



MESTO ŽILINA



STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJA MESTA DO ROKU 2025.

Marec 2012



MOTTO:

„ Trvalo udržateľný rozvoj neznamená, že sme dostali mesto od našich otcov, ale že sme si ho požičali od našich detí .“

PREDSLOV

Stratégia rozvoja mesta Žilina vznikla ako materiál, ktorý doteraz na úrovni samosprávy v Žiline chýbal. Niežeby jednotliví doterajší vedúci predstavitelia mesta nemali vlastné predstavy o jeho budúcnosti. Skôr tu chýbal jeden komplexný dlhodobý koncepčný dokument, ktorý by sa nemenil každou zmenou primátora, ale bol by v istej miere záväzný pre postup pri budúcom rozvoji Žiliny. Zároveň aby nebol natoľko konkrétny a úzko špecifikovaný, aby bol obmedzujúci a definitívny. Cieľom tejto stratégie teda je načrtnúť predstavu o budúcnosti tohto mesta, ktoré má veľa predpokladov nielen zostať metropolou severozápadného Slovenska, ale rásť aj v postavení a význame v rámci celého Slovenska a cezhraničného regiónu. Stratégia by mohla byť istou rukoväťou budúcich manažérov mesta. Je koncipovaná v najlepšom úmysle, konzultovaná s viacerými odborníkmi v jednotlivých oblastiach, čerpá z viacerých prameňov a zároveň je v súlade s novým územným plánom mesta Žilina. Je to dokument otvorený a pripravený na ďalšie dopĺňanie a aktualizáciu podľa nových skutočností a ďalšieho vývoja okolností v meste a na Slovensku. Limitujúcim faktorom tejto stratégie nie sú súčasné finančné možnosti mesta. Je koncipovaná z nadhľadu, vizionársky a optimisticky. Nechcela byť už pri svojom vzniku obmedzená skutočnosťou zlej finančnej situácie mesta a celkových ekonomických, hospodárskych problémov a zlých prognóz ďalšieho vývoja na Slovensku a v Európe. Je písaná tak, ako by sa mohlo a malo mesto vyvíjať, keby bolo všetko ideálne a existoval by dostatok financií na ich realizáciu. Toto je typickým charakteristickým znakom dlhodobej niekoľkoročnej stratégie. Určite sa do roku 2025 nepodarí zrealizovať všetko, čo je v tejto stratégii uvedené a naplánované. Preto myšlienky v nej môžu byť následne využité aj v stratégiách ďalších období. Žilinčanom zostáva veriť, že sa ciele stanovené v nej bude dariť postupne plniť. Záleží na mnohých faktoroch, okrem iného aj na tom, kto a ako bude toto mesto riadiť, ako bude vedieť zabezpečiť z rôznych zdrojov financovanie rozvoja mesta. Každopádne budúcnosť bude priať tým mestám, ktoré majú už dnes svoju predstavu, stratégiu ich ďalšieho rozvoja a sú na ňu pripravené.

OBSAH

PREDSLOV	2
OBSAH	3
ÚVOD	7
Z HISTÓRIE MESTA	7
NOVÝ ÚZEMNÝ PLÁN MESTA	9
STRATÉGIA ROZVOJA MESTA	11
ROZRASTANIE SA MESTA	17
URBANIZMUS A ARCHITEKTÚRA MESTA	19
PRIEMYSEL A OBCHOD	25
DOPRAVA	29
Širšie vzťahy	29
Základný dopravný systém	29
Stratégia dopravy	31
Konceptia nemotoristickej dopravy	33
Parkovanie	35
Návrhy na úpravu a zlepšenie stavu statickej dopravy	37
Konceptia železničnej a kombinovanej dopravy	39
Konceptia leteckej dopravy	41
Konceptia vodnej dopravy	43
Mestská hromadná doprava	43
Výhľadové riešenia dopravy do roku 2025	47
ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, ODPAD A ZELEŇ	47
Odpadové hospodárstvo	47
Pripravované riešenia, pre zlepšenie nakladania s odpadom	51

Zeleň	51
Protipovodňové opatrenia	55
ŠKOLSTVO	57
KULTÚRA, TELOVÝCHOVA A ŠPORT	61
Kultúra	61
Telovýchova a šport	63
CESTOVNÝ RUCH A TURIZMUS	65
VÝSTAVBA NOVÝCH BYTOV A BÝVANIE	69
Súčasnosť	69
Perspektíva a budúcnosť	71
SOCIÁLNE VECI A ZDRAVOTNÍCTVO	73
Sociálna starostlivosť	73
Zdravotníctvo	77
Budúcnosť	79
STRATÉGIA ROZVOJA MESTSKÉHO ÚRADU V ŽILINE	81
Odbor vnútorných vecí	81
Klientske centrum	83
Útvar hlavného kontrolóra	83
Odbor tlačový a zahraničných vecí	85
Odbor projektov EÚ	87
Odbor ekonomický	89
Odbor bytový	91
Odbor právny a majetkový	91
Odbor dopravy	91
Odbor životného prostredia	93
Odbor školstva a mládeže	93

Odbor sociálny a zdravotný	95
Odbor kultúry, športu, cestovného ruchu a miestneho rozvoja	95
Odbor stavebný	95
Odbor investičný	95
Oddelenie stratégie rozvoja mesta	97
Oddelenie verejného obstarávania	97
STRATÉGIA ROZVOJA MESTSKEJ POLÍCIE	97
ZÁVER	99



ÚVOD

Mesto Žilina je centrom severozápadného Slovenska a štvrtým najväčším mestom Slovenskej republiky. Je sídlom orgánov Žilinského samosprávneho kraja, jedného z ôsmich krajov Slovenskej republiky s rozlohou 6 788 km² s počtom obyvateľov 696 836. Okres Žilina má rozlohu 815 km², počet obyvateľov 156 869. Žilina sa rozprestiera na ploche 80,03 km² a k 31. 12. 2011 mala 84 514 obyvateľov. V hrubom domácom produkte (HDP) na obyvateľa sa v rámci Slovenska pohybuje na 2.-3. mieste. Je mestom automobilového a strojárského priemyslu, stavebníctva, energetiky, elektrotechnického, textilného, papierenského, chemického priemyslu, služieb. Je veľkým dopravným uzlom, v ktorom sa spájajú cesty medzinárodného významu, v budúcnosti sa tu budú pretínať diaľnice D1 a D3. Taktiež je Žilina medzinárodným železničným uzlom s blízkym letiskom. V dlhodobom horizonte je Žilina aj plánovaným lodným riečnym prístavom.

Žilinu tvorí 14 katastrálnych území: Žilina, Bytčica, Závodie, Bánová, Strážov, Žilinská Lehota, Považský Chlmec, Vranie, Budatín, Brodno, Zádubnie, Zástranie, Trnové a Mojšova Lúčka.

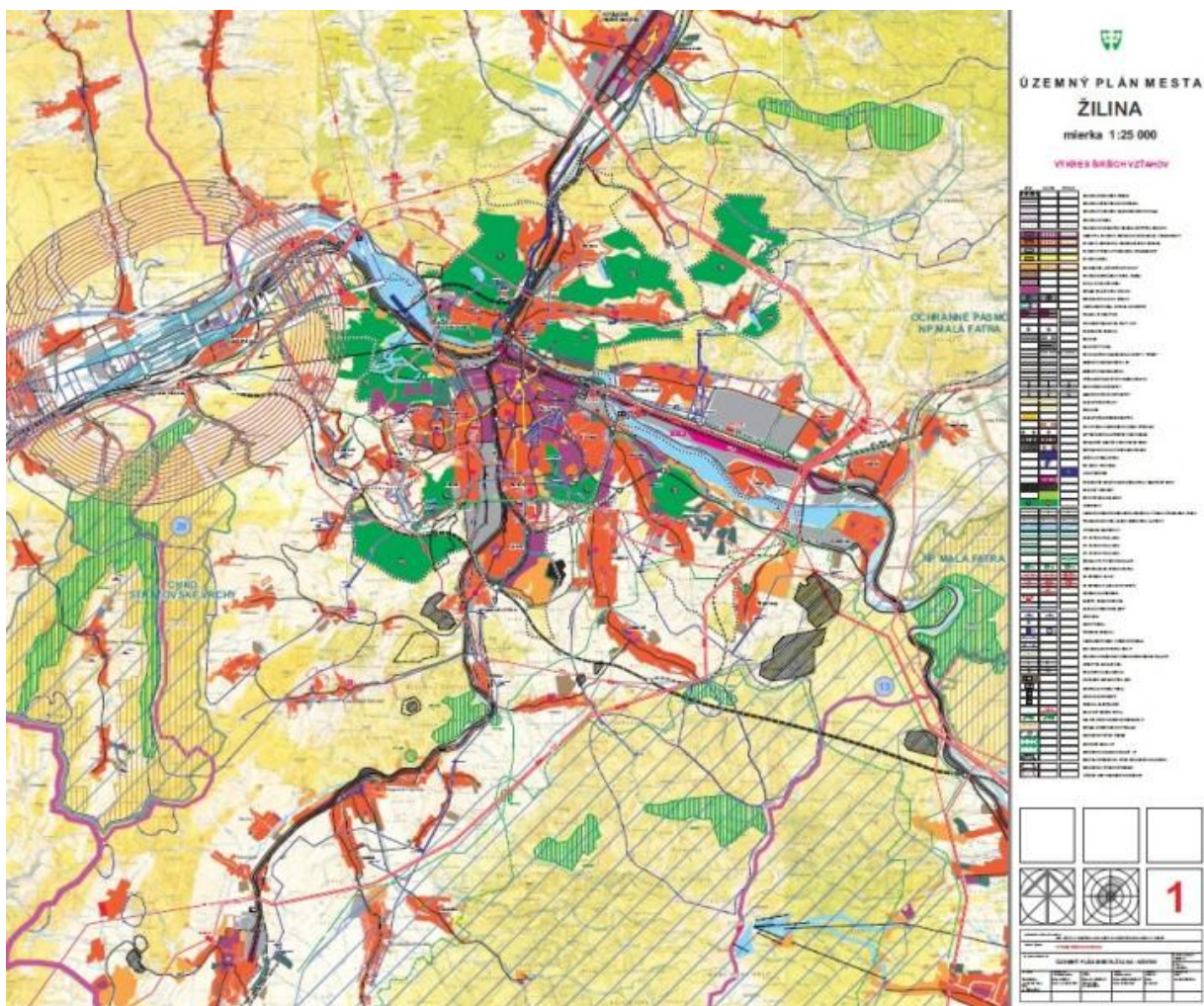
Mesto leží v nadmorskej výške od 328 m. n. m. Nadmorská výška mesta sa pohybuje od 333 m. n. m. na Nám. Andreja Hlinku cez Mariánske námestie 378 m. n. m.; po najvyšší bod na Hájiku 406 m. n. m.; Najmenšia nadmorská výška v k. ú. Žiliny je cca 328 m. n. m. Najväčšie predstavujú vrcholy kopcov - Dubník na Hradisku má 608 m. n. m., Dubeň 613 m. n. m., Straník má 729 m. n. m. Jeho urbanizované územie zaberá priestor vyústenia riek Rajčanka a Kysuca do rieky Váh. Katastrálne územie má kompaktný polkruhovitý tvar s výbežkami pričlenených obcí. Takmer dve tretiny výmery katastrálnych území mesta sú urbanizované, zvyšok tvorí voľná, poľnohospodárska krajina a lesy.

Tabuľka – Prehľad vývoja počtu obyvateľov

Ukazovateľ / rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet obyvateľov k 31. 12.	85 462	85 588	85 700	85 730	85 595	85 456	85 400	85 363	85 294
Prirodzený prírastok / úbytok	224	236	177	129	63	49	-6	37	-7
Migračný prírastok / úbytok	88	-110	-65	-99	-198	-188	-50	-74	-62
Ukazovateľ / rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet obyvateľov k 31. 12.	85 284	85 441	85 493	85 607	85 399	84 835	84 715	84 514	*
Prirodzený prírastok / úbytok	109	55	43	62	-30	-78	-31	-54	*
Migračný prírastok / úbytok	-119	102	9	52	-178	-487	-89	-147	*

Z HISTÓRIE MESTA

Počiatok osídlenia na dnešnom území mesta Žilina je datovaný do doby kamennej (asi 20 000 rokov p. n. l.), reprezentovaný sídliskom v priestore Závodia, osídlenie mesta v dobe bronzovej, železnej a rímskej, osídlenie Slovanmi v 5. storočí so sídliskom Frambor, z 9. storočia sídliskom na Bôriku a mohylníkmi v Bánovej, dávajú obraz o jeho vývoji



lokalizovanom v pomerne širokých údolných nivách so štrkovými terasami po stranách Rajčianky a Váhu. Stratégia osídlenia je umocnená ústím protíľahlej Kysuce (so svojou údolnou nivou) do Váhu. Prvá písomná zmienka o Žiline ako meste pochádza z roku 1312, teda v roku 2012 oslavuje Žilina 700. výročie tejto udalosti. Zásadný význam pre vývoj mesta vrátane jeho urbanistickej koncepcie malo vybudovanie železničných tratí koncom 19. storočia – Košicko – Bohumínskej, Považskej do Bratislavy a aj trate do Rajca. V smere týchto tratí viedli významné obchodné cesty, ktoré logicky sledovali aj vývoj cestnej siete v okolí Žiliny. Tvar mesta v 14. storočí, ktoré tvorilo niekoľko uličiek okolo štvorcového námestia a vznik prvých okružných komunikácií okolo tohto prirodzeného centra nasmerovalo vývoj internej mestskej siete do okružno-radiálneho systému, ktorý svojimi radiálami pripojil na cestnú sieť vyššieho významu. Tvorcovia predchádzajúcich územnoplánovacích dokumentácií nadviazali na tento vývoj, vidiac v ňom principiálnosť pre kontinuitu v tvorbe a vývoji základnej urbanistickej koncepcie mesta. Mesto dnes teda tvorí sieť okružno-radiálnych komunikácií, spolu so systémom miestnych komunikácií a účelových poľných a lesných ciest, medzi ktorými sa nachádzajú jednotlivé funkčné plochy.

Okružno-radiálny systém dopravnej schémy mesta umožnil realizáciu kompaktného jadra osídlenia, najmä v údolných nivách a terasách Rajčianky a Váhu, kde boli postupne začleňované aj v minulosti samostatné obce. Prirodzené prekážky v ústí rieky Kysuce, v priestore zúženom kopcami Dubeň a Chlmecký vrch, samotná rieka Váh a súbežné dopravné tepny, to v severnej časti územia mesta už tak dôsledne neumožnili.

NOVÝ ÚZEMNÝ PLÁN MESTA

Najdôležitejším podkladom pre vypracovanie stratégie rozvoja mesta Žilina je prijatie nového územného plánu mesta, ktorý bol po 17 rokoch príprav schválený v Mestskom zastupiteľstve 20. februára 2012.

Jeho prijatie bolo vzhľadom na fakt, že predchádzajúci územný plán bol prijatý pred vyše 30-timi rokmi, potrebné už dávno. Veľký časový odstup od jeho prijatia ako i z dôvodov zásadných spoločensko-ekonomických zmien po r. 1989 bol pre potreby mesta prakticky nepoužiteľný, a to nielen z titulu zvoleného cieľa, ale aj z hľadiska riešenia každodenných potrieb mesta. Nový územný plán okrem iného reaguje na zmeny vlastníckych pomerov, na legislatívne zmeny, na nové požiadavky z oblasti ochrany prírody, životného prostredia, na zmeny v jednotlivých rezortoch (bytová výstavba, hospodárstvo...).

Nový územný plán je spracovaný a navrhnutý do roku 2025, kedy by mal byť nahradený novým, aktualizovaným. Jednou z hlavných úloh nového územného plánu Mesta Žiliny je zabezpečiť harmonický rozvoj mesta z dnešných 84 500 obyvateľov na cca. 110 tisíc v plánovanom horizonte do r. 2025.



STRATÉGIA ROZVOJA MESTA

Mesto Žilina doteraz nemalo spracovanú stratégiu svojho rozvoja na 10-20 rokov. Preto vznikol tento prvotný dokument, ako základ pre jeho ďalšie dopĺňovanie a rozširovanie v každej z jednotlivých oblastí tak, aby jeho priebežná aktualizácia a konkretizácia priebežne zachytávala aktuálnu situáciu rozvoja mesta a jeho života.

Tento dokument je kombináciou opisu súčasného stavu mesta a jeho doterajšieho vývoja. Dokumentuje aktuálne prebiehajúce procesy a plnenie krátkodobých plánovaných cieľov. Zároveň prináša opis predpokladaného dlhodobého vývoja a výpočet očakávaných situácií a pravdepodobných budúcich problémov v jednotlivých oblastiach. Pri každej téme sa pokúša priniesť aj návrh riešenia ako týmto situáciám v budúcnosti predísť.

Od opisu súčasného stavu až po určenie jednotlivých tematických smerov a hlavných priorít ďalšieho rozvoja mesta, je jeho cieľom zabezpečenie čo najlepšieho modelu jeho smerovania v prospech občanov, resp. návštevníkov Žiliny.

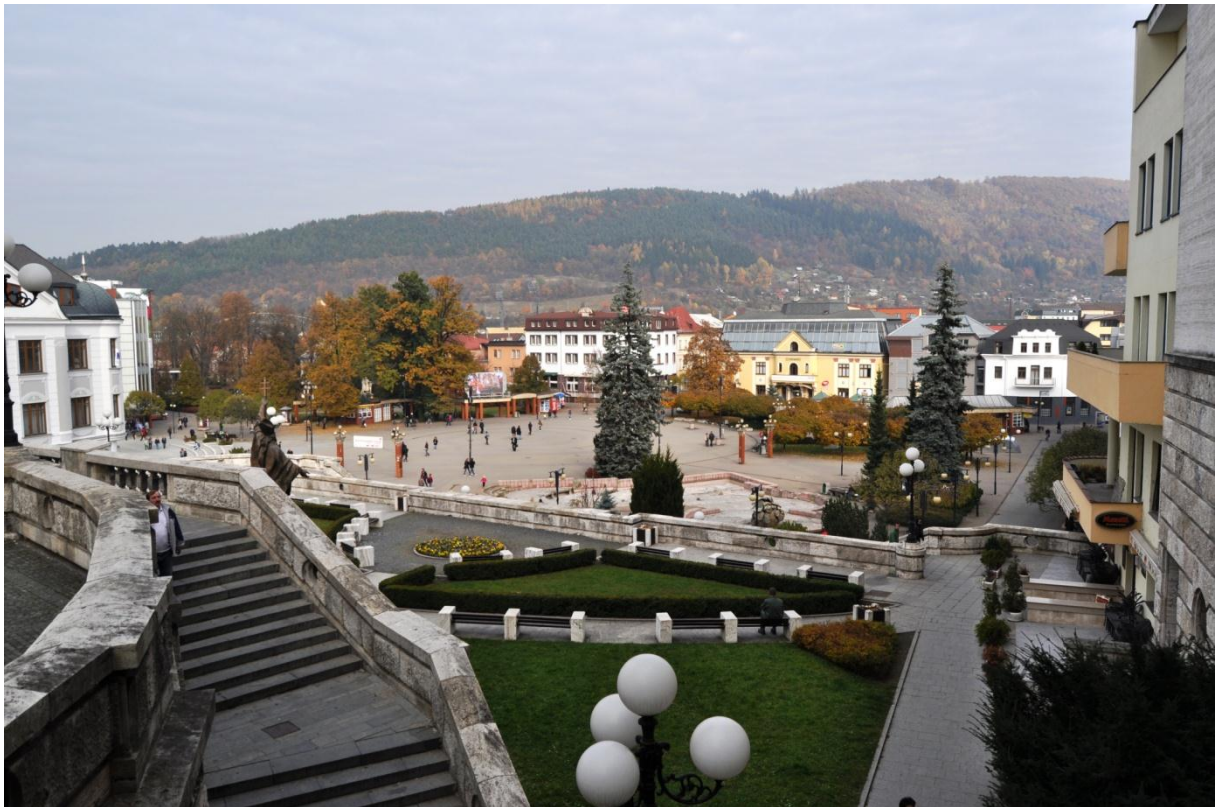
Hlavným strategickým cieľom mesta Žilina je vytvorenie podmienok pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja mesta, čo znamená, že Žilina chce byť sídlom, v ktorom sú permanentné predpoklady pre sústavnú optimalizáciu životných podmienok trvalo bývajúcего obyvateľstva ako i jej návštevníkov s prihliadnutím na prírodné a historické danosti prostredia mesta.

Žilina bola už v minulosti vnímaná ako progresívne, moderné, priemyselne vyspelé mesto. Dnes sa snaží a v budúcnosti chce byť moderným centrom obchodu, administratívy, zamestnania, priemyslu, regionálnej samosprávnej politiky, vzdelania, dopravy, kongresov, kultúry, športu a turizmu.

Pre svoju ľahkú dopravnú dostupnosť je Žilina mestom, do ktorého denne dochádza za prácou, vzdelávaním, obchodom z okruhu 30 – 50 km cca. 20 000 ľudí. Preto existuje predpoklad do budúcnosti, že mesto má potenciál na to aby sa v budúcnosti mohlo ďalej rozvíjať tak, ako tomu bolo v minulých obdobiach. Žilinu čaká výstavba nových veľkých obytných súborov, veľkých domácich aj zahraničných obchodných priestorov, administratívnych komplexov, biznis centier.

Mesto Žilina má záujem, aj napriek prebiehajúcej hospodárskej kríze, sa naďalej rozvíjať a posilňovať svoje postavenie v regióne, ale aj v rámci Slovenskej republiky.

Príchodom veľkého automobilového koncernu KIA v minulých rokoch sa začalo obdobie migrácie zamestnancov do mesta aj zo vzdialenejších regiónov. Títo tu dlhodobo pracujú, zostávajú tu žiť, zakladajú si tu nové rodiny. Toto je potenciál, ktorý chce mesto okrem iného využiť. Preto potrebuje dlhobehjšiu stratégiu, ako a čo rozvíjať, pre udržateľný rozvoj, jeho funkčnosť a atraktívnosť pre súčasných aj nových občanov mesta.



