |
| 8  | Dubova                     | 3         |            |   |
| 9  | Dubova                     | 2         | 18         | resp. 22 OM, podľa polohy                     |
| 10 | Platanova                  | 3         |            |   |
| 11 | Platanova                  | 5         |            |   |
| 12 | Jaseňova                   | 3         |            |   |
| 13 | Jaseňova                   | 1         |            |   |
| 14 | Osikova                    | 3         |            |   |
| 15 | Osikova                    | 2         |            |   |
| 16 | prepojka Borova, Gaštanova |           | 25         | prepojenie nie je odporúčané<br>spracovateľmi |
|    | <b>SPOLU</b>               | <b>61</b> | <b>114</b> |   |
|    | súčet celkom               |           |            | <b>175 (-25) =150</b>                         |

Optimistický návrh riešenia by mohol predstavovať **150 nových odstavných státí**.

Realistický návrh obsahuje variantné riešenia zodpovedajúce požiadavkám ÚHA mesta Žilina.

## ZOZNAM PRÍLOH

### PRÍLOHA 1

Posúdenie prepojenia centrálnych komunikácií

### PRÍLOHA 2

Analýza možnosti navýšenia parkovacej kapacity využitím zanedbaných športových plôch

### PRÍLOHA 3

Návrh na doplnenie odstavných státí