

Zápis  
zo spoločného zasadnutia komisií  
Stavebnej a ÚP , Dopravy a Životného prostredia  
konaného dňa 8.04.2015 o 14.00 hod vo Veľkej zasedačke MsÚ

Prítomní :

Vid'. prezenčná listina v prílohe zápisu

Program :

Jediným spoločným bodom spoločného zasadnutia komisií bolo prerokovanie Návrhu ÚPN-Z Rudiny II.

Úvodom privítal predseda komisie výstavby a ÚP ing. arch. Dušan Maňák všetkých prítomných a vyzval hlavného riešiteľa úlohy Ing. arch . Petra Krajča a jeho kolektív projektantov o výklad riešenej zóny prítomným. Na základe výkladu hlavného riešiteľa prebehla vzájomná diskusia na základe ktorej je možné konštatovať nasledovné doporučenia, konštatovania a požiadavky na zmeny predloženého riešenia:

**1. Všeobecne / legislatívny proces/**

- 1.1. Návrhu zóny predchádzala verejná súťaž v zmysle ktorej Mesto Žilina vypracovalo Zadanie ÚPN-Z september 2014 , ktoré bolo schválené uznesením MZ č. 106/2014 zo dňa 22.09.2014
- 1.2. Predložený Návrh rešpektuje schválené Zadanie ÚPN-Z, ktoré ale v plnej miere plne neakceptovalo požadovanú základnú funkciu zóny ako obvodového centra vybavenosti príľahlej obytnej zóny

**2. Základná urbanistická koncepcia**

- 2.1. Riešené územie je v súčasnosti už čiastočne zastavané dvomi objektami OC s kapacitnými úrovnovými parkoviskami , ktoré svojim charakterom nepredstavujú mestotvornú štruktúru s prístupom peších návštevníkov ale s preferovaným prístupom návštevníkov vozidlami.
- 2.2. Predmetom riešenia obvodového centra by nemal byť už žiadny takýto objekt, jeho funkcia by mala byť nahradená rozmanitými objektmi menšej štruktúry s funkciami obchodu, služieb, prípadne športu, zelene so zabezpečenou rezervou aj pre funkciu kultúry bez nároku na úrovňové a veľkoplošné kapacity parkovísk.
- 2.3. Celkové urbanistické riešenie musí navrhovanou štruktúrou zástavby jednoznačne definovať funkciu obvodového centra vo väzbe na okolité obytné prostredie.
- 2.4. Centrálnemu priestoru nemôže dominovať veľkoplošné parkovisko navrhovaného OC.
- 2.5. Hlavný peší ťah sever juh by nemal byť v priehľade smerom južným opticky blokovaný navrhovanou zástavbou.
- 2.6. V riešení je potrebné jednoznačne akceptovať aj priečny peší ťah východ západ s prepojením existujúcej zastávky MHD na ulici Tajovského a navrhovanej na ulici Obvodovej.
- 2.7. Navrhovaný peší ťah pozdĺž neatraktívnej fasády parteru OC je len formálnym riešením bez mestotvorných funkcií.
- 2.8. Navrhovanú štruktúru bytovej výstavby s polyfunkčným parterom doporučujeme vzhľadom na nesúhlasy obyvateľov existujúceho bytového domu na Bajzovej ulici presunúť na západnú stranu navrhovaného centrálného priestoru.
- 2.9. Uvažovaná veľkokapacitná podzemná parkovacia garáž na súkromnom pozemku nemá predpoklady stať sa verejnou parkovacou garážou pre deficit parkovacích kapacít okolitej obytnej zóny. Napriek tomu je žiaduce, aby bola realizovaná z dôvodu presunu ťažiska statickej dopravy do podzemnej úrovne a to bez ohľadu na funkčné využitie územia.

2.10. Z hľadiska navrhovanej etapizácie riešenia je potrebné pred samotnou realizáciou I. etapy výstavby v zóne túto podmieniť realizáciou všetkých potrebných investícií v širších vzťahov ktoré podmieňujú bezproblémovú funkciu celej zóny.