Sledovaním dlhodobých aj krátkodobých požiadaviek možno z hľadiska potrieb ako ciele v rozvoji územia mesta Žilina uviesť nasledovné:

- Žilina chce byť sídlom primeranej veľkosti (počet obyvateľov, vybavenosť) so všetkým štandardom vyššej a základnej občianskej a technickej vybavenosti, zodpovedajúcim takémuto druhu sídla v systéme osídlenia zázemia regiónu a s vyššou kvalitou životného prostredia, ako môžu dosiahnuť intenzívnejšie urbanizované územia miest k r. 2025
- Žilina si chce do budúcnosti udržať a posilniť svoje postavenie metropoly severozápadného Slovenska a zároveň byť najviac sa rozvíjajúcim mestom aj v rámci celého Slovenska
- mesto chce byť súčasťou sídelných zoskupení tuzemského i cezhraničného charakteru, do ktorých vkladá okrem iného svoj potenciál pre cestovný ruch, turistiku ako svoj kultúrohistorický rozmer
- na území mesta treba viac „udomáčniť“ kultúrohistorickú dimenziu mesta, ktorej „konzumentom“ bude nielen trvale bývajúce obyvateľstvo, ale aj návštevník, turista či prechodne bývajúci klient hotelov, penziónov, či študent stredoškolského alebo vysokoškolského štúdia
- treba mať v území viac pracovných príležitostí na podklade diverzifikovanej ekonomiky založenej na miestnych prírodných, materiálnych, historických a ľudských zdrojoch
- ochrana a tvorba prírodného prostredia a kultúrohistorického potenciálu ako súčasť kvalitného životného prostredia je predpokladom pre rozvoj cestovného ruchu a turizmu
- rozvoj cestovného ruchu, rekreácie a turizmu musí byť systematický a koordinovaný s okolím (región, susediace mestá a obce)

Prvotnými funkciami po stránke urbanizmu chápeme to, že na území mesta zostanú funkcie bývania, výroby, vyššej občianskej vybavenosti, ku ktorej sa pridruží funkcia kultúry, rekreácie, cestovného ruchu, turizmu, ako odraz využívania dochovaného či doplneného stavebného fondu či prírodných daností. Pozdvihnutie kultúrnej a rekreačnej funkcie by malo byť v konečnom dôsledku zdrojom výraznejšej zamestnanosti a ekonomického profitu mesta, podnikateľov, občanov.

Pre podporu rozvoja krajského mesta ako centra celoštátneho významu sa musí Žilina formovať:

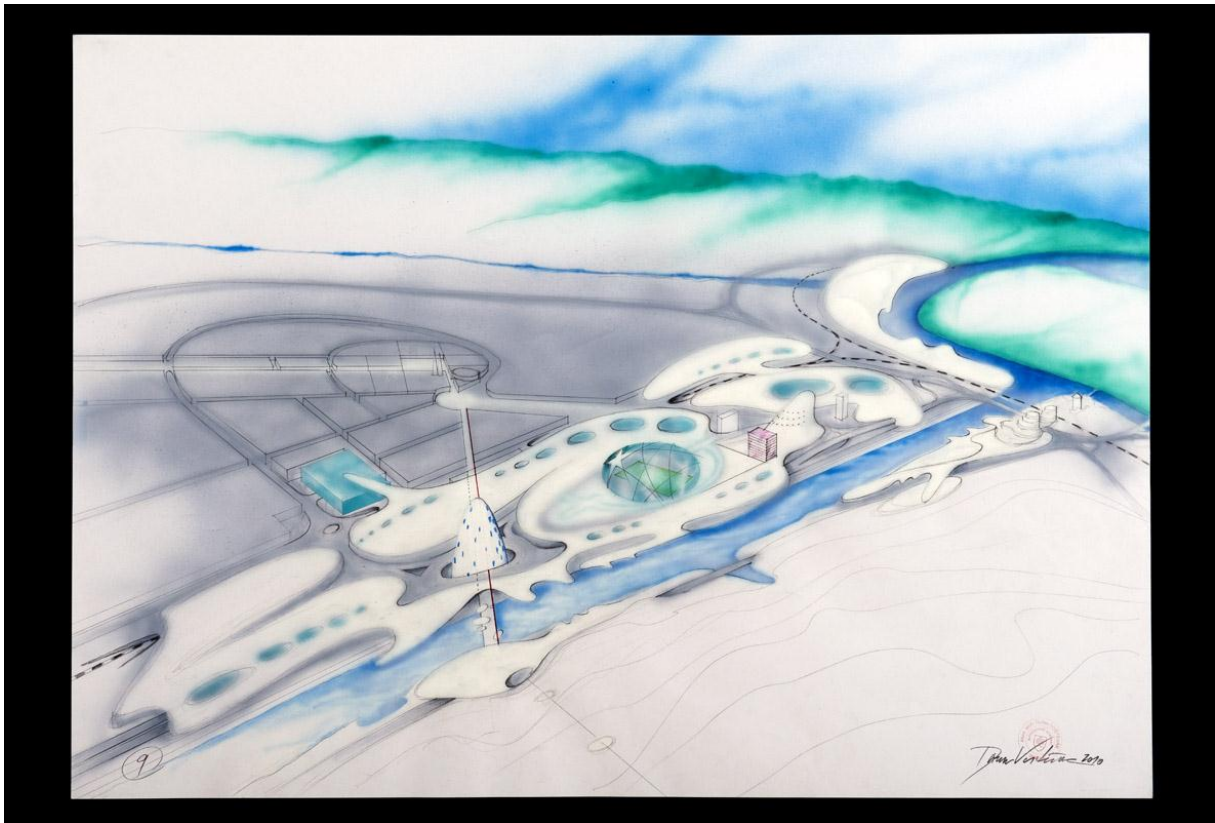
- a) ako najvýznamnejší dopravný uzol
- b) administratívno – správne centrum Žilinského kraja
- c) hospodársko – ekonomické centrum
- d) vzdelávacie centrum, ako sídlo univerzity



- e) kultúrno – spoločenské centrum
- f) výstavno – obchodné centrum
- g) centrum cestovného ruchu a rekreácie
- h) centrum vrcholového športu

Od roku 2001, kedy malo mesto Žilina 85 400 obyvateľov, sa vývoj prirodzeného prírastku obyvateľstva mesta Žilina sa k dnešným 84 514 výrazne nezmenil. Počas uplynulých 10 rokov sa počet občanov mesta menil o 300 – 500 ročne, buď smerom hore, alebo nadol. Preto má Žilina už niekoľko rokov stále približne rovnaký počet obyvateľov, okolo 85 000. Odhad urbanistov mesta aj nezávislých odborných prepočtov je, že očakávaným rozvojom bude mať v roku 2025 mesto Žilina okolo 100 000 - 110 000 obyvateľov. Žilina má svojou geografickou polohou, históriou, súčasným i budúcim dopravným napojením, potenciál na jeden z najvýraznejších rastov v rámci Slovenska. Rozvoj miest nielen na Slovensku negatívne ovplyvnila hospodárska a finančná kríza v rokoch 2008-2009, ktorej následky pretrvávajú dodnes. Okrem iného spôsobila výrazný pokles životnej úrovne a zamestnanosti. To sú faktory, ktoré veľmi negatívne ovplyvnili pôrodnosť, a tým aj rast obyvateľstva. Pozitívne vplyvy migrácie do Žiliny za prácou, v dôsledku vzniku veľkej automobilovej továrne KIA v blízkosti Žiliny a množstva menších subdodávateľov sa na prírastku neodrazili. Dôvodov je niekoľko. Stovky nových zamestnancov v týchto firmách dochádzajú denne do práce zo svojich viac či menej vzdialených bydlísk, pretože je to finančne výhodnejšie ako veľká investícia do kúpy bytu v Žiline. Ďalším faktorom je veľmi dobrá dopravná a časová dostupnosť mesta pre týchto pracujúcich. Okrem toho je tu dlhodobý trend obyvateľov Žiliny postaviť si dom v prírode, malých obciach, na blízkom ľahko dostupnom vidieku v okolí Žiliny. Neposledným faktorom je aj skutočnosť odchodu hlavne mladých, slobodných ľudí za lepšími pracovnými a finančnými podmienkami buď do Bratislavy alebo zahraničia. Spolu sú to počty niekoľkých stoviek až tisícov obyvateľov, ktoré nám štatisticky chýbajú a nezapadajú do výpočtov predpokladov rastu z minulosti. Aktuálne politické a ekonomicko-hospodárske dianie v Európe naznačuje, že prichádza možno ešte väčšia finančná a hospodárska kríza, ktorej trvanie a následky nedokáže presne určiť nikto. Preto je dnes možné vzniesť námietku voči minulým predpokladom takého výrazného zvýšenia počtu obyvateľov Žiliny v horizonte 15 rokov.

Ako dôsledok bude nevyhnutnou súčasťou ďalšieho obdobia výrazné starnutie obyvateľstva. Sprievodným znakom klesajúcej pôrodnosti bude znižovanie počtu členov domácností a tým aj obložnosti bytov. Prípadné migračné prírastky môže mesto Žilina získať najmä z okresov nachádzajúcich sa v severnej časti Žilinského kraja, Kysuce, Orava, kde je situácia s pracovnými príležitosťami oveľa horšia. Mesto Žilina disponuje vhodnými lokalitami pre výstavbu bytov, má priestory pre rozvoj služieb, ľahší priemysel a plochy pre rozvoj



priemyselných závodov, najmä na mieste bývalých veľkých fabriek (Slovena, PCHZ, MAKYTA, mliekárne, tehelne).

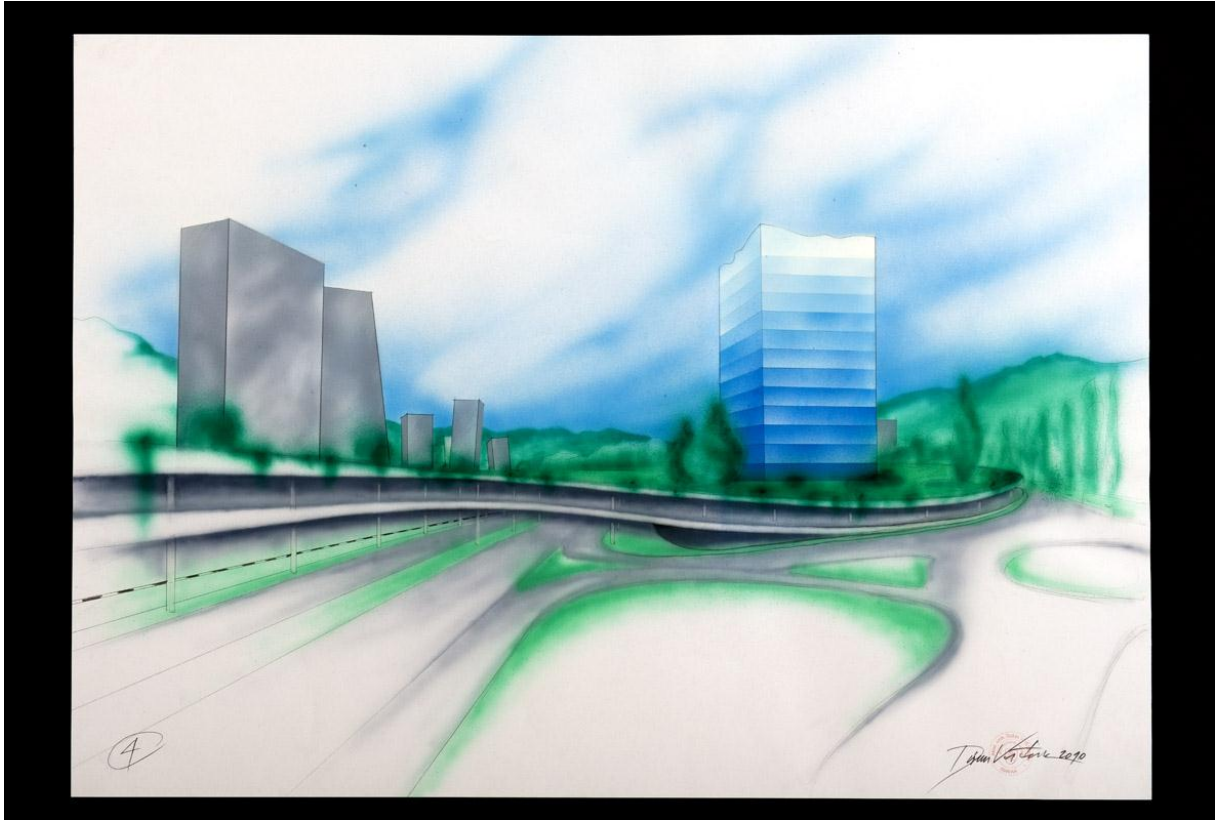
Aj keď prvotné predpoklady urbanistov pri tvorbe nového územného plánu mesta očakávali do roku 2025 až 130 000 občanov, reálnejší predpoklad je skôr počet okolo 100 000 až 110 000 obyvateľov. Dosiahnutie navrhovaného počtu obyvateľov mesta Žilina v roku 2025, znamená získať migráciou v priemere ročne cca 1 000 – 1500 obyvateľov. Pri plánovaní a počítaní obyvateľov mesta však treba myslieť aj na množstvo ľudí žijúcich v meste bez trvalého pobytu, teda s prechodne žijúcimi obyvateľmi mesta. V roku 2001 pri sčítaní ľudu malo mesto Žilina 4 031 osôb prihlásených na prechodný pobyt. Do súčasnej doby ich počet vzrástol (vyšší počet študentov Žilinskej univerzity, zamestnanci automobilky KIA, ďalší noví atraktívni zamestnávateľia, iné aktivity) a v optimistickom variante sa predpokladá, že do roku 2025 vzrastie tento počet na cca 15 000 osôb. Pre plánovanie plynulého rozvoja mesta Žilina je preto nutné počítať s populačnou rezervou, a teda s pôvodným odhadom že v roku 2025 bude v meste a jeho blízkom okolí žiť, pracovať a študovať okolo 130 000 ľudí.

ROZRASTANIE SA MESTA

Vzhľadom na hranice katastrálneho územia mesta a hustotu zástavby je možnosť ďalšieho zahusťovania a rozrastania mesta obmedzená. Jedinou možnosťou ďalšieho rozširovania sa mesta je, že sa bude rozrastať, resp. postupne spájať s príľahlými obcami, ktoré sú dnes samostatnými sídlami za hranicami mesta. Tento jav by mohol nastať hlavne s okolitými obcami ako: Teplička nad Váhom, Rosina, Višňové, Lietavská Lúčka, Divinka, Divina, Marček, Svederník, Oškerda, Snežnica, Hôrky, Bitarová, Brezany a Horný Hričov. Napomáha tomu aj súčasný trend Žilinčanov, ktorí sa pri rozhodovaní, či si kúpiť nový byt v meste, alebo si za približne rovnaké náklady postaviť malý rodinný dom v susednej obci, rozhodnú radšej pre druhú možnosť. Nové rodinné domy väčšinou vyrastajú v okrajových častiach susedných obcí, poväčšine na nevyužívanej poľnohospodárskej pôde. Takto sa pomaly hranice týchto obcí približujú k hraniciam mesta Žilina a neskôr povedú k ich „zrastaniu sa“ zo Žilinou. Či už sa administratívne neskôr pričlenia k mestu, alebo naďalej zostanú samostatnými obcami, povedie to de facto k rozširovaniu sa mesta až za hranice katastrálneho územia mesta. Neskôr do jedného veľkého sídla s vidieckymi predmestiami, tak ako tomu už je niekde dnes.

Záujmové územie mesta je vo všeobecnosti územie príľahlé k územiu mesta, ktorého funkčné využitie a priestorové usporiadanie sa musí riešiť vo vzájomnej funkčnej a technickej súvislosti s územím mesta. V okolí katastrálnych území sú to aj osídlenia, ktoré sú z hľadiska dobrej dostupnosti vyhľadávané doterajšími obyvateľmi mesta ako priestory, kde realizujú svoje predstavy o bývaní a naopak, z ktorých bývajúce obyvateľstvo v prevažnej miere dochádza za prácou do Žiliny.

Záujmovým územím mesta sú obce, nachádzajúce sa v urbanizačnom priestore Žilinskej kotliny, teda obce Lietavská Lúčka, Porúbka, Rosina, Višňové, Turie, Teplička nad Váhom,



Bitarová, Brezany, Ovčiarsko, Lietava, Lietavská Svinná, Podhorie, Nededza, Varín, Mojš, Kotrčina Lúčka, Gbeľany Strečno, Stráňavy. Toto osídlenie vytvára v Žilinskej kotline intenzívne urbanizovaný a aglomerovaný systém, prejavujúci sa sústavou ekonomických a urbanistických záujmov v priamej väzbe na Žilinu. Ústretový krok smerom z jadra osídlenia k okrajovým častiam aglomerovaného priestoru, ktorý je záujmovým územím mesta je najmä vytvorenie nových dopravno-komunikačných väzieb. Väzba Lietavskej Lúčky a Porúbky a odvodene aj Lietavy, Lietavskej Svinnej, Podhoria a Turia je daná jestvujúcim dopravným komunikačným systémom, doplneným o dlhodobu známe zámery preložky cesty I/64, ako i diaľničným privádzačom D1 Žilina - Lietavská Lúčka – Porúbka.

Nový územný plán mesta návrhom nových významných dopravných trás posilňuje doteraz radiálny systém prepojenia obcí Rosina a Višňové (Turie) k jadrú aglomerácie o okružnú komunikáciu v podobe IV. okružnej. Podobne je to aj v prípade obcí Hôrky, Brezany, Bitarová a Ovčiarsko, pričom v priestore dvoch posledne menovaných je okrem návrhu IV. okružnej naznačené aj posilnenie o novú radiálu v predĺžení ul. Kvačalovej v priestore pod Hradiskom.

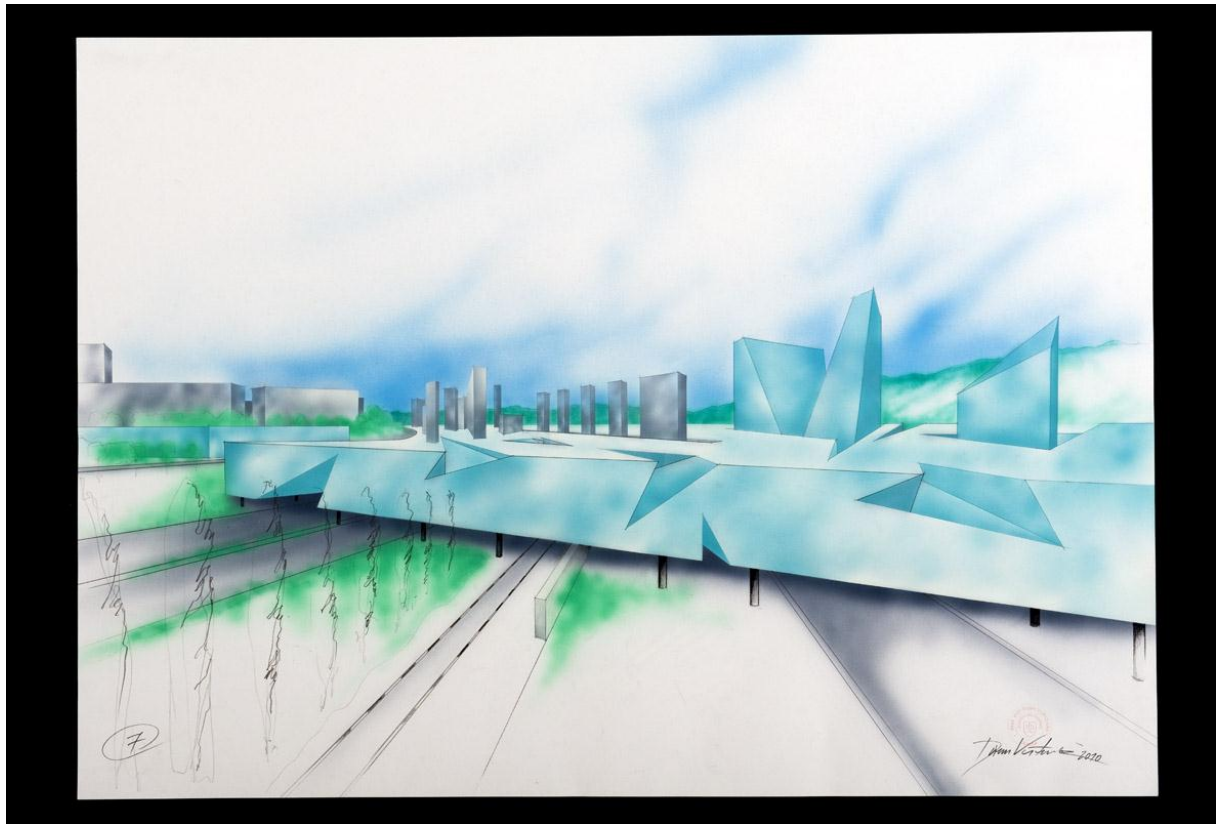
Naznačenie tohto budúceho dopravného prepojenia spolu s vytvorením podmienok pre užšie urbanistické väzby na úrovni vzájomne výhodného partnerstva mesta a obcí Hôrky, Bitarová a Ovčiarsko čerpalo z riešenia významného dokumentu pre rozvoj osídlenia v rámci Žilinskej kotliny s názvom „Plán urbanistického a vidieckeho územného rozvoja Žilina – Západ“.

Zvýraznenie vzájomného prepojenia dopravnou sieťou je aj v prípade Tepličky nad Váhom, Nededze, Gbeľan a Varína (odvodene aj Kotrčinej Lúčky, Strečna a Stráňav) v návrhu dopravného previazania pokračovania „ľavobrežnej“ v smere Terchová s cestou I/18 spolu s premostením cez VD Žilina.

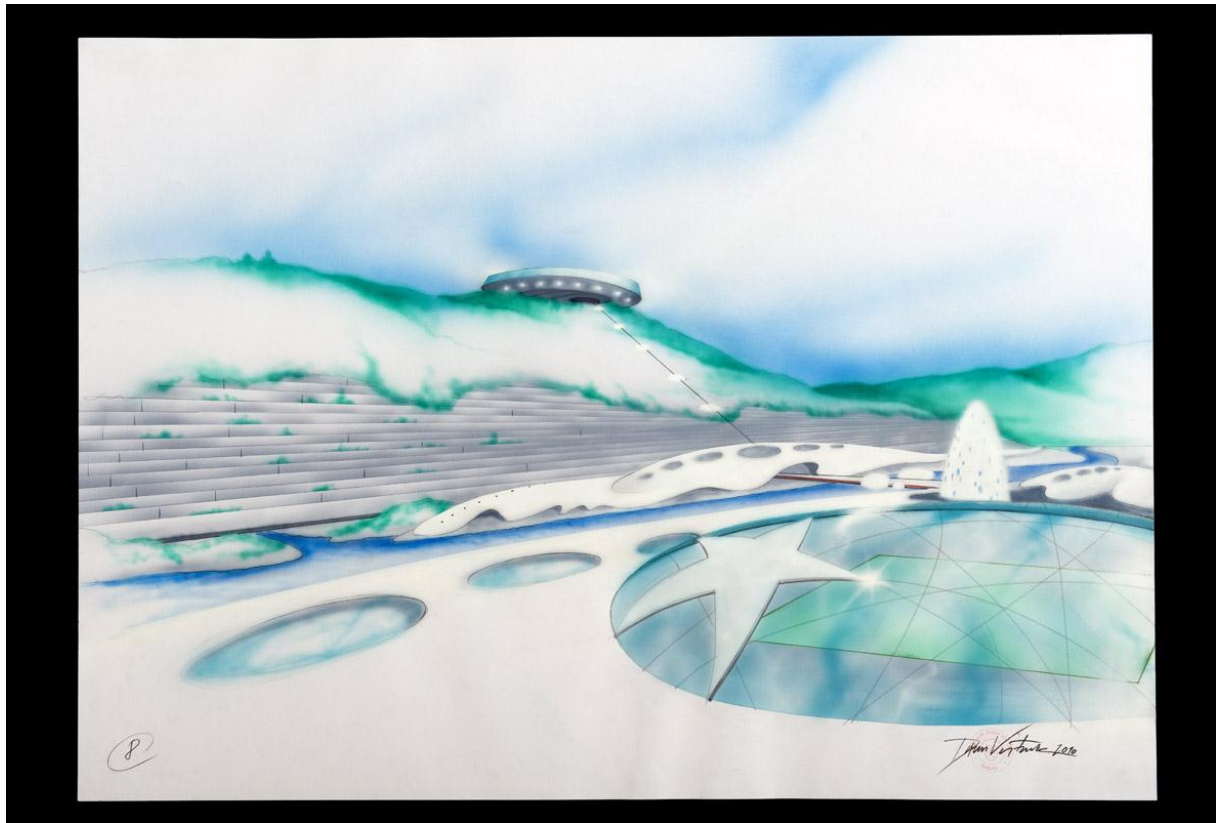
URBANIZMUS A ARCHITEKTÚRA MESTA

V nasledujúcom blízkom aj vzdialenejšom období bude musieť Mesto Žilina urobiť v oblasti architektúry, urbanizmu a územného plánovania veľa zodpovedných strategických rozhodnutí. Bude sa to týkať nasledujúcich úloh:

- Obstaráť Územný generel dopravy pre mesto Žilina, ktorý reálne uvedie do života Územný plán mesta v časti dopravy. Budovať vegetačné strechy a ihriská nad parkovacími a garážovými domami nielen na sídliskách, ale riešiť parkovanie alebo garážovanie aj vo vnútroblokoch bytových domov v centrálnej zóne.
- Zjednosmerniť ulicu Veľká Okružná a zapustiť ju pod zem v časti Bulvár a Železničná stanica.
- Sprejzdniť ulicu Kuzmányho z dôvodu lepšieho sprejzdnenia križovatky na Námestí požiarnikov
- Pripraviť podmienky na realizáciu IV. okružnej (cesta I/64).



- Obstarat' Územný generel zelene, ktorý nielen v súčasnosti, ale aj dlhodobo bude regulovať realizáciu a ochranu zelene v meste. Spustenie akcie „stromy do ulíc“.
- Zabezpečiť Urbanistickú štúdiu a Územný generel rekreačnej zóny Vodné dielo. Identifikovať nepovolené stavebné objekty a postupne pripraviť na odstránenie z dôvodu novej koncepcie využitia Vodného diela Žilina.
- Revitalizovať mestský park Sad mieru s vytvorením nového koryta vodného toku Všivák, umiestnením sochy Ľ. Štúra a vybudovaním terénnych tunelov na ulici Tajovského a Bôrickej ceste.
- Revitalizovať pešie zóny ulíc Národná, Jána Milca, Pivovarská, Farské schody, Nám. A. Hlinku a mestského parku Sad SNP.
- Vypracovať projekt novej pešej zóny ulice Na bráne s vytvorením námestia a prepojením mostovým dvojpodlažným objektom a pasážou s novou budovou klientskeho centra mestského úradu a projekt revitalizácie ulice Antona Bernoláka ako pešej zóny spojením historického centra mesta s novým Centrom Rudiny I.
- Aktívne sa spolupodieľať na projekte Revitalizácie železničného uzla Žilina, ako podklad pre určenie požiadaviek mesta pri príprave realizačného projektu ŽSR, ako aj návrh využitia územia po redukcii koľajísk. Mesto Žilina podporuje technické riešenie zapustenia železničnej trate s nástupišťami v časti stanice pod zem, nad ňou chce umiestniť autobusovú stanicu napojenú na Ľavobrežnú ulicu ako objekt centrálného prestupného dopravného bodu medzimestskej a prímestskej dopravy.
- Vzhľadom k zámeru nového využitia pozemkov Veľkej harfy na oddychovo-rekreačnú zónu, odstrániť bytové domy nízkej kategórie v bývalej Železničarskej kolónii a na Bratislavskej ulici.
- Pripraviť rozumné umiestnenie nových priestorov na vybudovanie viacerých sídiel pre rómskych obyvateľov.
- Pripraviť návrhy na riešenie priestorov vstupov do mesta ako „Mestských brán“, pretože Žilina je oddávna križovatkou dopravného systému v regióne, kde sa zbiehajú cesty zo všetkých svetových strán.
- Vybrať vhodnú lokalitu a vybudovať novú kultúrno-spoločenskú a športovú Mestskú arénu.
- Pre vizuálnu identitu mesta pripraviť návrhy na dominantu mesta.
- Pripraviť možnosť pokračovania Národnej ulice cez súčasnú železničnú stanicu s autobusovou stanicou popod kruhovú križovátku na Ľavobrežnej ulici, v mieste napájania Ulice 1. mája, cez kolonádový peší most ponad rieku Váh na Budatínsky breh. V tejto lokalite je možné vybudovať mestskú pláž s kúpaliskom, prístav na vyhladkové plavby, hotelový komplex, lanovka na Dubeň s vyhladkovou reštauráciou, ako aj trhovú uličku Dolná v Budatíne s pôvodnou nostalgickou atmosférou obchodov, krčmičiek, ale aj umelecko-remeselnými ateliérmi a dielňami, klubmi atď.
- Pokračovať v budovaní komplexného systému cyklotrás v meste a okolí s napojením na regionálne cyklotrasy vedúce do Kysuckej, Terchovskej a Rajeckej doliny.



- Pokračovať v čistení mesta od reklám a billboardov.
- Prehodnotiť možnosť postupného zrušenia stánkového predaja alebo služieb v celom meste. Hľadať možnosť skupinových pavilónov ako pevnej stavby.
- Odkúpiť budovu bývalej Mestskej tržnice na ulici R. Zaymusa / architekt F. Čapka / do majetku mesta, následne ju rekonštruovať na mestskú tržnicu s prepojením na trhovisko až po ulicu J. Vuruma, zvážiť možnosť asanácie objektov pred ŠKO. Pozemky pod dnešným trhoviskom odkúpiť do majetku mesta.
- Rekonštrukcia budovy Rosenfeldov palác na Galériu mesta Žilina a reprezentačné priestory mesta Žilina.
- Rekonštrukcia Radnice v priestoroch prízemnia na muzeálnu expozíciu o vývoji mesta Žiliny a na poschodí vybudovanie reprezentačných priestorov primátora, zrkadlovú sálu pre zasadnutia MZ, sobášna sieň, slávnostné akcie mesta a návštevy.
- Rekonštrukcia Burianovej veže na expozíciu a vyhladku na Mestskú pamiatkovú rezerváciu mesta Žilina.
- Prehodnotenie možnosti nadstavby budovy mestského úradu v časti B a vybudovanie klientskeho centra pred budovou MsÚ, po konzultácií s autorkou budovy Ing.arch. Vierou Meckovou.
- Vypracovať dlhodobú koncepciu likvidácie odpadu v meste Žilina a okolí.
- Pripraviť podmienky na začlenenie obcí Teplička nad Váhom, Rosina, Višňové, Lietavská Lúčka, Divinka, Divina, Marček, Svederník, Oškerda, Snežnica, Hôrky, Bitarová, Brezany a Horný Hričov do mesta Žilina.
- Aktívne sa podieľať účasťou Mesta na realizácii príprav zón určených Územným plánom mesta na individuálnu bytovú výstavbu (Územný plán zóny, príprava PD, výkup, inžinierske siete, vybudovanie komunikácií a predaj).
- Pripraviť priestor pre individuálnu bytovú výstavbu formou terasových radových rodinných domov na území pod Dubňom v spodnej časti nad ulicou Dolná od Budatína až po Tepličku nad Váhom. V roku 2013 zaobstaráť urbanisticko-architektonickú štúdiu na tento priestor.
- Výstavbu nových mestských nájomných bytov a sociálnych bytov postupne riešiť prestavbou nadstavbou, prístavbou jestvujúceho fondu (napr. ubytovňa DPMŽ na Predmestskej, bytový dom na Predmestskej 45, Lichardovej ulici ...), neskôr pripraviť projektovú dokumentáciu podľa ŠFRB na novostavby bytových domov, ktoré sa budú osadzovať na vytypované pozemky v meste Žilina. Postupne tieto zámery realizovať tak, aby boli prvé byty odovzdané v roku 2015.
- Súbežne aktívne pripravovať novú výstavbu na sídlisku Hájik – západ, (súťaž, Územný plán zóny, na I. etapu výstavby zabezpečiť všetky stupne PD, výkup pozemkov, výber dodávateľa a následná výstavba).
- Vytvoriť novú urbanistickú úroveň odpočinkovej zóny ako mestského parku nad rušnými dopravnými systémami mesta v zónach nad ulicou Mostná od ulice Hlinská po ulicu Vysokoškolákov ako pešie prepojenie sídliska Hliny s Bôrikom a nad ulicou
-



Rajecká so železničnou traťou a ulicou Bytčická od Saleziánov po Solinky ako pešie prepojenie sídliska Hliny a Solinky s mestskou časťou Závodie a Bánová.

- Rekultivovať celý priestor smetiska v Považskom Chlenci a obstaráť urbanisticko-architektonickú štúdiu na využitie nábregia Hričovskej priehrady od Riviéry po Divinku ako areál rekreácie a športu v kontakte s Veľkou Harfou.
- Postupne revitalizovať nábregia rieky Rajčanky od mestskej časti Bytčica až po Hričovskú priehradu.
- Nájsť najvhodnejší model na revitalizáciu areálu Sloveny na oživenie priemyselnej zóny na funkciu služieb s umelecko-remeselnými prevádzkami ateliérov galérií. Mesto Žilina s historickou tradíciou ako mesto remesiel môže tento fenomén využiť na vytvorenie podmienok na postupnú revitalizáciu územia priemyselných areálov pozdĺž rieky Rajčanky na remeselné dielničky s individuálnym prístupom a atypickou výrobou, priniesť osobný prístup v prostredí komerčnej anonymnej produkcie. Nielen možnosti zamestnanosti, ale aj rekvalifikácie a výučby na stredných odborných školách v kontakte s dielňami na tomto území.
- Využiť vzácne územie – bývalý vojenský priestor na Hradisku.
- Vypracovať urbanistickú štúdiu a územný generel na lokalitu Solinky – juh.
- Zaobstaráť urbanistickú štúdiu a územný generel na lokalitu Solinky - východ, ktorá je podľa Územného plánu Mesta Žilina určená na rekreáciu a šport s napojením na lesopark Chrasť.
- Citlivo riešiť hlukové zábrany pozdĺž zástavby rodinných domov mestskej časti Bytčica, kde bude nový vstup do mesta cez diaľničný privádzač od juhu. Toto územie popri privádzači dostane nový význam. Protihlukové steny riešiť skôr terénnymi valmi alebo budovami s funkciou služieb pre dopravu, ktoré budú eliminovať hluk. Očakávame záujem o využitie územia od diaľničného privádzača na východ ako prvého kontaktu s mestom Žilina.

PRIEMYSEL A OBCHOD

Ak si chce Žilina v blízkej i vzdialenejšej budúcnosti naďalej udržať tempo rastu a plniť tak funkciu metropolitného centra severozápadného Slovenska, musí plniť potrebné rozvojové ciele vychádzajúce z tradície, geografickej polohy, histórie, demografie, administratívy, politiky, priemyslu, vzdelávania, kultúry a športu.

Ďalší rozvoj a rast mesta sa dá zabezpečiť len vytváraním vhodných podmienok, kvôli ktorým by zostávali žiť v Žiline jej rodáci a sťahovali by sa sem prisťahovalci z iných miest. Na to tu ale musia mať zabezpečený dostatok pracovných príležitostí. Nové pracovné miesta tu budú vznikať, len ak sa v meste vytvoria priaznivé podmienky pre príchod nových investorov, zamestnávateľov. Toto sú faktory, ktoré má v rukách skôr štát, vláda, prípadne krajská samospráva. Každopádne mesto musí vytvoriť podmienky v oblasti infraštruktúry, dopravy, bývania, parkovania, obchodu, životného prostredia, oddychu...



Je ťažké očakávať, že sa v Žiline, prípadne v susedstve mesta v blízkej budúcnosti rozhodne postaviť závod investor veľkosti KIA Motors. Vzhľadom na tvar Žilinskej kotliny, nemáme k dispozícii podobne veľkú, doteraz nevyužitú plochu. Stále sú však v pomerne blízkom okolí, aj keď nie priamo v katastri mesta, dokonca v susednom okrese, menšie voľné plochy pripravené na príchod investorov a výstavbu priemyselných parkov. Ide najmä o menšie priemyselné parky vo Varíne, Strečne, Hričove, Kotešovej a Bytči. Ak by sa v budúcnosti podarilo získať záujemcov o vybudovanie nových závodov a vznik nových pracovných miest v týchto lokalitách, určite by to pozitívne ovplyvnilo aj rast a rozvoj Žiliny.

Plánovaným dobudovaním diaľnice D1 smerom zo Žiliny do Košíc tu paradoxne vzniká možné riziko posunu záujmu prípadných budúcich investorov smerom na východ krajiny, kde je vysoká nezamestnanosť a lacná pracovná sila. Neexistujúce diaľničné spojenie Žiliny s východom Slovenska a súčasným skončením súvislej diaľnice D1 od Bratislavy práve v Žiline môže byť pre atraktivitu nášho regiónu pre prípadných nových zamestnávateľov skôr výhodou.

Prínosom pre mesto by malo byť skôr v budúcnosti dobudovanie diaľnice D3 smerom na Kysuce, Poľsko a Českú republiku. To by otvorilo novú dopravnú tepnu zo Žiliny do blízkeho zahraničia a určite by to vytvorilo nové investičné možnosti. Zároveň tento prístup diaľnicou do Žiliny zo severu zintenzívni záujem investorov v spádovej oblasti Žiliny.

Dostavaním diaľnice D1 smerom na Martin sa však otvárajú nové územné možnosti v oblasti medzi Žilinou a Strečnom. Táto oblasť je momentálne dopravne preexponovaná. Presunom tranzitnej dopravy do diaľničných tunelov Višňové - Dubná Skala sa však tento priestor stane pomerne pokojným. Preto by mohol byť časom využitý na účely umiestnenia ľahkej výroby, logistických a distribučných skladov, obchodných priestorov, v určitej oblasti dokonca aj bytovej a individuálnej výstavby a rekreácie. V budúcnosti sa predpokladá proces približovania sa Martina a Žiliny a vznik spoločnej aglomerácie.

Čo sa týka budovania nových obchodných prevádzok v Žiline, či menších, alebo aj ďalších hypermarketov a obchodných centier, nový územný plán mesta jednoznačne vykazuje takéto stavby na perifériu mesta. Posledným postaveným obchodným domom v meste, a nie na periférii, by mal byť obchod s nábytkom KIKA. Právoplatné stavebné povolenie mu bolo vydané ešte pred prijatím nového územného plánu mesta.

Sledovaním najnovšieho trendu sa ukazuje, že veľkoobchod sa začína stávať zbytočným, nakoľko veľké obchodné reťazce uprednostňujú priame zásobovanie od výrobcu, bez tohto medzičlánku, domáci maloobchod sa začína orientovať na veľkoplošné Cash and Carry. Očakáva sa diverzifikácia činnosti veľkoobchodov na logistické jednotky veľkých sietí.

Maloobchodné zariadenia, ktoré svojimi ukazovateľmi spĺňajú kritéria vyššej občianskej vybavenosti (malé supermarkety, obchodné domy, nákupné strediská) by sa mali umiestňovať ako občianska vybavenosť, ako súčasť centra, alebo mestských častí a dopĺňajú vybavenosť peších priestranstiev.



DOPRAVA

Širšie vzťahy

Žilinský región je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Trasy E50 a E75 sú zaradené do siete transeurópskych magistrál. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás a koridorov, tvoria štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji. Táto koncentrácia má za následok križovanie dopravných prúdov s vysokými intenzitami cestnej premávky.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry v Žiline je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty). Celková dĺžka ciest v Žiline je 311,257 km. Z toho tvoria cesty I. triedy 79,402 km, II. triedy 46,751 km a III. triedy 185,104 km.

Základný dopravný systém

Základný komunikačný systém (ZÁKOS) mesta Žilina je radiálno-okružný, okrem hlavných radiál ho tvoria v súčasnosti tri okruhy, pričom sa začína výstavba štvrtého. Prvý okruh okolo historickej časti mesta je súčasťou doplnkovej siete mesta. Druhý okruh je vedený okolo centrálnej mestskej zóny so zrejmovou obsluhou centrálnej mestskej zóny (CMZ). Okruh je tvorený dvojpruhovými mestskými komunikáciami a úrovňovými križovatkami.

Tretí okruh – rýchlostný, je kľúčovým dopravným okruhom mesta. V súčasnej dobe slúži a výhľadovo až do vybudovania štvrtého okruhu a okolitej diaľničnej siete (D1 a D3) bude slúžiť pre vedenie tranzitnej a vonkajšej zdrojovej a cieľovej dopravy, ako aj pre distribúciu vnútornej dopravy mesta. Okruh tvoria prieťahy ciest I/18, I/11a I/64. Cesta I/18, tvoriaca medzinárodný cestný ťah E50, zabezpečuje smerovanie dopravy na východ - smer Martin (Košice) a na západ - smer Bytča (Bratislava). Cesta I/18 sa na III. okruhu mesta napája na cestu I. triedy I/11 (E75), zabezpečujúcu smerovanie dopravy na sever – smer Čadca (Česká republika a Poľská republika) a tiež na cestu I/64, zabezpečujúcu smerovanie dopravy na Rajec (Prievidzu). Celý tento okruh je riešený ako štvorpruhová cestná komunikácia s mimoúrovňovými križovatkami. Jedinou úrovňovou (svetelne riadenou) križovatkou je križovatka pri Hypermarkete Tesco na ceste I/18 smerom na Martin.

Významnou súčasťou systému je plánovaný štvrtý okruh, ktorý je navrhovaný ako rýchlostný, na prepojenie východnej časti mesta a oblasti priemyslu v juhozápadnej a južnej časti mesta. Okruh je navrhovaný v dvoch etapách výstavby, prvá etapa bude slúžiť ako prepojenie ciest I/64 a I/18, druhá v dlhodobom výhľade prepojí južnú časť mesta so západnou s pokračovaním na D1 pri Hričovskom Podhradí. Okruhy sú napojené radiálnym komunikačným systémom (11 radiál) na vonkajšiu cestnú sieť, pričom tiež zabezpečujú spojenie mestských častí s centrom mesta.



Súčasťou dopravného systému mesta je **železničná infraštruktúra**. Do železničného uzla Žilina sú zapojené trate medzinárodnej železničnej siete (koridory V. a VI.), ktoré budú v blízkej budúcnosti modernizované. Cez železničný uzol Žilina prechádzajú najvýznamnejšie medzinárodné a domáce železničné spoje a všetky vlaky v stanici Žilina – osobná stanica zastavujú. Menej zaťaženu časťou systému je trať Žilina – Rajec, ktorá už v súčasnosti slúži aj ako MHD v integrovanom mestskom systéme.

Hlavnými súčasťami železničného systému sú:

- osobná stanica Žilina,
- intermodálny železničný terminál v Tepličke nad Váhom,
- zriaďovacia stanica Žilina – Nová Žilina (Stará a Nová harfa),
- depá,
- kontajnerový terminál.

Stratégia dopravy

Na základe vyhodnotenia súčasného stavu dopravného zaťaženia komunikačného systému mesta, výhľadových aktivít a výstavby diaľnic D1 a D3 boli navrhnuté zmeny cestnej infraštruktúry v meste, ktoré budú riešené v Genereli dopravy mesta Žilina, ktorý pre Žilinu pripravuje Žilinská univerzita. V porovnaní so súčasným stavom nastane podstatná zmena v pripojení mesta na nadradenú cestnú infraštruktúru. Dopravný model komunikačného systému uvažuje s diaľnicou D3 a D1 ako aj s ich privádzačmi v hlavných cestných ťahoch od Bratislavy – západný privádzač diaľnice D3 od Strážova ulicou Kragujevská, ktorý pokračuje juhovýchodne smerom na diaľnicu D1 na Lietavskú Lúčku po ceste I/64, resp. Rajeckej ceste. Chýbajúce prepojenie diaľnice D1 a D3 na východnej strane mesta doplní IV. okružná s napojením na súčasnú I/18.