### 3. Koncepcia riešenia dopravy

- 3.1. Riešené problematika zóny v širších vzťahov presahuje problematiku dopravnej obsluhy okolitého územia, ktoré už v súčasnosti predstavujú závažné dopravné obmedzenia s priamym negatívnym vplyvom na riešenú zónu.
- 3.2. Návrh nových okružných križovatiek na Obvodovej ulici, vo vzťahu k existujúcej problematickej okružnej križovatke pri Váhostave, nezlepší plynulosť dopravy na ulici Obvodovej, a to predovšetkým z dôvodu presahu dopravných kongescií okružnej križovatky pri Váhostave do riešeného úseku Obvodovej ulice. Dopravnú situáciu nezlepší ani realizácia svetelne riadených usmernených križovatiek v línii s okružnou križovatkou pri Váhostave. Okružná križovatka pri Váhostave je limitujúcim faktorom ovplyvňujúcim dopravnú situáciu na Obvodovej ulici. Po uvedení do prevádzky diaľnice D1 v úseku Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, zároveň s jej pripojením na diaľničný privádzač Lietavská Lúčka – Žilina, je možné očakávať zhoršenie stavu dopravnej situácie na Obvodovej ulici z dôvodu zvýšenia počtu odbočení motorových vozidiel smerom z a na diaľničný privádzač v križovatke pri Váhostave.
- 3.3. Vo vzťahu s konštatovaním v predchádzajúcom bode je potrebné v širších vzťahoch vyriešiť problematiku okružnej križovatky pri Váhostave, a v nadväznosti na jej tvar a usporiadanie, riešiť koncepciu nadväzných križovatiek na ulici Obvodovej v 30 ročnom výhľade. Uvedený návrh je možné realizovať len na základe využitia vstupov kalibrovaného dopravného modelu súčasného stavu a prognózy ÚGD mesta Žilina. Rovnako je potrebné riešiť aj križovatkou Centrálna – Tajovského s prepojením Centrálna – Bôrická – Oravská. V rámci posúdenia je potrebné aktívne pristupovať k zámeru mesta Žilina aplikovať dynamickú preferenciu MHD na komunikáciách ZÁKOSu mesta Žilina.
- 3.4. Vzhľadom k pripravovanej koncepcii mesta k zvýšeniu atraktivity a preferencií MHD je potrebné nájsť jednoznačné riešenie s preferenciou prednostného pohybu MHD po uliciach Obvodovej, Centrálnej a Tajovského.
- 3.5. V riešenom území potlačiť úrovňové veľkoplošné parkoviská, preferovať možnosti riešenia polyfunkčných podzemných parkovacích kapacít.
- 3.6. Navrhované zastávky MHD na ulici Obvodovej, situované v priestore medzi okružnými komunikáciami, budú pôsobiť ako dopravná a dopravno-bezpečnostný nedostatok. Ich situovanie je potrebné riešiť prostredníctvom premiestnením zastávok smerom severným, pravdepodobne do priestoru medzi križovatky Obvodová x odbočenie OD TESCO a Obvodová x Bajzová. Uvedeným umiestnením bude zabezpečený dochádzkový kontakt so zastávkami na prietahu cesty I/64, bude vyriešené rovnomernejšie rozmiestnenie zastávok MHD v dotknutom kontexte. Zároveň je potrebné dodržať ustanovenie 5.3.1.1 o situovaní zastávok v medzi križovatkovom úseku smerovo rozdelenej komunikácie STN 73 6425, kde zastávkové pruhy sa odporúčajú umiestňovať za zastávkou pre opačný smer, pričom prechod pre chodcov je umiestňovaný medzi zastávkovými pruhmi. Ak priestor medzi križovatkami Obvodová x odbočenie OD TESCO a Obvodová x Bajzová uvedené usporiadanie zastávky neumožní, potom je potrebné hľadať možnosti umiestnenia zastávky pred a za križovatkou Obvodová x odbočenie OD TESCO, v závislosti od typu a spôsobu riadenia križovatiek na Obvodovej ulici.
- 3.7. Navrhovaná križovatka na ulici Centrálna (K4), zabezpečujúca prístup k novým parkovacím plochám riešenej zóny a k dopravnej obsluhu TESCA nie je na Centrálnej ulici vybavená odbočovacím pruhom zo smeru od križovatky Centrálna x Tajovského a zaraďovacím pruhom od TESCA do smeru ku križovatke Centrálna x Obvodová. Absencia uvedených križovatkových pruhov môže v 30 ročnom výhľade spôsobovať dopravné kongescie. Je preto potrebné, v rámci 30 ročnej prognózy, projekčne preveriť



Na základe vznesených pripomienok zapísali a správnosť zaručujú

Dopravné vybavenie: Ing. Ľubomír Mateček, 13. 04. 2015

Ostatné pripomienky : Ing. arch. Dušan Maňák 14. 04. 2015