Problémové oblasti z hľadiska dopravného riešenia sa ukazujú:

- Ulica Kragujevská s diaľničným privádzačom Žilina - Strážov
- Ulica Priemyselná
- Ulica Ľavobrežná
- Ulica Veľká Okružná
- Ulica Závodská
- Ulica Rajecká
- Ulica Kvačalova
- Ulica Hôrecká

Z pohľadu celej mestskej štruktúry zostáva najviac problematické prepojenie západnej časti mesta s jeho centrom. Hlavný rozvoj mesta sa predpokladá v jeho západnej časti, ktorá bola v minulosti prepojená s centrom 6 komunikáciami. Po dobudovaní južného diaľničného privádzača a preložiek I/18 boli zrušené 4 prepojenia, neskôr bolo dobudované prepojenie ulíc Hlinská – Kamenná ponad Rajeckú cestu. Zostávajúce prepojenia už v súčasnosti



nevyhovujú dopravnému zaťaženiu medzi centrom mesta a jeho západnou časťou, z čoho vyplýva aj časť navrhovaných úprav cestnej infraštruktúry.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti je potrebné súčasný komunikačný systém doplniť o nasledovné komunikácie:

- prepojenie Saleziánska – Žitná pre obsluhu západnej časti mesta a jeho spojenie s centrom v oblasti južnej časti centra,
- vybudovanie IV. mestského okruhu, v prvej etape prepojením ulice Kamenná a Obvodová, v druhej etape prepojením diaľničného privádzača Lietavská Lúčka – I/18, v tretej etape predĺženie Bánová – Hričovské Podhradie,
- predĺženie ulice Vysokoškolákov po križovatku Rosina so IV. okružnou,
- vybudovanie komunikácie Kvačalova od obytného komplexu Kvačalova do obce Bitarová.
- prepojenie Kamennej ulice s Hlavnou ulicou (Bytčica),

Okrem zmien v infraštruktúre miestnych komunikácií je nevyhnutné uvažovať so zásadnou zmenou v organizácii dopravy v centre mesta. Výrazné zvýšenie zaťaženia II. mestského okruhu vplyvom obchodných centier AUPARK a MIRAGE si v budúcnosti možno vyžiada zjednosmernenie jeho prevádzky. Analýza možnosti zjednosmernenia dopravy v smere a proti smeru hodinových ručičiek priniesla rôzne výhody a nevýhody oboch riešení. Záverom je odporúčanie zjednosmernenia proti smeru hodinových ručičiek, čo je priaznivejšie predovšetkým z pohľadu prevádzky MHD. Prináša vzájomne nekonfliktné odbočovanie liniek MHD vpravo pri vjazde na okruh i pri výjazde z neho. Nevýhodou zostáva umiestnenie zastávok MHD na vonkajšej strane okruhu, čím budú cestujúci prinútení prechádzať cez Veľkú okružnú pri nástupe i výstupe. Táto nevýhoda sa však prejaví iba v prípade, že by množstvo cestujúcich, ktorí potrebujú prejsť do centrálnej mestskej zóny, prevyšovalo množstvo cestujúcich, ktorí zostanú na vonkajšej strane okruhu. Uvedená skutočnosť bude znamenať výraznejšie prerušovanie dopravného prúdu na úrovňových priechodoch pre chodcov. Najfrekventovanejšie prechody by sa v budúcnosti riešili mimoúrovňovo. Zároveň však tento systém zjednosmernenia navýši počet ubehnutých kilometrov mestskej hromadnej dopravy, resp. to bude znamenať pretrasovanie prakticky všetkých liniek, ktoré majú 2 konečné a premávajú v protismere a dotkne sa to aj niektorých okružných liniek, ktoré v súčasnosti jazdia v smere hodinových ručičiek.

Koncepcia nemotoristickej dopravy

Vo svete existuje veľký počet postupov a stratégií, ale aj praktických poznatkov z už zavedených, resp. realizovaných zásad dopravnej politiky mesta. Z ich analýzy vyplýva, že hlavnými opatreniami pre dosiahnutie trvalo „udržateľnej dopravy“ by mali byť :

- politika informovanosti,
- územné plánovanie,
- politika rozvoja chôdze a cyklistickej dopravy,



- riadenie dopravnej premávky,
- verejná doprava,
- propagácia nových vozidiel a palív,
- politika parkovania
- poplatky za komunikácie.

V tomto zmysle je politika rozvoja chôdze a cyklistickej dopravy cestou k trvalo udržateľnej doprave a životného prostredia. Nástrojmi pre podporu tohto druhu dopravy by mali byť hlavne tieto prvky: zaistenie potrebnej infraštruktúry ako napr. cyklistické pruhy a cesty, chodníky, nadchody a podchody pre chodcov a cyklistov.

Pre cyklistickú dopravu platí, že cieľom nie je vybudovať čo najviac cyklistických ciest, ale zatraktívniť používanie bicykla.

Sieť cyklistických komunikácií rozdeľujeme na:

1. Hlavné cyklistické trasy
2. Vedľajšie cyklistické trasy
3. Trasy rekreačné, cykloturistické.

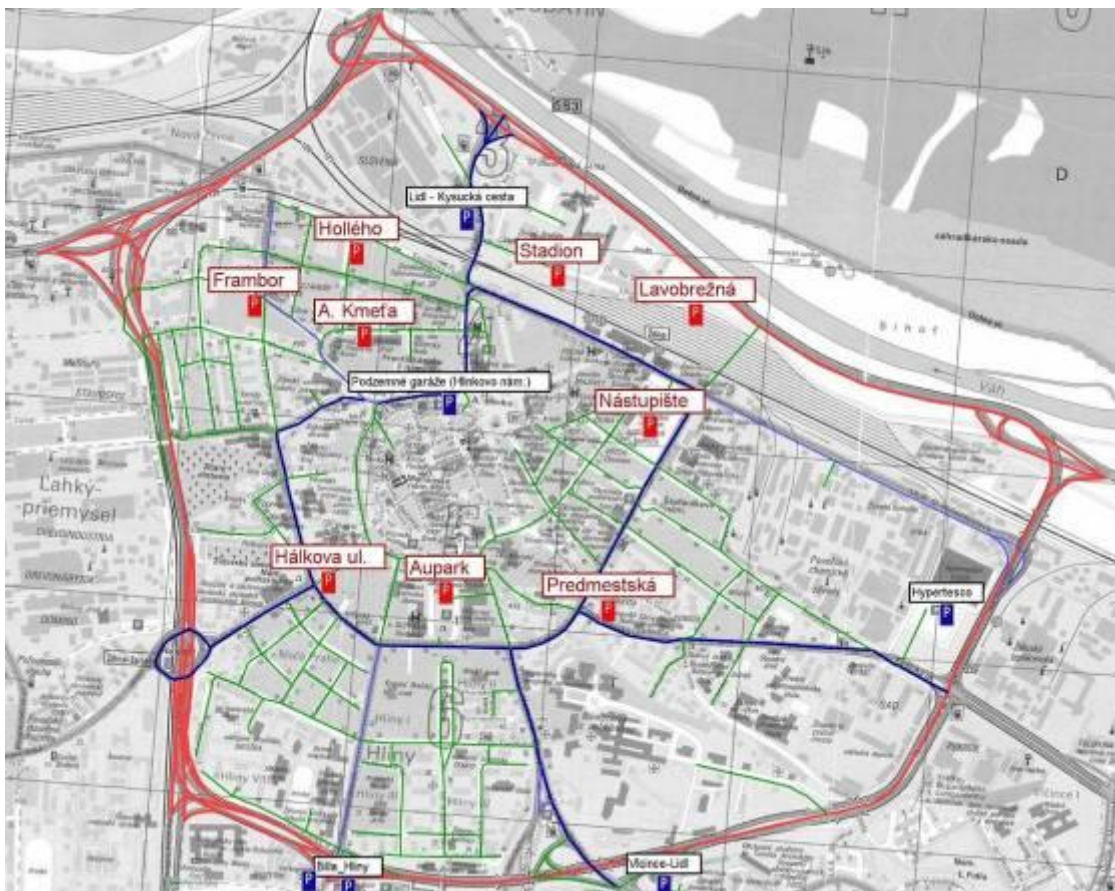
Projekty mesta smerujú v budúcnosti okrem vybudovania vnútromestských cyklotrás, ktoré spájajú jednotlivé mestské časti a centrum mesta aj k ich napojeniu na pripravované hlavné regionálne cyklistické trasy smerom na Kysuckú, Terchovskú, Rajeckú dolinu. Financovanie týchto projektov by malo byť realizované cez novozaloženú Oblastnú organizáciu cestovného ruchu Malá Fatra.

Parkovanie

Súčasný stav parkovacích kapacít v centre mesta a na sídliskách Vlčince, Solinky a Hájik bol analyzovaný podrobnými dopravnými prieskumami. Na území centra mesta bolo zistených 2381 parkovacích miest. Tento počet zahŕňa len vyznačené parkovacie miesta. Parkoviská v centrálnej mestskej zóne zahŕňajú aj spoplatnené parkovacie miesta v zóne I. až III., pričom do tohto počtu nie je zarátané parkovanie vo dvoroch firiem a na súkromných pozemkoch rodinných domov.

Súčasná situácia v oblasti statickej dopravy sa vyznačuje intenzívnym využívaním verejných komunikácií na parkovanie, hoci je spoplatnené v celej centrálnej zóne a neusporiadanosťou verejných parkovísk. Hustota inštitúcií a obchodov v centrálnej mestskej zóne (CMZ), predovšetkým na pešej zóne, spôsobuje veľký dopyt po parkovacích miestach na jej obode. Chýbajú parkovacie objekty pre verejné účely.

Schéma lokalizácie parkovacích domov



Návrhy na úpravu a zlepšenie stavu statickej dopravy

Popri objektívnom stanovení nárokov na parkovanie je súčasťou riešenia aj optimalizácia ich využívania v priebehu dňa. V rámci polyfunkčného objektu či príľahlého územia sa problém parkovania a odstavovania vozidiel rieši komplexne pre všetky funkcie.

Koncepcia dopravnej obsluhy centra mesta predpokladá ukončenie cieľových ciest v centre prostredníctvom parkovania motorových vozidiel na obmedzenom počte vyhradených parkovacích plôch a v parkovacích domoch.

Pre zlepšenie parkovacích možností v centre mesta realizovať nasledovné opatrenia:

- zvýšenie počtu parkovacích miest vybudovaním nových parkovísk v druhej úrovni (nadzemnej, resp. podzemnej), ktoré budú súčasťou novovybudovaných stavebných aktivít, realizovaných v centre mesta, ako podmienky pre vydanie stavebného povolenia
- zaviesť systém funkčných záchytných parkovísk, z ktorých by bol bezproblémový prístup do centra mesta a s tým súvisiaca úprava trás liniek MHD
- vybudovanie potrebného počtu poschodových parkovacích domov v centre mesta

Pre účely štúdie bol výpočtový model doplnený o samostatné body, reprezentujúce predpokladané plochy statickej dopravy. Zohľadnené boli nasledovné lokality:

- a) parkovacie domy na Hollého ulici,
- b) parkovací dom na Sasinkovej ulici,
- c) parkovací dom na Kmeťovej ulici,
- d) parkovací dom na Háľkovej ulici,
- e) parkovací dom na Predmestskej ulici,
- f) parkovací dom na autobusovom nástupišti,
- g) parkovací dom pre budúce obchodné centrum Štadión,
- h) parkovací dom pri Ľavobrežnej ulici,
- i) parkovací dom Frambor,
- j) parkovací dom Aupark,
- k) parkovací dom Mirage,

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Záchytné parkoviská do budúca (výhľad k roku 2025) možno umiestniť na vstupoch do mesta v priestoroch, ktoré sú vhodne prístupné. Jedná sa o napr. o nasledovné oblasti:

- v smere od Bratislavy je to priestor vľavo od križovatky Kragujevská – Priemyselná; plocha parkoviska cca 100 x 150 m – t.j. 810 parkovacích miest,
- v smere od Čadce sa jedná o priestor, kde sa z Ľavobrežnej pripája k Obchodnému centru Štadión; Záchytné parkovisko by zároveň doplnilo chýbajúce parkovacie miesta pri plnej kapacite športových zariadení; Plocha parkoviska cca 150 x 150 m – t.j. 1200 parkovacích miest,



- v smere od Martina by bolo možné využiť pre potreby záchytného parkoviska priestor za riekou Váh pri križovatke cesty I/18A; Plocha parkoviska cca 150 x 150 m – t.j. 1200 parkovacích miest,
- v smere od Prievidze sa ako najvýhodnejšie pre umiestnenie záchytného parkoviska javí priestor pri napojení 4. okružnej na cestu I/64; Plocha parkoviska cca 130 x 150 m – t.j. 1050 parkovacích miest.

Problémy s parkovaním na sídliskách sa riešia priebežne budovaním nových drobných parkovacích miest a vodorovným dopravným značením. Ďalšie riešenia v budúcnosti budú aj pripravované spoplatnenie parkovania na sídliskách a zákaz parkovania firemných automobilov na sídliskách. Pre reguláciu počtu vozidiel na sídliskách, a pre prevenciu skladovania nepojazdných vrakov na parkoviskách, sa pripravuje systém kde by mal každý byt na sídlisku právo na jedno bezplatné parkovacie miesto. Ak by chceli obyvatelia sídlisk pred domom parkovať aj druhé a prípadne ďalšie autá, museli by za ich parkovanie platiť.

V oblasti alternatívnej dopravy v meste sa v budúcnosti očakáva v Žiline nárast pohybu elektromobilov, pre ktoré bude musieť mesto zabezpečiť možnosť vybudovania nabíjajúcich staníc. Taktiež bude nutné v budúcnosti v meste vybudovať niekoľko verejných heliportov.

Stratégia ďalšieho rozvoja dopravy v Žiline:

Koncepcia železničnej a kombinovanej dopravy

Región Žilina patrí medzi najlepšie železničnou dopravou obsluhované oblasti Slovenska. Do železničného uzla Žilina sú zapojené dvojkolajné trate smerom na Bratislavu, Čadcu a Košice, ktoré sú zaradené do medzinárodnej železničnej siete (koridory V. a VI.) a budú v blízkej budúcnosti modernizované.

Železničný uzol Žilina je vytvorený z týchto technologických celkov:

- Uzlová stanica Žilina – osobná stanica,
- Zriaďovacia stanica Žilina – Teplička nad Váhom,
- Zriaďovacia stanica Žilina – Nová Žilina (Stará a Nová harfa),
- Rušňové depo,
- Vozňové depo,
- Kontajnerový terminál,
- Stanica sústredenej nakládky a vykládky,
- Iné železničné zariadenia.

Cez železničný uzol Žilina prechádzajú najvýznamnejšie medzinárodné a domáce železničné spoje a všetky vlaky v stanici Žilina – osobná stanica zastavujú.

Pre cestujúcich je zavedená výhodná taktová rýchliková doprava na trati Bratislava – Žilina – Košice a späť. Najslabšie je železničnou osobnou prepravou zabezpečená jednokoľajná trať Žilina – Rajec. V budúcnosti musí mesto vyriešiť realizáciu efektívne fungujúceho integrovaného dopravného systému tak, aby sa vzájomne dopĺňali všetky druhy dopravy.



Návrhy na úpravu infraštruktúry železničnej dopravy:

Z uvedenej analýzy je možné určiť nasledovné hlavné potreby pre zmeny v železničnej infraštruktúre, ktoré budú mať vplyv na tvorbu nového územného plánu:

- po dostavbe zriaďovacej stanice Žilina – Teplička nad Váhom využiť uvoľnené priestory v Žiline – zriaďovacej stanici,
- modernizácia železničnej trate od Bratislavy do Čadce si zrejme vyžiada zásah v oblasti Budatína, nakoľko existujúca trať aj s mostom už nebude vyhovovať,
- nakoľko sa v železničnom uzle Žilina križujú 2 medzinárodné koridory, je žiaduce vytvoriť zo železničnej stanice Žilina – osobná stanica bezbariérový prestupový uzol (dobudovaním a predĺžením podchodov a ich vybavenosťou, modernizáciou priestorov výpravnej budovy a podobne),
- v rámci predpokladaného zavedenia pravidelnej prímestskej dopravy v regióne Žilina vybudovať parkovisko pre osobnú dopravu v priľahlých častiach železničnej stanice, v miestach súčasného koľajiska.
- doriešiť lokalitu pre umiestnenie logistického centra,
- premiestniť kontajnerové prekladisko do terminálu kombinovanej prepravy pri odchodovej skupine v železničnej stanici Teplička nad Váhom – zriaďovacia stanica.

Koncepcia leteckej dopravy

Letecká doprava je zabezpečovaná osobným medzinárodným letiskom Dolný Hričov, ktoré bolo vybudované v 70 – tých rokoch minulého storočia. Od apríla 1991 Vysoká škola dopravy a spojov Žilina otvorila letisko pre nepravidelnú medzinárodnú dopravu. V roku 2005 bol dobudovaný moderný letiskový terminál a od 15. júla 2005 bola zavedená pravidelná letecká linka Praha-Žilina-Praha spoločnosťou České Aerolínie.

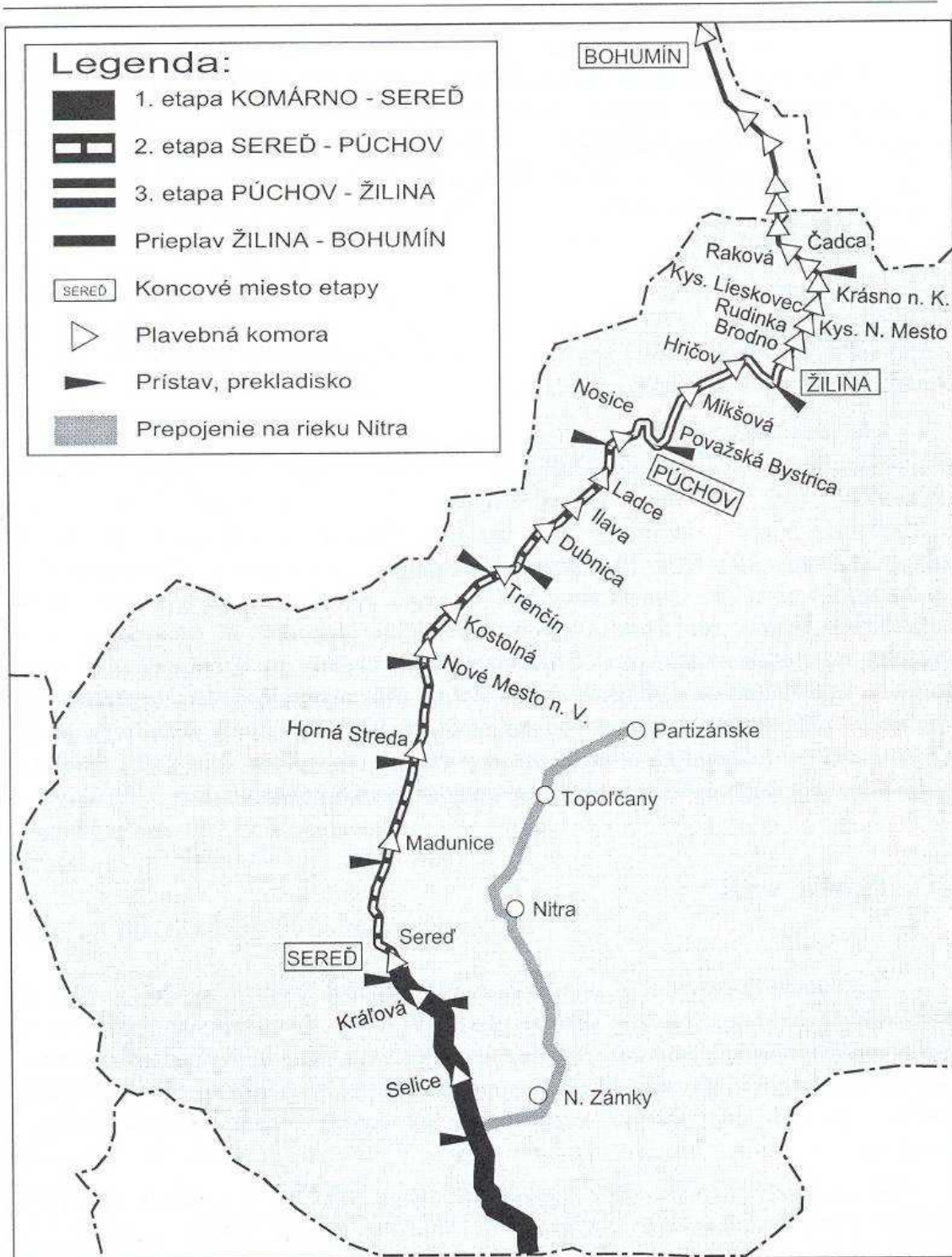
Letisko Žilina v Dolnom Hričove slúži pre potreby regiónu severozápadného Slovenska s viac ako 1 mil. obyvateľov a je súčasťou Euroregiónu Beskydy.

Letisko má z dlhodobého hľadiska perspektívu pre ďalší rozvoj mesta v oblasti turizmu, obchodu a celkového záujmu o návštevu Žiliny. Letisko je limitované dĺžkou pristávacej plochy, ktorá v súčasnosti obmedzuje veľkosť pristávajúcich lietadiel. Letisko má však pripravený projekt predĺženia pristávacej dráhy, ktorého realizáciou by sa zmenila jeho kategória a mohli by na ňom pristávať aj väčšie dopravné lietadlá. Jeho realizácia sa predpokladá najneskôr do roku 2020. V roku 2012 sprevádzkovalo letisko nový moderný navigačný systém, ktorý umožní pristávanie lietadiel aj za zhoršených poveternostných podmienok.

Pripravovaný projekt rozvoja letiska je zameraný na:

- zavedenie pravidelnej osobnej leteckej dopravy s napojením na významné tranzitné letiská v západnej Európe,
- zavedenie nákladnej leteckej prepravy,
- vytvorenie priemyselnej zóny s prevádzkami a technologickými centrami,

Obr. Vážska vodná cesta



- vybudovanie objektov občianskej vybavenosti so zameraním na ubytovanie a dopravné zariadenia,
- rekreačno – športové aktivity.

Koncepcia vodnej dopravy

Vodná doprava v Žiline zatiaľ nie je rozvinutá, ale je zahrnutá do veľkého európskeho projektu vybudovania Vážskej vodnej cesty a prepojenie lodnou dopravou cesty od Baltského až po Čierne more. Tento projekt v sebe okrem sprieplynenia existujúcich vodných nádrží na Váhu zahrňuje aj plánované vybudovanie veľkého dopravného terminálu v Žiline, v lokalite Vodnej nádrže Hričov.

Súčasťou vodnej cesty budú aj plavebné komory Hričov, Budatín a Rudinka a prieplavy Budatín - Rudinka a Rudinka - Kysucké Nové Mesto. Vodná cesta má v budúcnosti vytvárať pobočku vodnej trasy ako predĺženie E30-01 po trasu E80 po Dunaj (prepojenie Čierneho a Baltického mora).

V lokalite mesta sa plánuje vybudovanie riečneho prístavu v niekoľkých variantoch. Návrh v lokalite Teplička nad Váhom nie je vhodný z hľadiska prevádzky na vodnej ceste. Za vhodnú lokalitu bola zvolená Vodná nádrž Hričov. Lokalita vodného km 248,685 nezodpovedá zámerom územného plánu mesta Žilina, ako vhodnejšia sa ukazuje lokalita pozdĺž železničnej trate pod mostným objektom D3, vedúcim ponad vodnú nádrž.

Mestská hromadná doprava

Štatistické podklady o doterajšom vývoji objemov prepravených osôb v prostriedkoch hromadnej prepravy osôb hovoria o pomerne silnom trende poklesu prepravených osôb. V kombinácii s rastovým trendom automobilizácie je v súčasnosti možný predpoklad ďalšieho pokračovania poklesu cestujúcich na úkor rastu individuálnej automobilovej dopravy.

V mestskej hromadnej doprave sa aj v budúcnosti očakáva pokles záujmu o prepravu a tým zvyšovanie nákladov na cestovanie zvyšných cestujúcich. No je predpoklad, že pokles už nebude mať tak výraznú tendenciu, ako tomu bolo začiatkom tretieho tisícročia. Stúpajúcim nárastom nákladov na vstupy (pravidelná obnova vozového parku, náklady na pohonné hmoty a elektrickú energiu pre trolejbusy, mzdy a odvody, servis, údržba tratí) a zároveň poklesom prepravených osôb sa ešte viac zvýši cena na jednu cestu. Preto bude v budúcnosti nevyhnutné zo strany mesta ešte výraznejšie dotovať mestskú dopravu pre zvýšenie záujmu o cestovanie aj u majiteľov osobných vozidiel. Tento negatívny dopad nárastu vstupov je možné eliminovať modernizáciou vozového parku, pričom trendom je prevádzkovanie trolejbusov s rekuperáciou elektrickej energie a hybridných autobusov s motormi s veľkou úsporou PHM a zároveň veľmi nízkou produkciou emisií. Modernizácia trakčných meniarň



môže priniesť efektívnejšie využitie rekuperovanej elektrickej energie uskladnenej v superkapacitoroch.

Pre riešenie problémov s čím ďalej väčším zahltením centra mesta autami, nedostatkom parkovacích miest a vzniku každodennej dopravnej zápchy v čase špičky ráno a poobede je nutné túto individuálnu automobilovú dopravu v centre eliminovať. Prínosom pre obmedzenie automobilovej dopravy v meste aj pre zlepšenie parkovania by mohlo byť zavedenie bezplatnej mestskej hromadnej dopravy pre občanov mesta od roku 2016 alebo 2017. Bezplatná preprava by bola dostupná pre všetkých občanov mesta, ktorí majú vysporiadané záväzky voči Mestu Žilina, napr. zaplatené všetky poplatky, dane... Náklady na jej bezplatnú prevádzku by však boli spojené s veľmi vysokou cenou pre mesto. V intenciách všeobecne platných teórií o zdravom životnom prostredí miest, o ich trvalo udržateľnom rozvoji v európskom urbanizačnom kontexte je v meste potrebné vytvoriť podmienky pre udržanie minimálne existujúcej úrovne rozvoja MHD a podmienky pre rozvoj pešej a cyklistickej dopravy.

Ďalšou budúcou expanziou individuálnej automobilovej dopravy sa očakáva, že v meste sa presun ráno z domu smerom do práce výrazne časovo natiahne. Ak k tomu pripočítame fakt, že osobné vozidlá nebude možné celý deň bezplatne parkovať v centre mesta, občania mesta sa môžu postupne vracieť k možnosti cestovať mestskou dopravou. Vytvorením podmienok na cestách na rýchlu prednostnú pohodlnú jazdu moderných klimatizovaných vozidiel mestskej hromadnej dopravy pred ostatnými vozidlami na cestách v meste môže byť mestská hromadná doprava dobrou alternatívou denného presunu občanov za prácou. Toto je možné dosiahnuť zavedením preferencie vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách alebo vybudovaním vyhradených jazdných pruhov v miestach, kde to priestorové podmienky umožňujú. Ďalšou možnosťou, ktorou sa vybrali niektoré krajiny západnej Európy, je zníženie počtu osobných automobilov smerujúcich do centra mesta zavedením emisných zón. Tým sa zároveň môže znížiť počet vozidiel na cestách a urýchliť jazdu vozidiel MHD a cestujúcim sa poskytne výhoda, ktorá má najväčší vplyv pri výbere typu dopravy.

Ďalším spôsobom na zastavenie poklesu cestujúcich v MHD je zvyšovanie kvality služby, ktorú mesto cestujúcim ponúka. Ide najmä o kvalitu vozidiel, informácií poskytovaných cestujúcim pred a počas prepravy a kvalitu zastávok.

Mesto bude zároveň svojimi podpornými aktivitami budovať u obyvateľov, študentov i návštevníkov povedomie „mobilitnej“ kultúry propagovaním udržateľných spôsobov cestovania v meste. Jedným z nich je zriadenie centra mobility, ktoré by malo za úlohu propagovať najekologickejšie spôsoby prepravy v rámci mesta, poukazovať na prínos prepravy verejnou alebo nemotorovou dopravou, navrhovať plány mobility pre školy, univerzitu a väčších zamestnávateľov a pod. Pri súčasnom tempe rastu automobilovej dopravy a bez zvyšovania kapacít ciest a križovatiek bude funkčná úroveň prevádzky automobilovej dopravy v centrálnych častiach mesta klesať na najnižšie hladiny.



Výhľadové riešenia dopravy do roku 2025:

V návrhovom období odporúčame uplatňovať nasledovné kritéria:

V návrhovom období odporúčame uplatňovať nasledovné kritéria:

- najväčším cieľom mesta v budúcnosti by mala byť snaha o využitie jej strategickej polohy a existencie Žilinskej univerzity tak, aby sa Žilina stala „výkladnou skriňou“ riešenia dopravy v rámci celého Slovenska,
- modernizovať vozidlový park nízkopodlažnými trolejbusmi s rekuperáciou a hybridnými autobusmi s nízkou spotrebou a produkciou emisií,
- zabezpečiť preferenciu MHD na svetelne riadených križovatkách a v miestach, kde to priestorové podmienky dovoľujú, vybudovať vyhradené jazdné BUS pruhy pre autobusy a trolejbusy MHD (možné lokality: jednosmerný II. okruh, ulica Hálkova v smere na Rondel, ulica Vysokoškolákov v úseku od Spanyolovej po Obchodnú),
- zvýšiť informovanosť cestujúcich poskytovaním presných online informácií pred a počas cestovania (internet, mobilné telefóny, zastávky, vozidlá, prestupné uzly),
- rekonštruovať trakčné vedenie s cieľom zabezpečiť zvýšenie technickej i cestovnej rýchlosti trolejbusov a implementovať technológie v trakčných meniarňach za účelom možnosti lepšieho využívania rekuperovanej elektrickej energie,
- dobudovať sieť trakčného vedenia na miestach, ktoré umožnia rozšírenie podielu trolejbusovej dopravy, resp. možnosť prevádzkovania duobusov na niektorých súčasných autobusových linkách (napr. Hurbanova-Legionárska-Veľká okružná, Kvačalova-Hájik),
- rozšíriť trasy liniek MHD na novobudované radiály,
- posilniť MHD premávajúcu do západnej časti mesta a zabezpečenie obsluhy sídliska Hájik alternatívnym prepojením - nadjazdom k ulici Rázusova,
- vytvoriť podmienky a prevádzkovať integrovaný dopravný systém vhodný pre podmienky žilinskej aglomerácie,
- vo výhľadovom období zabezpečiť územnú rezervu – koridor pre výstavbu osobnej lanovej dráhy v prepojení lokalít Štadión a Dubeň
- zabezpečiť dopravnú obslužnosť priemyselnej oblasti na Kamennej ulici,
- zabezpečiť zlepšenú dostupnosť oblasti Kamennej a Štrkovej ulice aj vybudovaním premostenia medzi Kamennou a Bytčickou, resp. Rajeckou cestou,
- zaviesť bezplatnú mestskú hromadnú dopravu, len pre občanov mesta,
- v prípade, že dôjde k zjednosmerneniu 2. centrálného okruhu (Veľká okružná, ul. 1. mája, Hviezdoslavova, Kálov, Hurbanova, Legionárska) zaviesť variant proti smeru hodinových ručičiek,

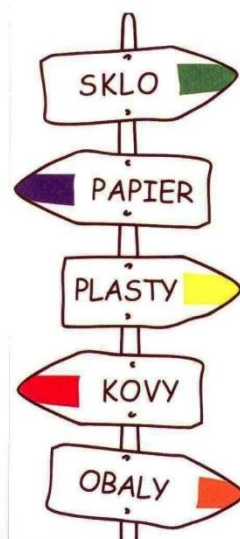
ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, ODPAD A ZELEŇ

Odpadové hospodárstvo

V oblasti nakladania s odpadom Mesto Žilina prijalo stratégiu odpadového hospodárstva do roku 2020. Na území mesta Žilina prebiehajú všetky činnosti obsiahnuté v pojme nakladanie s odpadmi:



Do kontajnerov	PATRIA	NEPATRIA
ZELENÝCH 	Nevratné obaly zo skla od nápojov biele aj farebné, sklenené nádoby, tabuľové sklo, sklenené črepy.	Keramika, porcelán, autosklo, zrkadlá, TV a počítačové obrazovky, sklenené obaly znečistené chemikáliami a olejmi, žiarivky, sklo s obsahom kovov, sklabetón, varné sklo, drôtené sklo.
MODRÝCH 	Papierové obaly, poskladané krabice a kartóny, noviny, časopisy, kancelársky papier, zošity, letáky...	Mokrý, mastný, znečistený, asfaltový, dechtový a voskový papier, použité plienky a hygienické potreby.
ŽLTÝCH 	PET fľaše od nápojov, farebné aj biele (ich objem je potrebné najskôr zmenšiť zošľapnutím, stlačením). Čisté plastové obaly zo saponátov, šampónov, tekutých mydiel a pod., rast. olejov, potravín, destilovanej vody, obaly označené v spodnej časti skratkami HD-PE, PE-HD, PE, PP, PET.	Novodurové trubky, obaly od nebezpečných látok ako napr. motorových olejov, chemikálie, tégliky z jogurtov a masla, mikrotérové vrecká a tašky, plasty s obsahom kovov, polystyrén, farby, linoleum, guma, molitan.
ČERVENÝCH 	Kovové obaly, konzervy, kovové výrobky a súčiastky, alobal, nápojové plechovky, alobalové a hliníkové časti obalov, stahovacie časti z jogurtov, termixov, šalátov a paštét, hliníkové nádoby z čajových sviečok.	Kovové obaly kombinované s iným materiálom, obaly znečistené zvyškami potravín, voskom a pod.
ORANŽOVÝCH 	Čisté nápojové kartóny od mliečnych výrobkov a nápojov, podobné obaly označené v spodnej časti skratkami: C/PAP, nápojové kartóny vhadzujte zošľapnuté.	Polystyrén, znečistené nápojové kartóny so zbytkami potravín a nápojov, iný plastový odpad z domácnosti.



Od roku 2009, aj my Žilincania, separujeme okrem papiera, plastov a skla aj ďalšie dve zložky komunálneho odpadu.

Do piatich druhov farebne odlišených kontajnerov triedime papier, tetrapakové obaly z nápojov a potravín, sklo, plasty a kovové obaly. Zvýšil sa počet miest, kde sú zberné nádoby rozmiestnené, čím sa zvýšil aj podiel vyseparovaného zberu.

Avšak nie všetci triedime odpad dôsledne či už z nevedomosti alebo pohodlnosti. Nezabúdajme, že recyklácia odpadu zásadným spôsobom ovplyvňuje naše životné prostredie.

Druhotným spracovaním mnohých surovín dokážeme šetriť prírodné zdroje a zároveň menej odpadu končí na skládkach. Každý z nás tak môže vlastným dielom prispieť k zlepšeniu životného prostredia a k zdravšiemu životu v našom meste.

Veľkorozmerný odpad (starý nábytok, elektrospotrebiče, drobný stavebný materiál) môžeme kedykoľvek odviezť do zberných dvorov a nemal by končiť na ulici pod našimi oknami alebo v prírode. Zberné dvory sa nachádzajú na Jánošíkovej ulici v Žiline a v areáli T+T, a.s. v Považskom Chlmci.

Viac informácií o odpadoch sa dozviete aj na www.zilina.sk/recyklujeme.

Leták je vytlačený na recyklovanom papieri. Spracoval: Mestský úrad v Žiline, jún 2011

„Recyklujeme pre krajšiu Žilinu“

Projekt podporil Nadačný fond Tesco pre zdravšie mestá v Nadácii Pontis

- a) Zber odpadov.
- b) Preprava odpadov.
- c) Zhodnocovanie odpadov.
- d) Zneškodňovanie odpadov

Mesto Žilina v oblasti odpadového hospodárstva zabezpečuje na svojom území zber komunálneho odpadu ako „zmesového“ odpadu do zberných nádob a súčasne vykonáva aj separovaný zber ako:

- zber papiera
- zber skla
- zber plastov
- zber kovových obalov (konzervy, kovové výrobky...)
- zber viacvrstvových kombinovaných materiálov (nápojové kartóny...)
- zber biologicky rozložiteľného odpadu

Za zber aj separáciu odpadov možno považovať prevádzkovanie už založených zberných dvorov, kde je možné sústreďovať akýkoľvek veľkorozmerný odpad (pneumatiky, akumulátory, elektrospotrebiče, nábytok, drobný stavebný odpad). Zberné dvory sú v Považskom Chlmcu pri regionálnej skládke tuhého komunálneho odpadu (TKO) a v lokalite na Jánošíkovej ulici. Tieto zberné dvory slúžia teda aj na zber a triedenie nebezpečného odpadu z komunálnej sféry.

Do systému zberu a triedenia zapadajú aj veľkokapacitné kontajnery pravidelne rozmiestňované na území mesta podľa stanovených harmonogramov.

Separácia odpadu na území mesta však nie je uspokojivá kvôli nedostatku nádob na separovaný zber a situáciu zhoršuje aj hromadná nedisciplinovanosť drobných producentov odpadov, hlavne na sídliskách.

Systém likvidácie biologicky rozložiteľného odpadu v súčasnosti nie je rozvinutý. Riešením bude výstavba kompostárne, kde sa bude likvidovať odpad z jedál, pokosená tráva, konáre, kríky, lístie pri rodinných domoch, bytových domoch, pri cintorínoch, pri prevádzkach podnikateľských subjektov s produkciou biologicky rozložiteľného odpadu – reštaurácie, hotely, predajne kvetov, ovocia, zeleniny.

Najrozšírenejším spôsobom zneškodňovania odpadov v súčasnosti všeobecne na území mesta je skládkovanie odpadov, ktoré jednoznačne prevažuje (odkalisko, skládka TKO). Aj z hľadiska samotného komunálneho odpadu prevláda jeho zneškodňovanie formou skládkovania. Skládka TKO sa nachádza v mestskej časti Považský Chlmec, na pôvodnom štrkovom pravostrannom alúviu rieky Váh. Odpad sa tu vyváža už vyše 40 rokov, a to nielen z územia mesta ale aj z území priľahlého regiónu. Vývoz predstavuje cca 100 000 t odpadu ročne. V súčasnosti je v štádiu blížiaceho sa kapacitného naplnenia.



Pripravované riešenia pre zlepšenie nakladania s odpadom :

1. V neďalekom Hornom Hričove otvorila firma T+T, ktorá má zmluvu s mestom o zbere a likvidácii TKO, novú automatickú triediacu linku, ktorá efektívne vytriedi a zhodnotí TKO, ktorého výstupom bude len 30 % pôvodného objemu odpadu. Tento odpad bude zároveň len inertným odpadom. Kapacita skládky v Považskom Chlmci sa tak menším skladovaným ročným objemom predĺži cca. do roku 2014. Uskladnenie tohto odpadu má už ale mesto Žilina zabezpečené aj po tomto termíne, takže nie je v situácii, že by nemalo ďalšiu alternatívu skladovania odpadu.

Po naplnení všetkých kapacít na skládke v Považskom Chlmci sa bude inertný materiál ako produkt novej triediacej linky vyvážať pravdepodobne na skládku v Bytči-Mikšovej, kde je kapacita asi na 15 rokov.

V budúcnosti bude treba hľadať ďalšie možnosti vyvážania odpadu zo Žiliny na nové miesto. Zatiaľ sú len vytypované nové lokality vo vyťaženom lome v Lietavskej Lúčke alebo vo vzdialenejšom Ružomberku (stará tehelňa). Pri príprave nového priestoru bude mesto spolupracovať aj so Žilinským samosprávnym krajom.

Jednou z možností je aj likvidácia odpadu prostredníctvom energetického zhodnocovania odpadu tzv. kogeneračnou jednotkou.

2. Mesto Žilina má spracovanú žiadosť o pridelenie nenávratných finančných prostriedkov na získanie prostriedkov z fondov EÚ na výstavbu kompostárne, v ktorej by sa likvidoval

a zhodnocoval biologicky rozložiteľný odpad. Po ich získaní a realizácii stavby sa výrazne zlepší situácia v meste s týmto odpadom. Na území mesta budú pravidelne rozmiestňované veľkokapacitné kontajnery, do ktorých budú môcť drobní producenti takéhoto odpadu umiestniť vyprodukovaný odpad napr. pokosenú trávu, orezané konáre.

3. Žilina sa taktiež zapojila do projektu na získanie financií z prostriedkov EÚ na výstavbu krytých stojísk nádob komunálneho odpadu, čím sa zabráni ich roznášaniu a rozptyľovaniu do okolia prírodnými vplyvmi, aj vplyvom nedisciplinovaných občanov. Zatiaľ však Mestu Žilina neboli finančné prostriedky na tento projekt odsúhlasené.

4. Mesto sa naďalej bude snažiť rokovaniami s vedením Žilinskej teplárenskej a.s. dohodnúť na efektívnejšom vhodnom zhodnocovaní popolčeka uskladňovaného na odkalisku žilinskej teplárne nad obcou Rosina.

Zeleň

Vzhľadom na nepriaznivú bilanciu verejných priestranstiev (plôch zelene), ich nízku kvalitu a úplne nedostatočnú štruktúru, sú všetky existujúce zelené plochy v meste schválené novým územným plánom za intaktné, to znamená, že nemôžu byť dotknuté žiadnou stavebnou činnosťou znižujúcou ich výmeru. Zároveň udržať zelené koridory okolo vodných tokov.



Pozdĺž Rajčianky postupným rozširovaním zeleného pásu až do 30 m na obe strany toku, vytváraním zelených plôch v rámci jednotlivých areálov primknutých k tomuto územiu reštrukturalizovať súčasnú výrobu na územie s neškodnou výrobou a hodnotnou architektúrou. Pripraviť tak podmienky pre výhľadové vytvorenie parku celomestského významu – nábrežie. Pripraviť cyklistické napojenie na Rajeckú cyklomagistrálu a prepojením na lesopark Hradisko.

Územie okolo Váhu a Kysuce prepojiť cyklistickými a pešími trasami s celomestským systémom a krajinársky doriešiť územie okolo vodného diela, ktoré okrem rekreačnej funkcie je aj súčasťou biokoridoru nadregionálneho významu.

ZÁKLADNÉ PRVKY NAVRHOVANÉHO SYSTÉMU ZELENÉ:

V priestore zoraďovacej stanice po jej zrušení, resp. redukcii vytvoriť park celomestského významu s prepojením na areál Budatínskeho zámku, obslužnosť územia zabezpečiť z existujúcich rekonštruovaných komunikácií (ul. Bratislavská cesta) pozdĺž ktorých rozvíjať funkcie športu a vybavenosti, pešie a cyklistické prepojenie s Centrom cez Novú Žilinu.

Územie priemyslu medzi ulicami Štefánikova a Hviezdoslavova reštrukturalizovať na funkcie bývania, vybavenosti, neškodnej výroby s mestskou štruktúrou zástavby. Príľahlé územie okolo Váhu prepojiť cyklistickými a pešími trasami cez Ulicu 1. mája na Ľavobrežnú ulicu.

Územie pozdĺž Rajčanky, ktoré je v súčasnosti priemyselné, postupne reštrukturalizovať na neškodnú, „čistú“ výrobu, umiestnenú do architektonicky hodnotných objektov, vytvoriť tak podmienky pre rámec výhľadového parku celomestského významu vytvoreného pozdĺž toku, nábrežie, prepojenie s cyklistickým napojením na Rajeckú cyklomagistrálu a prepojením na lesopark Hradisko.

Revitalizácia Lesoparku Chrasť v jeho súčasnej podobe a jeho rozširovanie smerom na sídlisko Vlčince (k domovu dôchodcov), smerom k sídlisku Solinky (konečná autobusov) ako aj revitalizácia časti pod cintorínom príslušníkov Červenej armády.

Plánované sú investície do odstránenia početných krovín, vytvorenie náučného chodníka a neskôr aj vznik prírodného amfiteátra v lesoparku.

Časť finančných prostriedkov mesto získa z „Nadácie žilinský lesopark“ založenej v roku 2011 a časť zo sponzorských darov.

Okrem lesoparku sa pripravuje revitalizácia Sadu mieru na Bôriku – zatrúbnenie potoka Všivák a vybudovanie nového povrchového toku cez park, generálna revitalizácia parku a umiestnenie sochy Ľudovíta Štúra v tomto parku.

Dôležitou súčasťou obnovy mestskej zelene a oddychových zón bude revitalizácia parkov na Bôriku a v Sade SNP. Mala by sa týkať obnovy starých a chorých drevín, osadením lavičiek,



staníc s tečúcou pitnou vodou, hojdačiek, preliezok, realizáciou nových krajších mestských fontán.

Mesto Žilina sa súčasne usiluje o prevod časti územia Hradiska z majetku armády do majetku mesta, ktoré plánuje v budúcnosti využívať na rekreáciu a oddych.

Priebežne sa bude prevádzať zmysluplná výsadba zelene na sídliskách, napr. výsadba nových sakúr na Bulvári.

V oblasti chovu zvierat na území mesta sa pripravuje realizácia jedného spoločného zvieracieho strediska pre výcvik, útulok, hotel. Mesto Žilina do roku 2015 zriadi na svojom území aj cintorín pre drobné domáce zvieratá chované v bytoch ako sú psy, mačky...

Čo sa týka pohrebísk je Nový cintorín na obdobie 15 rokov kapacitne dostačujúci, v stratégii mesta však treba uvažovať aj o príprave nového priestoru pre mestský cintorín po naplnení kapacít Nového cintorína. Problematické sú zaplnené cintoríny v okrajových mestských častiach, napr. Bytčica, Vranie, Trnové, kde sa bude musieť zabezpečiť ich rozšírenie na pozemkoch vo vlastníctve mesta alebo odkúpením súkromných pozemkov.

Protipovodňové opatrenia

Prehĺbením koryta Váhu pod Vodným dielom Žilina bolo vyriešené občasné zatápanie nižšie položených mestských častí od Celulózy po Novú Žilinu a Budatína najmä v čase ľadochodov a letných prívalov.

Návrh protipovodňových opatrení mesta Žilina začína mimo jeho katastrálne hranice. Dôvodom je, že Žilina sa nachádza na konci povodia riek Kysuca a Rajčanka, ktoré odvádzajú dažďové vody z územia s rozlohou 1396 km².

V katastri Žiliny evidujeme potoky Všivák, Trnovka, Rosinka, Bánovský potok, potok Bradová, Liešovský potok, potok z Vrania, Brodna a Zástrania, ktoré treba v rámci protipovodňových opatrení zregulovať, prípadne revitalizovať.

Návrh opatrení pre všetky uvedené toky:

- a) dbať na údržbu korýt, hlavne jarnú
- b) zachovávať a dopĺňať sprievodnú vegetáciu tokov vychádzajúc z pôvodnej druhovej skladby a udržiavať jestvujúcu brehovú zeleň v dobrom zdravotnom stave
- c) v rámci zástavby okolo potokov a aj v iných častiach územia uprednostniť odvádzanie dažďových vôd do podlažia, pred odtokom do kanalizácie, aby sa zamedzilo zrýchlenému odtoku vody z územia, čo predpokladá dostatok plôch zelene
- d) pri problematických tokoch: Trnovka, Rosinka, Bánovský potok, Všivák realizovať revitalizáciu vrátane povodňových úprav a opatrení na tokoch, (suché poldre, vsakovacie pásy, odľahčenia, akumulčné plochy a pod.
- e) zamedziť plošnému odlesňovaniu lesov a naopak, odtok z krajiny zmierniť zachovaním a dopĺňaním štruktúr nelesnej kríkovej a stromovej vegetácie a venovať dostatočnú



pozornosť koseniu lúk a pasienkov, spracovať projekty revitalizácie a protipovodňových úprav vybraných tokov Trnovka, Rosinska, Bánovský potok, Brodňanka, Všivák, Zaparovský potok s ohľadom na pripravovanú zástavbu v ich blízkosti, zminimalizovať regulácie vodných tokov

- f) rešpektovať inundačné územia tokov pri navrhovaní výstavby
- g) zamedziť znečisťovaniu tokov a vzniku nepovolených skládok

ŠKOLSTVO

Mesto Žilina má v zriaďovateľskej pôsobnosti na svojom území 18 základných škôl, z toho 6 základných škôl s materskou školou, 20 materských škôl, 3 základné umelecké školy, 2 centrá voľného času.

V meste ďalej sídlia 3 cirkevné základné školy, jedna súkromná, dve špeciálne základné školy a súkromná ZŠ s MŠ pre žiakov a deti s autizmom, cirkevné centrum voľného času a súkromná ZUŠ. Na území mesta pôsobí 8 gymnázií, z toho jedno bilingválne, 19 stredných odborných škôl, z toho jedna špeciálna. Na Žilinskej univerzite študuje na 7 fakultách okolo 12 000 študentov.

Mesto Žilina sa rozhodlo chrániť areály škôl a školských zariadení a aj do budúcnosti zachovať prislúchajúce pozemky k budovám, ktorých zriaďovateľom je mesto Žilina. Preto sú školy a školské zariadenia vyňaté zo všeobecných regulatívov pre zariadenia občianskej vybavenosti a majú stanovený samostatný regulatív školy.

V Žiline je momentálne z 18-tich základných škôl 8 finančne stratových, platí to pre školy, v ktorých je počet žiakov nižší ako 250, napr. ZŠ s MŠ Zádubnie, ZŠ s MŠ Na Stanicu, atď. Na základe tejto skutočnosti sa mesto Žilina musí rozhodnúť buď pre racionalizáciu siete škôl vo svojej zriaďovateľskej pôsobnosti alebo udržanie súčasného stavu. Pre udržanie súčasného počtu základných škôl bude potrebné pristúpiť k niekoľkým opatreniam, akými sú zmena školských obvodov (VZN č. 13/2008), profilácia jednotlivých škôl, využitie priestorov škôl v popoludňajších hodinách a iné.

Opačným problémom sú preplnené školy, napr. ZŠ Karpatská, ZŠ Námestie mladosti a ZŠ s MŠ Školská. Zmenou školských obvodov sa môže časť detí z Hájika presunúť do Bánovej do ZŠ Do Stošky. ZŠ Námestie mladosti má možnosti zvyšovania priestorových kapacít dostávaním ďalšieho plánovaného pavilónu.

Vzhľadom na očakávaný demografický vývoj, požiadavky energetickej úspornosti a svoj stavebnotechnický stav budú musieť byť jestvujúce základné školy modernizované, stavebne upravované, pristavované, príp. nadstavované. Pritom sa súčasné plošné výmery areálov jestvujúcich ZŠ považujú za nevyhnutné minimum, ktoré už nie je možné zmenšovať. Súčasná rozmiestnenie areálov ZŠ (príp. ZŠ s MŠ) na území mesta je stabilizované a nemenné.



Od septembra 2012 vzniknú, z dôvodu potreby, dve triedy materskej školy v priestoroch Základnej školy na Ulici Vendelína Javorku. Tam, kde je, napr. z dôvodu poklesu počtu detí alebo ekonomickej neefektívnosti, objektívna nevyhnutnosť zrušiť prevádzku základných škôl, je prípustné reprofilovať ich areály a areálové objekty výlučne na ZUŠ, centrá voľného času pre deti a mládež, prípadne zariadenia sociálnej starostlivosti, vždy však vo vlastníctve mesta.

V obytnom území, resp. území občianskej vybavenosti v navrhovanom obytnom okrsku Žilina - Západ bude nutné v budúcnosti zriadiť novú základnú školu.

V budúcnosti mesto pripravuje pre zvyšovanie úrovne výučby a konkurencieschopnosti súkromným a cirkevným školám, profiláciu alebo špecializáciu všetkých základných škôl a tým ich zatraktívnenie. Už dnes existuje na sídlisku Vlčince 1 základná škola so špeciálnymi triedami pre mimoriadne nadané deti (ZŠ s MŠ sv. Gorazda). Taktiež má Mesto Žilina základné školy, ktoré majú špeciálne triedy určené pre mladých futbalistov, hokejistov, gymnastky, plavcov...

Ďalšími špecializovanými základnými školami by mohli byť v budúcnosti základné školy napr. s vyučovacím jazykom anglickým, francúzskym, nemeckým, matematická, počítačová, umelecká, hudobná, európska a ďalšie špecializácie podľa potrieb a záujmov rodičov .

Mesto postupne, v rámci finančných možností, rekonštruje svoje základné školy, materské školy, základné umelecké školy a centrá voľného času. Postupne treba na všetkých budovách škôl a školských zariadení dokončiť výmenu okien a dverí, opraviť strechy, zatepliť ich, realizovať nové fasády, modernizovať kotolne, školské jedálne, interiérové i materiálno - technické vybavenie...

Vývoj všetkých druhov stredných škôl bude súvisieť s demografickým vývojom v meste. Je dôležité sústrediť dôraz na gymnázia, ako prípravné štúdium na vysokú školu a stredné odborné školy podľa požiadaviek trhu práce. V súčasnosti je to v súvislosti z rozvojom automobilového priemyslu napr. Dopravná akadémia ako stredná odborná škola so špecializáciou študentov na uplatnenie sa v automobilovom priemysle. Ďalej treba podporovať vznik učebných odborov (smerov) so špecializáciou študentov na automobilový priemysel v rámci jestvujúcej siete stredných škôl.

Územný plán mesta navrhuje gymnázium pre urbanistické okrsky Hájik a Západ a považuje súčasné umiestnenie areálov stredných škôl za stabilizované.

Jedným z hlavných zámerov v oblasti vysokého školstva je výrazné zvýšenie úrovne vysokoškolskej vedy a vzdelávania s trendom zvýšenia počtu študujúcich v študijných odboroch humanitných a sociálnych vied. Žilina musí v budúcnosti čo najviac využívať možnosti Žilinskej univerzity pri príprave projektov v oblasti dopravy, telekomunikácií a využívaní moderných technológií. Zároveň musí vytvárať univerzite možnosti na jej ďalší rozvoj. Táto vzájomná symbióza bude prínosom pre obe strany.



Na území mesta sa uplatnia popri komplexnom rozvoji Žilinskej univerzity aj detašované pracoviská a iné organizačné prvky iných univerzít a vysokých škôl (aj zahraničných), predovšetkým z ekonomickej humanitnej a sociálnej oblasti. Rozvoj Žilinskej univerzity je navrhovaný ako uplatnenie špecifického druhu vyššej občianskej vybavenosti a ako monofunkčný komplex v tesnej väzbe na lesopark Chrasť, t. j. ako komplex bez striktného vymedzenia pozemku oplotením v lokalite Veľký diel. Jej vnútorná štruktúra musí spĺňať požiadavky fungovania špecifického „univerzitného mesta“ nazývaného CAMPUS, vrátane uspokojovania nárokov na funkciu hromadného prechodného bývania.

Územie vymedzené územným plánom mesta pre vysokoškolskú inštitúciu v lokalite Veľký diel je určené výlučne pre Žilinskú univerzitu (ďalej ŽU). Toto územie sa považuje za plošne a polohovo stabilizované pre tento druh vyššej občianskej vybavenosti, pričom jeho vymedzené územie nie je totožné s majetkovou podstatou ŽU. Výhľadovou rezervou extenzívneho rozvoja ŽU je celá plocha bývalého areálu VÚD.

KULTÚRA, TELOVÝCHOVA A ŠPORT

Kultúra

V Mestskom divadle, ktoré bolo naposledy rekonštruované v roku 2003, bude nutné realizovať kompletnú rekonštrukciu nevyhovujúcich elektrických rozvodov, na ktorú sa pri predchádzajúcej rekonštrukcii nemyslelo.

Mesto v blízkej budúcnosti vážne uvažuje nad vybudovaním malého prírodného amfiteátra v Lesoparku pre potreby letných kultúrnych akcií v prírode, využívanie napr. školami na výučbu v prírode, folklórne festivaly, koncerty, divadelné predstavenia.

Keďže Žilina momentálne nemá žiadne vhodné priestory na konanie veľkých kultúrnych akcií pre viac ako 1000 ľudí, uvažuje v budúcnosti, do roku 2025 s vybudovaním veľkej novej multifunkčnej haly, ktorá by slúžila na kultúrne, spoločenské, športové a výstavné účely. Na umiestnenie takejto haly je vytypovaných v územnom pláne mesta niekoľko lokalít a v budúcnosti sa rozhodne, kde bude umiestnená z hľadiska dopravnej, pešej dostupnosti.

Mesto pripravuje projekt rekonštrukcie Rosenfeldovho paláca, ktorým by sa mesto chcelo uchádzať o financovanie cez štrukturálne fondy EÚ, príp. ďalšie formy financovania. Po tejto rekonštrukcii by mal byť Rosenfeldov palác v správe mestského divadla a mal by slúžiť na nový účel historickej budovy ako múzea mesta a reprezentatívnych priestorov Mesta Žilina pri prijatí významných domácich a zahraničných návštev. Centrum voľného času, ktoré tieto priestory využívalo, sa presťahovalo do novorekonštruovanej budovy bývalej Židovskej školy.

Mesto Žilina vlastní niekoľko kultúrnych domov v mestských častiach, ktoré prenajíma miestnym subjektom na kultúrne a iné účely. V budúcnosti sa bude musieť rozhodnúť, či ich



bude rekonštruovať, alebo ich odpredá s podmienkou zachovania ich účelu. Toto sú priestory okrem iného vhodné aj pre realizáciu a koncerty menšinových hudobných žánrov pre mládež, tzv. „garážové kapely“.

Okrem budúcich plánov rozvoja mesta v oblasti kultúry samotným mestom, existujú v súčasnosti aj projekty, za ktorými stoja napr. neziskové organizácie a rôzne občianske združenia. Konkrétnym príkladom je projekt občianskeho združenia Truc sphérique na rekonštrukciu neologickej synagógy, bývalého kina Centrum na kunsthalle európskeho typu. Na tomto významnom projekte sa bude mesto aktívne spolupodieľať pri rekonštrukcii budovy aj neskôr na jej prevádzke.

Telovýchova a šport

Vedenie mesta hľadá možnosti dohody so súčasným majiteľom športovej haly na Bôriku, od ktorého by chcelo Mesto Žilina získať halu späť do svojho majetku. Ak by dopadli tieto jednanie úspešne, prostredníctvom rôznych foriem financovania (podpora štátu, VÚC, PPP projektov) halu zrekonštruovať a na príľahlých pozemkoch vybudovať ďalšie športoviská,

výstavné športové centrum, prípadne rozšírenie vonkajších priestorov mestskej plavárne, vybudovanie vodného parku.

V oblasti športovania na sídliskách je pripravený projekt pasportizácie existujúcich sídliskových ihrísk, z ktorých sa na vytypovaných na jednotlivých sídliskách má zrekonštruovať súčasná asfaltová alebo betónová plocha a vybaviť ich novým zariadením, brámkami, basketbalovými košmi a stĺpmi na volejbalové siete. Na každom sídlisku by mali byť zrekonštruované v priebehu 2-3 rokov dve takéto ihriská.

Mesto Žilina má spracovaný projekt budúcich cyklotrás nielen mestských, ale aj cez mesto prebiehajúcich regionálnych trás smerom na Kysuce, Rajeckú dolinu, Terchovskú dolinu. Ich realizácia bude prebiehať postupne, podľa možností získaných prostriedkov na ich realizáciu.

V budúcnosti sa uvažuje o potrebe výstavby novej krytej plavárne, pretože súčasná už dnes kapacitne nestačí kryť potreby, jej vybudovanie a umiestnenie v horizonte 15-20 rokov zatiaľ nie je presne určené. Mala by byť spojená s vodným svetom, vonkajšími bazénmi a ďalšími možnosťami rekreácie. Do toho času sa plánuje v priestore súčasnej krytej plavárne prístavba nového 25 metrového krytého bazénu.

V stratégii rozvoja mesta v oblasti športu a rekreácie sa pripravuje aj obnova korčuliarskej dráhy, výstavba kanálu pre vodné športy, nový atletický štadión, prípadne vybudovanie priestorov pre extrémne športy, skatepark, BMX v nejakom starom bývalom sklade..

Nadalej prebieha výstavba nových športovísk na Karpatskej ulici, ktoré by mali byť v budúcnosti používané na všetky halové športy. V priestore Vodného diela sú plánované nové športovo-rekreačné priestory.



Súčasným trendom v telovýchove a športovaní obyvateľov miest je uplatnenie združených celoročne intenzívne využívaných krytých zariadení priamo v obytných útvaroch a to aj združovaných v polyfunkčných objektoch. Pre využitie širokou verejnosťou je potrebné dotvárať aj školské športové areály, vytvárať podmienky pre moderné športy squash, golf, bowling, body building, badminton, stolný tenis, cvičenie pre ženy, zumba, fitlopty, rekreačnú telovýchovu a šport.

Pre rozvoj školskej telovýchovy a športu budú predovšetkým slúžiť areály predškolských zariadení, areály jestvujúcich 18 základných škôl v pôsobnosti mesta ako i ZŠ iných zriaďovateľov, areály stredných škôl všetkých zriaďovateľov, areál Žilinskej univerzity.

CESTOVNÝ RUCH A TURIZMUS

Mesto Žilina založilo v januári 2012 spolu s ďalšími 9 obcami a 16 podnikateľskými subjektmi nášho regiónu Oblastnú organizáciu cestovného ruchu Malá Fatra. Táto nová organizácia bude plniť turisticko-informačnú funkciu nielen pre mesto Žilina, ale pre celý okolitý región ako celok. Jednou z úloh tohto združenia by mala byť aj realizácia regionálnych cyklotrás.

Nový priestor tejto organizácie dostupný verejnosti zriadilo mesto priamo vo svojom objekte na Hlinkovom námestí. Okrem turisticko-informačnej kancelárie v tomto objekte sú aj verejné toalety, novovybudovaná toaleta pre vozíčkarov a predajňa a informácie Dopravného podniku mesta Žiliny. Pripravuje sa doplnenie mestského mobiliáru v pešej zóne: lavičiek, fontánky na pitie, košov na odpadky a prvkov zvlhčujúcich priestor rozprašovaním vody na osvieženie v horúcich mesiacoch.

Bude sa realizovať označenie historických budov a kultúrneho dedičstva jednotným informačným systémom na spôsob mestského náučného chodníka, spolu so zvislými smerovými tabuľkami označujúcimi smer k dôležitým miestam v meste.

V nasledujúcich rokoch zriadi Mesto Žilina vo svojich alebo prenajatých priestoroch ďalšie menšie informačné pobočky, po meste umiestni informačné kiosky, bude sa zúčastňovať na domácich aj zahraničných výstavách a sympóziách, aby prilákalo do mesta čo najviac turistov.

Mesto chce v blízkej budúcnosti po vzore niektorých iných miest vybudovať na vyvýšenom mieste turistickú vyhliadkovú vežu. Umiestnená by mohla byť na Dubni alebo v okolí lesoparku.

Žilina ako metropola Žilinského kraja je okrem iných funkcií aj centrom cestovného ruchu, preto je potrebné zachovanie a ďalšie rozvíjanie verejných ubytovacích a stravovacích zariadení, podzemných parkovísk. Mesto Žilina má v tomto prípade len rolu nájdania vhodných lokalít v zmysle územného plánu a vytvorenia predpokladov pre rast mestského turizmu, služobných ciest, kongresového turizmu, podporou budovania siete ubytovacích a stravovacích zariadení.



- cykloturistika – vyznačenie 600 km prirodzených cyklotrás OOCR Malá Fatra
- pobyty pri termálnej vode – termálne kúpaliská
- pobyt – rekreácia vo wellness centrách
- poznávanie kultúrneho dedičstva, návšteva múzeí a galérií v Žiline, pamiatkovej rezervácie, sakrálne a svetské pamiatky Budatín, Strečno, Čičmany, Rajec, Lietava, Bytča, Súľovský hrad
- obchodný turizmus – veľtrhy, výstavy, konferencie, pracovné cesty s koncentráciou v Žiline

Z hľadiska poznávacieho turizmu, ktorý zahŕňa širokú škálu pobytov zameraných na poznávanie histórie, prírody, architektúry, kultúrno-historického dedičstva, umenia, zvykov, tradícií a folklóru a pod. je Žilina lokalitou s medzinárodným významom.

Z hľadiska sezónnosti sú v horskom turizme dve silné sezóny – leto a zima. V najatraktívnejšej časti Malej Fatry aj relatívne dobrá mimosezóna. V obchodnom turizme je mimo letných mesiacov sezóna celoročná, v kúpeľoch relatívne vyrovnaná v priebehu celého roka. Aktivitami s najväčším dlhodobým potenciálom sú pobyt v lesnom, horskom prostredí, pešia turistika, zjazdové lyžovanie, pobyt na vidieku, pobyt a rekreácia pri termálnej vode, vodné športy a poznávanie kultúrneho dedičstva. Mesto Žilina chce v budúcnosti pomôcť pri hľadaní zdrojov na rekonštrukciu a záchranu Lietavského hradu.

Mesto Žilina každoročne organizuje množstvo kultúrnych a spoločenských podujatí. Od februárového Karnevalu Slovakia Žilina, čo je Žilinský festival fašiangových masiek, cez aprílový Stredoeurópsky festival koncertného umenia, júnové Staromestské slávnosti – kultúrne podujatia, trhy ľudových a umeleckých remesiel, júlové až augustové Kultúrne leto – cyklus rôznych kultúrnych podujatí, Stredoveký deň, septembrovú Jašidielňu, čo je medzinárodný festival tvorivosti pre ľudí s postihnutím i bez postihnutia a až po decembrového Mikuláša a Vianočné trhy. V budúcnosti sa plánuje s pokračovaním začatých tradícií spomenutých kultúrnych podujatí, prípadne vznikom ďalších, nových.

Súkromný investor má hotovú projektovú dokumentáciu a plány v budúcnosti vybudovať v oblasti Strážova až smerom na Hradisko nové lyžiarske stredisko okresného významu s umelým zasnežovaním, osvetlením, sedačkovými lanovkami, relaxačnými zariadeniami, ubytovacími a stravovacími zariadeniami.

Z hľadiska bežeckého lyžovania či turistiky na bežkách je dôležitý vhodný výber a úprava trasy v dnes už zaužívaných smeroch, pričom je potrebné v maximálnej miere využívať trasy cyklistických chodníkov.

V minulosti malo mesto v pláne vybudovanie aquaparku medzi sídliskami Solinky a Vlčince. Uskutočnil sa tam aj hydrogeologický prieskum, ktorý dokázal prítomnosť termálnej vody v hĺbke 5-6 km. Neskôr mal záujem súkromný investor postaviť aquapark aj bez termálnej vody, ale v dôsledku nevysporiadaných vlastníckych práv nakoniec od výstavby upustil.



Projekt a myšlienka stále existujú a pri získaní strategického investora je stále možné uvažovať o tomto aquaparku, ktorý by bol pre Žilinčanov aj turistov veľmi lákavý.

Ďalšou témou, ktorou sa mesto do budúcnosti zaoberá je vyriešenie súčasného neestetického priestoru trhoviska. Hľadá sa priestor, kde by bolo v budúcnosti umiestnené kultivované trhovisko s predajom doma vypestovaného ovocia a zeleniny s vylúčením predaja lacného textilu. V priestore súčasného starého trhoviska má mesto ambície v budúcnosti vybudovať oddychovú zelenú zónu, parčík, ktorý v tejto hustej mestskej zástavbe chýba. Mala by to byť trávnatá plocha so stromami, lavičkami, hojdačkami. Je to priestor od Domu umenia Fatra až po Základnú školu R. Zaymusa. Mesto Žilina sa bude usilovať získať do vlastníctva budovu bývalej mestskej tržnice, tzv. Čapkovho domu. Táto budova by sa mohla v budúcnosti využívať na potreby krytého aj otvoreného priestoru tržnice.

VÝSTAVBA NOVÝCH BYTOV A BÝVANIE

Súčasnosť

V oblasti výstavby nových bytov v meste Žilina nastala v súčasnosti očakávaná situácia. Investori a developeri, ktorí postavili v meste veľké nové moderné bytovky a komplexy majú v súčasnosti reálny problém s ich predajom. Ceny týchto bytov dlhodobo klesajú, no aj napriek tomu o ne nie je výrazný záujem kvôli vysokým cenám. Aktuálne je v Žiline postavených a nepredaných vyše 1000 nových bytov, najčastejšie veľkometrážnych. Menšie, jednoizbové byty sa predávajú lepšie. Príčinou je najmä hospodárska kríza, nasýtenosť trhu a fakt, že za cenu jedného takéhoto 3-izbového bytu v novostavbe je možnosť kúpiť alebo postaviť si menší rodinný dom na blízkom vidieku.

Opačná situácia je ale v dopyte po nájomných a sociálnych bytoch. V súčasnosti naďalej pretrváva veľký záujem, najmä mladých rodín, o bývanie v mestskom nájomnom byte alebo prípadne aj v súkromných nájomných bytoch. Túto požiadavku trhu využili niektorí vlastníci nových nepredaných bytových domov a ponúkajú byty v novostavbách aspoň na prenájom, s možnosťou budúcej kúpy.

Mesto dnes eviduje okolo 1500 podaných žiadostí. Táto situácia vedie Mesto Žilina k rozhodnutiu opäť obnoviť proces výstavby mestských bytov. Najväčším problémom je vyčerpanosť vhodných plánovaných pozemkov na sídlisku Hájik. Preto mesto urýchlene koná a hľadá vhodné priestory na umiestnenie menších bytových domov. Výstavba nájomných bytov zo strany Mesta stagnovala najmä z dôvodu, že sa v predchádzajúcom štvorročnom období zanedbala investičná príprava a investičná činnosť pre výstavbu nových bytových domov. Mesto Žilina chce do konca roku 2013 realizovať približne 40 nových bytov. Ďalších okolo 50 bytov bude musieť Mesto postaviť do roku 2016 pre nájomníkov žijúcich



v súčasnosti v reštituovaných bytoch, ktorých sa dotkne právna úprava zrušenia regulácie nájomného v týchto bytoch.

Mesto Žilina preto dnes postupne systematicky pracuje na príprave pre budúcu výstavbu sídliska Západ. Pripravuje sa územná a projektová dokumentácia, majetkoprávne vysporiadanie pozemkov, získanie investorov. Pre zlú finančnú situáciu a celkovú zlú hospodársku situáciu na Slovensku však v najbližšom období k začatiu výstavby nedôjde.

Záujem o mestské nájomné byty je však v Žiline stále veľký, preto mesto pristupuje k riešeniam prostredníctvom menších investičných akcií. Mesto v nasledujúcom období postaví a odovzdá do užívania približne 80 – 100 bytov. Prvé nové nájomné a sociálne byty by mali byť odovzdané do konca roku 2013. Mali by vzniknúť väčšinou cestou rekonštrukcie starších nevyužitých budov v majetku mesta. Okolo 30 bytov by mohlo vzniknúť v budovách na ulici Predmestskej a Košickej. Ďalších 10 – 15 bytov by mohlo byť zrealizovaných v budove nad pripravovanou kuchyňou a jedálňou pre dôchodcov na Lichardovej ulici. Mesto momentálne zvažuje aj ponuku investora, vlastniaceho stavebný pozemok na sídlisku Hájik, ktorý ponúka možnosť postaviť prostredníctvom svojich finančných prostriedkov 6 podlažný bytový dom s 50 – 60 bytovými jednotkami, ktorý by potom od neho Mesto Žilina kúpilo z prostriedkov poskytovaných mestám a obciam Štátnym fondom rozvoja bývania.

Aktuálne sa inžiniersky pripravuje aj výstavba obytného súboru Rudiny I. pri Vurale na Bôriku.

Samozrejme nie je taktiež možné ďalej prehliadať ani problém s rómskou komunitou, hlavne v súvislosti s budúcim bývaním. Objekty v ktorých väčšina dnes žije v kolónii na Bratislavskej ulici sú v dezolátnom stave. Preto je nutné už dnes myslieť aj na riešenie ich nového bývania, ale aj jeho nového umiestnenia, pretože daná lokalita je budúcnosti určená na účely rekreácie. Otázkou do budúcnosti zostáva, či riešiť novú lokalitu niekde na okraji mesta a spoločné umiestnenie všetkých bokom od ostatného obyvateľstva, alebo ich postupné začlenenie a rozptýlenie v jednotlivých častiach mesta. Riešenie ukáže až budúcnosť, prípadne sociologické odborné štúdie, ktoré si mesto dá v budúcnosti odborne spracovať.

Perspektíva a budúcnosť

V novom územnom pláne mesta Žilina, ktorý by mal byť aktuálny do roku 2025, sa uvažuje o najväčšom priestore na novú bytovú výstavbu v pokračovaní realizácie hromadného bývania v rámci urbanistického okrsku Hájik 2 – Západ a využitií naväzujúcich území, ktoré už spadajú pod urbanistický okrsk Hradisko. Tu sa nachádzajú najväčšie výmery navrhovaných území hromadného bývania. Nevyhnutnou súčasťou budovania nového sídliska bude nutnosť vybudovania prístupových ciest, dostatku parkovísk, vybudovanie dostatočných kapacít inžinierskych sietí, vybudovanie zelene, chodníkov, zástaviek MHD, občianskej vybavenosti, materskej školy, základnej školy, zdravotného strediska. Neskôr sa počíta s vybudovaním strednej školy, polikliniky, kultúrneho domu. V navrhovanom území sa



počíta v rámci možných využiteľných kapacít vo viacerých etapách s cca. 1500 - 2000 novými bytmi.

Menšie územia pre hromadné bývanie sú navrhované v mestských častiach Športový areál, Chrasť, Bytčica, Považský Chlmec a v jednotlivých okrskoch v rámci zmiešaných území – najmä v častiach – Východné priemyselné pásmo, Solinky II, Bôrik. Využitím podkrovi jestvujúcej hromadnej zástavby územný plán počíta s ďalším prírastkom bytov aj v rámci súčasného bytového fondu.

SOCIÁLNE VECI A ZDRAVOTNÍCTVO

Sociálna starostlivosť

Sociálna starostlivosť patrí do skupiny verejnej alebo sociálnej vybavenosti a ako taká je zabezpečovaná štátom, samosprávnym krajom a mestom. Súčasný demografický stav a predpoklad jeho budúceho vývoja jednoznačne naznačuje trend zvyšovania podielu starších vekových skupín obyvateľstva.

V Žiline je dlhodobá tradícia venovať adekvátnu pozornosť starostlivosti o sociálne slabšie skupiny, deti a dôchodcov. Ako jedno z mála miest na Slovensku v súčasnosti prevádzkuje 3 detské jasle. Taktiež tu funguje vývarovňa s jedálňou pre dôchodcov, 3 kluby dôchodcov, opatrovateľská služba, nízkoprahové denné centrum pre deti a rodinu.

V minulosti bol záujem o umiestnenie dieťaťa v Žiline v detských jasliach niekoľkonásobne vyšší, ako bola ich kapacita. Dotovanie ich prevádzky samozrejme stálo mesto ročne veľké finančné prostriedky. Pre zlú finančnú situáciu sa vedenie mesta v roku 2011 rozhodlo pre zrealnenie dovtedy skoro symbolického poplatku za umiestnenie dieťaťa v týchto zariadeniach, nepokrývajúceho skutočné náklady na ich prevádzku. Nastal prirodzený pokles záujmu o tieto služby mesta, ale detské jasle naďalej fungujú a poskytujú svoje služby. Zároveň sa dosiahlo aj zníženie počtu detí v jednotlivých triedach na prijateľný stav.

Do budúcnosti je predpoklad pokračovania prevádzky týchto troch zariadení. V prípade očakávaného prírastku obyvateľov mesta do roku 2025 do novovybudovaných obytných sídiel ako je napr. sídlisko Západ, je možné uvažovať o prevádzke ďalších detských jasí na týchto nových sídliskách Žiliny.

V oblasti prípravy a výdaja stravy pre starších občanov, funguje v meste zatiaľ jedna centrálna vývarovňa na sídlisku Vlčince. Denne sa tam podľa záujmu uvarí 800 – 1000 obedov. Časť z nich klienti skonzumujú priamo na mieste v jedálni alebo si odnesú domov. Približne tretina obedov pre imobilných občanov sa rozvezie až k nim domov. Cena sa podľa výšky starobného alebo invalidného dôchodku pohybuje na prijateľnej úrovni 1,10 – 1,78 €



za jeden obed. Kapacita tejto vývarovne a jedálne je však už teraz na hranici možností. Pre stále stúpajúci záujem a očakávaný budúci prírastok záujemcov o túto službu sa preto mesto rozhodlo pre vytvorenie novej prevádzky vývarovne, ktorá odľahčí prekročenú záťaž existujúcej a kapacitne bude dimenzovaná na niekoľko nasledujúcich rokov. Bude sídliť v budove vo vlastníctve mesta na Lichardovej ulici na sídlisku Hliny. V súčasnosti sa pripravuje projektová dokumentácia a rozpočet. Následne sa chce Mesto Žilina pokúsiť získať finančné prostriedky na tento projekt prostredníctvom projektu z európskych štrukturálnych fondov. Vývarovňa by mala začať fungovať od roku 2013.

Pre seniorov mesto prevádzkuje aj 3 denné centrá – kluby, kde sa schádza pravidelne okolo 400 – 500 členov. Majú k dispozícii klubovňu s vybavením, vedúcim klubu, ktorý organizuje rôzne aktivity pre členov klubu a ďalšie potreby pre spoločné strávenie voľného času. Kapacita týchto klubov je zatiaľ dostatočná, ale podľa ďalšieho demografického predpokladu bude pravdepodobne potrebné do roku 2025 ešte aspoň jedno takéto centrum vytvoriť.

Koncom roka 2011 sa Mesto Žilina v snahe prispieť k zlepšeniu života občanov v hmotnej núdzi, rozhodlo pre ojedinelý projekt. Spustilo prevádzku sociálnej výdajne potravín Plamienok, v ktorej sa vydávajú potraviny ľuďom v hmotnej núdzi, najmä osamelým matkám s väčším počtom detí, študujúcim obojstranným sirotám a dôchodcom s najnižšími príjmami.

Potraviny do tejto výdajne zabezpečuje mesto cez Potravinovú banku Slovenska alebo prostredníctvom zmluvných partnerov z oblasti predaja a distribúcie potravín.

Mesto Žilina zabezpečuje pre svojich seniorov dennú opatrovateľskú službu. Požiadať o ňu môžu zdravotne ťažko postihnutí. V súčasnosti mesto zamestnáva okolo 60 opatrovateliek. Klient si objednáva služby opatrovatelky na určený počet hodín denne. Činnosť opatrovatelky spočíva v pomoci s hygienou, nákupom, základným upratovaním, príp. prípravou alebo donáškou stravy.

V budúcnosti mesto pripravuje ďalšiu novinku v sociálnej starostlivosti, zriadenie denného stacionáru pre seniorov. O túto formu starostlivosti je v Žiline veľký záujem, ale zatiaľ nič podobné v meste neexistuje. Stacionár by ponúkal možnosť starostlivosti o seniorov počas dňa, keď sú jeho príbuzní, ktorí sa o neho starajú v práci.

Žilina ešte v sociálnej oblasti síce nie priamo, ale prostredníctvom finančnej podpory, pomáha zabezpečovať existenciu nocľahárne pre bezdomovcov, ktorú prevádzkuje katolícka charita. Toto zariadenie je zrekonštruované a kapacitne zatiaľ pre starostlivosť o bezdomovcov v Žiline postačuje. Zároveň slúži aj ako nízkoprahové denné centrum a opatrovateľská služba. Pri súčasnom sociálnom vývoji na Slovensku a ďalšom predpokladanom náraste bezdomovcov a odkázaných bude nutné v horizonte 10 rokov vybudovať nové sociálne centrum pre túto sociálnu skupinu.



Mesto sa taktiež podieľa na spolufinancovaní aktivít občianskeho združenia Náruč- pomoc deťom v kríze, ktoré pomáha týraným, zneužívaným a zanedbávaným deťom, týraným ženám a rodinám ohrozeným domácim násilím.

V oblasti starostlivosti o rómsku komunitu mesto prevádzkuje nízkoprahové denné centrum pre deti a rodinu. Je to zariadenie, v ktorom sa majú možnosť rómske deti vo voľnom čase pod dozorom terénnych sociálnych pracovníkov hrať, vzdelávať sa, písať domáce úlohy do školy. V súčasnej dobe v týchto priestoroch mesto zriaďuje pre jeho klientov požičovňu pracovného náradia.

Z oblasti sociálnej starostlivosti ešte chýba v Žiline služba hospicu. Je to zariadenie pre dlhodobo chorých a zomierajúcich ľudí, v ktorom je kladený dôraz na rešpektovanie ľudskej dôstojnosti, na to aby človek nebol v ťažkej chvíli sám a aby netrpel neznesiteľnou bolesťou.

Otvorenie a prevádzka takéhoto zariadenia sú však veľmi finančne náročné a nie je možné ho prevádzkovať bez finančnej spoluúčasti štátu alebo samosprávneho kraja. Je však isté, že v nasledujúcom období bude nutné nájsť riešenie a takéto zariadenie v krajskom meste Žilina vytvoriť. Mesto uvažuje, pre početné prípady, v budúcnosti opäť zriadiť protialkoholickú záchytnú stanicu. Záleží to však aj od schválenia potrebnej legislatívy.

Zdravotníctvo

Fakultná nemocnica v Žiline má na území mesta v zdravotníctve primárnu funkciu. Čo sa týka zdravotnej lôžkovej starostlivosti, má v meste dominantnú funkciu. Takýto predpoklad je aj do budúcnosti.

V dôsledku minuloročného „ozdravovacieho procesu“ zdravotníctva prišla žilinská nemocnica o 4 oddelenia. Tieto oddelenia musia pacienti využívať v iných okresoch. Pripravovala sa transformácia nemocnice na akciovú spoločnosť, ale zatiaľ k nej v dôsledku predčasných parlamentných volieb nedošlo. Je ťažké presne predpokladať, čo bude s nemocnicou ďalej. Isté je, že plány na jej transformáciu sa asi len oddialili, ako boli úplne pochované. Treba poznamenať, že pacienti v Žilinskom okrese nemajú na výber inú nemocnicu, a preto zostanú v podstate rukojemníkmi vlády ako s nemocnicou v budúcnosti naloží.

V nemocnici boli modernizované niektoré oddelenia a konečne bol vybudovaný urgentný príjem a nové operačné sály, ktoré umožnia poskytovanie rýchlejšej odbornej akútnej pomoci ihneď po privezení pacientov sanitkou do areálu nemocnice.

V súčasnosti je negatívnym prvkom areálu nemocnice parkovanie vozidiel. Celkom je zabezpečených cca 200 parkovacích miest, z toho značná časť nevyhovujúca, v priestoroch, kde sa vyžaduje väčší komfort pre návštevy i zamestnancov. Riešením je vymedzenie parkovania „za rampou“ pre zamestnancov, služobné vozidlá a urgentné prípady a zostatok



parkovania, najmä pre návštevy riešiť mimo zdrojov nemocnice. Celková potreba je viac ako 300 parkovacích miest.

Ambulantná odborná aj všeobecná zdravotná starostlivosť poskytovaná neštátnymi lekármi sa postupne rozširuje v rámci mesta do nových moderných alebo zrekonštruovaných priestorov. Trendom sa stáva opúšťanie priestorov v starej, dožívajúcej budove polikliniky v nemocnici a zriaďovanie si ordinácií v komplexoch, kde sú skupiny lekárov (v budove na Háľkovej ulici), alebo v individuálnych ordináciách v užšom alebo širšom centre. Možno očakávať pokračovanie tohto trendu a spolu s ním snahu o sústredenie takýchto ordinácií pod jednu strechu, ako spôsob podnikania v zdravotníctve, teda vznik akýchsi menších súkromných polikliník, so špičkovými lekármi a moderným prístrojovým vybavením, ktoré budú vzhľadom na priame platby určené skôr majetnejším klientom.

V minulosti mal investor v pláne postaviť v Žiline aj súkromnú nemocnicu. Pre hospodársku krízu ale od tohto zámeru upustil. Môže sa však časom stať, že tento zámer neopustili úplne a že ho časom zrealizujú. Každopádne aj skúsenosti zo zahraničia svedčia o tom, že rozvoj kvalitnej zdravotnej starostlivosti bude v budúcnosti patriť súkromnej sfére. Čo ale nevylučuje, že sa so stúpajúcou konkurenciou nebude zvyšovať aj úroveň štátnych, možno neskôr sprivatizovaných primárnych nemocníc.

Budúcnosť

Fakultná nemocnica v Žiline bude spolu s FN v Martine dvomi nosnými nemocnicami v Žilinskom kraji. Má ambície byť špičkovou dobre personálne i technicky vybavenou nemocnicou poskytujúcou okrem základných medicínskych úkonov aj špeciálne odborné klinické pracoviská. K tomu bude potrebovať okrem ekonomickej stabilizácie najmä stabilizáciu odborného personálu. Po stránke technickej je stav budov nemocnice v nevyhovujúcom energetickom aj technickom stave. Budú potrebné veľké investície do zateplenia budov, výmeny okien, vykurovania a klimatizácie. Z krátkodobých cieľov čaká nemocnicu vybudovanie klientskeho centra na prízemí budovy, vytvorenie detského kútiku a vyriešenie parkovania v nemocnici. Zo strednodobých cieľov je to nadstavba LDCH a vybudovanie senior centra na spôsob hospicu. V budúcnosti nemocnicu čaká taktiež vybudovanie nového heliportu. Samozrejmom súčasťou bežných investícií je pravidelná modernizácia prístrojového vybavenia jednotlivých oddelení.

Pre očakávaný nárast počtu obyvateľov mesta Žilina do roku 2025 je teda nutné okrem zachovania súčasne existujúcej ponuky a počtu sociálnych zariadení na území mesta počítať s nutnosťou ďalších spomenutých zariadení a to :

- Detské jasle – 2 zariadenia
- Vývarovňa s jedálňou – 2 zariadenia
- Denné centrum pre seniorov – 3 zariadenia
- Denný stacionár pre seniorov – 2 zariadenia
- Hospic pre dlhodobo chorých– 1 zariadenie



V oblasti zdravotníctva je potrebné:

- V spolupráci so zriaďovateľom a vedením nemocnice nájsť to najvýhodnejšie riešenie budúcej formy a fungovania Fakultnej nemocnice v Žiline
- Podieľať sa na zabezpečení finančných prostriedkov, sponzorských darov, dobročinných akcií, zbierok na modernizáciu a prístrojové vybavenie nemocnice
- Vytvoriť podmienky v nasledujúcom období pre riešenie parkovania v nemocnici

STRATÉGIA ROZVOJA MESTSKÉHO ÚRADU V ŽILINE

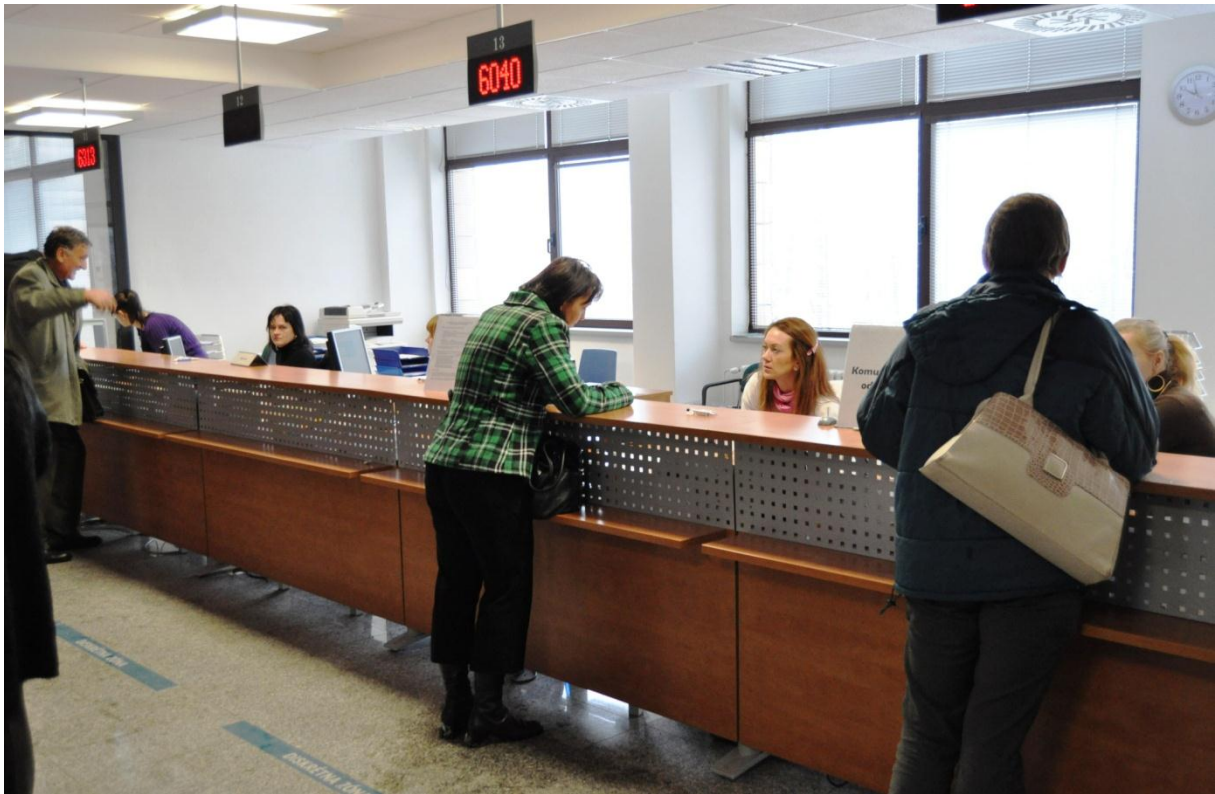
ODBOR VNÚTORNÝCH VECÍ

Budova Mestského úradu má vyše 20 rokov. Je v technicky nevyhovujúcom stave a kapacitne nepostačujúca. Preto v budúcnosti treba počítať s jej rekonštrukciou, prístavbou alebo nadstavbou. Na uvedené stavebné úpravy sa mesto chystá vypísať architektonickú súťaž, kde odborníci navrhnu, akým spôsobom by bolo možné rozšíriť súčasné priestory. Dobrým riešením sa javí byť nápad, postaviť pred budovou úradu na súčasnej zelenej ploche samostatnú novú budovu klientskeho centra, ktoré by bolo spojené s hlavnou budovou prepojavacou chodbou. V novom rozšírenom klientskom centre by mohli byť poskytované občanom aj nové rozšírené služby, napr. pošty, živnostenského registra, katastra, pobočky mestskej polície... Zároveň by v budove bol detský kútik, WC, podateľňa, informácie, pobočka Turisticko-informačného centra, občerstvenie, čakáreň.

V súčasnej budove je nutné v krátkom časovom horizonte riešiť opravu strechy, výmenu okien, elektroinštalácie, výmenu telefónnych a počítačových sietí, vybudovanie klimatizácie, bezpečnostného systému, telefónnej ústredne, bleskozvodov, otočných vstupných dverí do úradu... Bude potrebná rekonštrukcia veľkej a malej zasadačky, ich prípadného presvetlenia, vybudovanie stupňovitého sedenia, zakúpenie novej ozvučovacej a zobrazovacej techniky. V budúcnosti by bolo možné organizovať zasadnutia mestského zastupiteľstva v týchto nových priestoroch, priamo v budove mestského úradu. Zároveň by tieto nové priestory mohli slúžiť na komerčný prenájom.

Štúdia prestavby by mala zároveň navrhnuť aj riešenie rozšíreného parkovania pre zamestnancov aj návštevníkov úradu. V nasledujúcom období bude musieť mesto riešiť aj zlý technický stav a nedostatok služobných motorových vozidiel, napr. nákupom malých ekologických referentských vozidiel pre potreby zamestnancov na vybavenie agendy mimo úradu.

Snahou mesta bude zrušenie prenájmu existujúcej kuchyne a jej prevádzkovanie vlastnými zamestnancami, využitie poskytovania a rozvozu stravy aj ostatným organizáciám v správe mesta.



Mesto si chce aj naďalej ponechať existujúce dielne v Budatíne, zabezpečiť ich lepšie vybavenie a ich využitie na drobné opravy a výrobu jednoduchších kusov potrebného nábytku pre potreby úradu.

Vzhľadom na stúpajúci počet občanov pohybujúcich sa po celej budove úradu, aj napriek tomu že majú na vybavenie svojich potrieb vyčlenené klientske centrum, vzhľadom na množiace sa drobné krádeže, stúpajúci počet rôznych potulných predajcov, opakované fyzické napadnutie zamestnancov v priestoroch kancelárie, bolo prijaté vedením mesta rozhodnutie, že na vybavovanie občanov budú vyčlenené len priestory Klientskeho centra a ostatné priestory nebudú verejnosti prístupné. Zamedzí sa tak pohybu nepovolaných ľudí po chodbách úradu a zároveň budú mať zamestnanci úradu nepôsobiaci v klientskom centre viac priestoru na svoju nerušenú prácu.

KLIENTSKE CENTRUM

V krátkom čase chce mesto rozšíriť v súčasnom klientskom centre služby pre občanov a návštevníkov mesta o vstupnú informačnú recepciu s informáciami, modernizáciou technického a počítačového vybavenia, zriadením detského kútika, výraznejším odčlenením klientskeho centra mesta od služieb poskytovaných políciou. Hlavným cieľom zvyšovania spokojnosti občanov a efektívnosti bude v budúcnosti profesionalizácia zamestnancov klientskeho centra ako ich trvalého pracoviska, nie ako miesta, kde sa každý deň zamestnanci odborov striedajú v službách. Profesionálni pracovníci klientskeho centra budú označení menovkami a budú pravidelne preškolení v oblasti komunikácie a sebaovládania. Priestory klientskeho centra budú monitorované kamerovým systémom pre prípadné negatívne správanie zamestnancov, klientov, agresivita, drobné krádeže ... Od roku 2012 budú v klientskom centre k dispozícii anonymné anketové lístky pre zisťovanie spokojnosti občanov, zisťovanie nedostatkov a návrhov na vylepšenie centra. Anketové lístky budú pravidelne vyhodnocované a pripomienky zapracovávané do práce KC.

ÚTVAR HLAVNÉHO KONTROLÓRA

Vzhľadom na zlú finančnú situáciu muselo Mesto Žilina opäť pristúpiť k zvyšovaniu miestnych daní. V minulosti mesto nerobilo v oblasti platenia daní mestu žiadne miestne zisťovanie (daňová kontrola), je možné sa domnievať, že nie všetky dane sú priznané občanmi a podnikateľskými subjektmi správne a v plnej výške. Pomôcť by mala pri tom nová aktuálna digitálna mapa nehnuteľností v meste Žilina, ktorú má mestský úrad k dispozícii. Podľa nej a podľa mestskej ortofoto mapy budú môcť určení zamestnanci mesta zisťovať podľa vlastníkov, či priznali a platia všetky dane z nehnuteľností v plnej výške. V roku 2011 Mesto Žilina vyzvalo neplatičov miestnych daní o ich urýchlené spätné uhradenie. V roku 2012 mesto prvýkrát pristupuje k neplatičom formou ich zverejnenia na internetovej stránke



mesta a následným podaním podnetu na ich exekúciu. Od tohto kroku mesto očakáva výrazné zvýšenie výberu daní od neplatičov. Kontrola by sa mala v budúcnosti zamerať aj na platenie daní za výherné a nevýherné automaty, alkohol... Mesto zverejní na svojej internetovej stránke zoznam psov a adries majiteľov, ktorí majú psov prihlásených a riadne za nich platia. Tento zoznam bude slúžiť ako pomoc pre občanov, ktorí si chcú overiť, či sú psy v ich susedstve oficiálne prihlásení a ich majitelia za nich platia mestu dane. Mestský úrad na všetky tieto kontroly vyčlení špeciálnych zaškolených zamestnancov.

ODBOR TLAČOVÝ A ZAHRANIČNÝCH VECÍ

Odbor tlačový a zahraničných vecí (OTaZV), prostredníctvom mediálnej a zahraničnej politiky, bude aj v budúcnosti budovať a rozvíjať mestskú identitu, imidž mesta Žilina – mesta s tvárou. Bude poskytovať občanom a návštevníkom mesta moderné, kreatívne, znalostné riadenie a služby, včasnú, objektívnu a rôznorodú informovanosť a propagáciu mesta Žilina pre občanov a návštevníkov mesta.

OTaZV zabezpečuje informovanosť verejnosti o aktivitách Mestského úradu v Žiline a o daniach v meste prostredníctvom: médií, tlačových správ, oznamov a pozvánok na rôzne kultúrno-spoločenské podujatia aj na webovej stránke mesta, na Facebooku, ďalej distribúciou oznamov v propagačných stojanoch Mesta Žilina, vo vozidlách MHD, v miestnych rozhlasoch a na úradnej tabuli Mesta.

Odbor okrem iných informačných letákov pre občanov, pripravuje rukoväť, sprievodcu občana po jednotlivých odboroch a oddeleniach Mestského úradu v Žiline, pre lepšiu orientáciu pri vybavení potrebných náležitostí na úrade.

V budúcnosti uvažuje Mesto, namiesto platenia si finančne nákladného priestoru v médiách, využívať vlastné médiá, mestské noviny, resp. mestskú televíziu (internetovú, káblovú).

Pripravuje sa aj anketa a verejnú diskusiu na webových stránkach Mesta, kde by sa mohli sami Žilinčania vyjadriť k stratégii budúceho rozvoja mesta.

V spolupráci s inými odbormi, oddeleniami, organizáciami a inštitúciami, predovšetkým v zriaďovateľskej pôsobnosti Mesta, bude odbor každoročne počas celého roka koordinátorom a spoluorganizátorom najdôležitejších podujatí na pôde mesta.

Odbor v roku 2012 pokračuje v prípravách osláv 700. výročia prvej zmienky o Žiline ako o meste, spolupracuje pri koordinácii, vrátane prípravy kultúrneho programu a vydania pamätnej knihy k tomuto výročiu mesta.

Prioritami činnosti Mesta Žilina v medzinárodnej oblasti bude udržanie a rozvíjanie doterajšej spolupráce s partnerskými mestami, čím sa sleduje zviditeľňovanie mesta, regiónu, podnikateľov a následne zabezpečiť ekonomický rozvoj, zvýšiť zamestnanosť ľudí a prilákať



nových investorov. Spoločným menovateľom týchto procesov je spoločensko-politická, ekonomicko-investičná, kultúrno-osvetová, vzdelávaco-vedecká a športovo-turistická dimenzia medzinárodných vzťahov a spolupráce.

V súčasnosti Mesto Žilina aktívne spolupracuje s týmito mestami: Bielsko-Biala (Poľsko), Dnepropetrovsk (Ukrajina), Essen (Belgicko), Frýdek-Místek (Česká republika), Changchun (Čína), Kikinda (Srbsko, Vojvodina), Plzeň (Česká republika), Mestská časť Praha 15 (Česká republika).

S uvedenými mestami je obojstranný záujem o spoluprácu v rôznych oblastiach spoločenského života a Mesto Žilina plánuje nadviazať spoluprácu s ďalšími mestami v štátoch, v ktorých doteraz nemá žiadne partnerské mesto. Mesto spolupracuje s Krasnojarskom (Ruská federácia), s ktorým v roku 2012 plánuje Mesto Žilina podpísať dohodu o spolupráci. Uvažuje sa o meste v Nemecku, napr. Norimberg. V Maďarsku by Žilina chcela nadviazať kontakty s mestom, kde žije slovenská menšina, napr. Békešská Čaba. Sľubne vyzerajú rokovania o partnerstve s mestom Eilat v Izraeli.

Mesto Žilina následne plánuje vydať knihu o spolupráci so svojimi partnerskými mestami, v ktorej každé mesto, okrem základnej informácie, bude prezentované zaujímavosťami, ktorými by chcelo prilákať turistov a podnikateľov predovšetkým zo žilinského regiónu.

OTaZV pripravuje Mestskú bonusovú elektronickú kartu pre občanov mesta, ktorí majú zodpovedný prístup k plneniu si povinností voči Mestu (majú splnené všetky pohľadávky vo veci platenia daní: za odpad, za psa, či iné poplatky. Na elektronickú kartu dostane občan každý rok určitý počet bonusových bodov ako odmenu za zodpovedný prístup. Tieto body bude môcť občan použiť ako zľavy v meste do Mestského divadla, na Mestskú krytú plaváreň, či na mestskú hromadnú dopravu.

ODBOR PROJEKTOV EÚ

V tomto programovacom období do roku 2014 má Mesto Žilina ešte v pláne čerpať finančné prostriedky na väčšie projekty ako sú kompostáreň v Považskom Chlenci a rekonštrukcia Rosenfeldovho paláca. K tomu pripravuje ešte niekoľko menších projektov. Odbor fondov EÚ zároveň pracuje na získavaní kontaktov aj na iné zdroje financovania ako sú len štrukturálne fondy EÚ, teda rôzne komunitárne fondy. Mesto Žilina má ambície v budúcnosti na väčší úspech pri získavaní financií z projektov. Do ich prípravy sa bude zapájať ako člen Euroregiónu Beskydy aj novovzniknutej Oblastnej organizácie cestovného ruchu Malá Fatra.

Pre prípravu väčšieho množstva projektov a väčšie čerpanie financií z rôznych fondov bude potrebovať odbor v budúcnosti personálne posilniť odborníkmi z praxe, so skúsenosťami z tejto oblasti aj napriek faktu, že ich samospráva nevie finančne motivovať tak, ako súkromná sféra.



Z iniciatívy odboru projektov EÚ sa pripravuje aj stretávanie zástupcov takýchto odborov z ostatných krajských miest pre výmenu skúseností a informácií. Odbor sa chce nadviazaním spolupráce s Dunajským vedomostným klastrom podieľať na príprave podkladov pre budúce programovacie obdobie.

ODBOR EKONOMICKÝ

V budúcnosti čaká Mesto Žilina tak ako aj ostatné samosprávy elektronizácia služieb občanom. Prostredníctvom Operačného programu informatizácie spoločnosti (OPIS) by sa postupne mal na všetkých úrovniach verejnej správy zavádzať projekt e-Government, ktorého cieľom je zjednodušenie a zosúladenie vybavovania potrebných úkonov na úradoch prostredníctvom internetu priamo z domu. Po realizácii tohto projektu by občania Žiliny mali možnosť vybavovania si svojej agendy na mestskom úrade prostredníctvom internetu z domu, vrátane autorizácie dokumentácie elektronickým digitálnym podpisom. Odbor sa na elektronizáciu už postupne pripravuje a v blízkej budúcnosti prejde na elektronické formuláre namiesto papierových.

Odbor pripravuje do budúcnosti aj zmeny v systéme obehu všetkých písomností na úrade, vytvorením centrálného skenovacieho strediska a centrálného dátového úložiska, ktoré by umožňovalo mať na stole zamestnanca len monitor, klávesnicu a myš bez potreby umiestnenia počítača každému zamestnancovi a taktiež centralizácia tlače na vysokovýkonných tlačiarňach na každom poschodí úradu.

Podľa novej legislatívy musia mestá a obce postihovať neplatičov miestnych daní a poplatkov, preto Mesto Žilina pripravuje možné riešenia tzv. miestneho zisťovania, teda kontroly platenia daní priamo u daňovníka. Okrem nezaplatených daní budú kontrolóri aj dodatočne overovať správnosť údajov v podaných daňových priznaniach.

Mesto bude od roku 2012 zverejňovať na svojej internetovej stránke daňových dlžníkov, zrýchli a zintenzívni proces exekúcií. V blízkej budúcnosti prejde mesto na centrálnu evidenciu pohľadávok, prípadne zriadi vlastných exekútorov, ak to bude ekonomicky výhodné.

V oblasti dane z nehnuteľnosti podľa čiastočných informácií v budúcnosti uvažuje štát prijať takú legislatívnu zmenu platenia miestnych daní, že sa ich výška nebude odvíjať od výmery nehnuteľností, ale podľa znaleckého posudku.

Odbor ekonomický ďalej do budúcnosti navrhuje budúce spoločné správcovstvo majetku mesta jednou správcovskou spoločnosťou – Centrálnym strediskom služieb formou korporátnych služieb všetkým mestským organizáciám.



ODBOR BYTOVÝ

Najväčšou úlohou odboru v blízkej budúcnosti bude prevedenie správcovstva mestských bytov zo spoločnosti Bytterm a.s. Žilina na novú organizáciu zriadenú mestom. Mesto nie je spokojné so súčasnou situáciou v správe mestských bytov, a preto chce s uvedenou súkromnou spoločnosťou v priebehu roka 2012 ukončiť spoluprácu. Novovzniknutá správcovská spoločnosť by v budúcnosti mala spravovať okrem vyše 1000 bytov vo vlastníctve mesta aj všetok mestský majetok.

Odbor sa naďalej podieľa spolu s ďalšími odbormi na príprave a hľadaní vhodných lokalít na rekonštrukciu budov vo vlastníctve mesta na bytové domy.

V oblasti pridelovania sociálnych bytov chce v budúcnosti vybudovať systém postupného bývania podľa zásluh a zodpovednosti od bytov nižšej kategórie až po nové mestské nájomné byty.

Mesto eviduje v januári 2012 okolo 1500 nevybavených žiadostí o pridelenie mestského nájomného bytu.

Mesto Žilina musí v budúcnosti vyriešiť bývanie pre neprispôsobivé komunity, ktoré sú dnes umiestnené v nevyhovujúcich priestoroch na Bratislavskej ulici.

Do konca roku 2016 zabezpečiť bývanie v približne 40-50 bytoch pre nájomníkov z reštituovaných domov, ktorých sa dotkne deregulácia nájomného v týchto bytoch.

ODBOR PRÁVNY A MAJETKOVÝ

V oblasti právnej a majetkovej zvažuje Mesto Žilina po vzore miest ako napr. Martin pristúpiť k väčšej transparentnosti zverejňovania údajov mesta nad rámec zákona.

Neustále viesť efektívnu prácu s pohľadávkami mesta.

Zabezpečiť úplný prehľad o nehnuteľnom majetku mesta vo všetkých katastrálnych územiach a následne rozhodnúť o čo najhospodárnejšom nakladaní s ním.

Preveriť možnosť poskytovania právneho servisu pre základné školy a ostatné organizácie v zriaďovateľskej pôsobnosti mesta.

ODBOR DOPRAVY

V oblasti ďalšieho rozvoja a budúcnosti dopravy v meste si dal odbor dopravy vypracovať u Žilinskej univerzity generel dopravy, ktorý prinesie mestu pomenovanie problémov a ich budúce riešenie v oblasti dopravy.



Dopravu v meste výrazne ovplyvní dostavba diaľnice D1 a D3 v okolí Žiliny a výstavba IV. okružnej komunikácie mesta.

Novým všeobecne záväzným nariadením (VZN) prijatým v roku 2011 sa postupne, ukončením platnosti povolení na vjazd vydaným v minulosti, uvoľní centrum mesta – Mestská pamiatková rezervácia od množstva motorových vozidiel v nej jazdiacich a parkujúcich.

Mesto je naďalej akcionárom v Žilinskej parkovacej spoločnosti, kde rieši hlavne zmenu niektorých zón a počtu vydaných parkovacích preukazov v nich. Na podnet mesta sa bude v budúcnosti prihliadať na to, aby sa na jednu ulicu nevydalo viac parkovacích kariet, ako je na ulici rezidentských parkovacích miest.

Ďalšími úlohami, ktoré čakajú odbor v budúcnosti, sú dobudovanie komunikácií v mestských častiach, budovanie dažďových kanalizácií a v budúcnosti vybudovania povinných osvetlených prechodov pre chodcov.

ODBOR ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

V novom územnom pláne mesta je zakotvená aj formulácia, že na území mesta nevznikne spaľovňa ani skládka tuhého komunálneho odpadu. Dôležitou súčasťou odpadového hospodárstva je aj zabránenie vytvárania nelegálnych skládok, ktorým budú brániť napr. rozmiestnené fotopasce.

Vznik nelegálnych skládok určite pomôže obmedziť aj budúci postup Stavebného odboru pri kolaudácii nových stavieb, vyžiadanim si od stavebníka dokladov o likvidácii alebo uskladnení stavebného odpadu na oficiálnych skládkach.

ODBOR ŠKOLSTVA A MLÁDEŽE

V súčasnosti mesto prevádzkuje dve centrá voľného času Spektrum a Žirafa. V rámci šetrenia finančných prostriedkov a prehľadnosti financovania by mali byť v blízkom čase zlúčené len do jedného spoločného centra voľného času.

Pre nedostatočné kapacity pripravuje odbor školstva od septembra 2012 zriadenie novej materskej školy na ZŠ V. Javorku.



ODBOR SOCIÁLNY A ZDRAVOTNÝ

Prioritnou snahou odboru v budúcnosti bude zachovanie a skvalitnenie existujúcich zariadení a poskytovaných sociálnych a zdravotných služieb. Mesto chce zachovať detské jasle pre očakávaný budúci rozvoj mesta a tým aj zvýšený dopyt po takejto službe mesta.

Celkovo vôbec treba v budúcnosti počítať so zvýšenou mierou pozornosti v sociálnej oblasti mesta. Ďalšími potrebami je riešenie charity, bezdomovcov, drogovu závislých, záchytky pre opilcov.

ODBOR KULTÚRY, ŠPORTU, CESTOVNÉHO RUCHU A MIESTNEHO ROZVOJA

V oblasti kultúry chce Žilina pokračovať v súčasných a rozvíjaní nových kultúrno-spoločenských a športových aktivít v meste. Aktuálne v roku 2012 oslavuje Mesto Žilina 700 rokov prvej zmienky o Žiline, príprava kultúrneho programu a v spolupráci s odborom tlačovým a zahraničných vecí vydanie knihy 700 rokov Žiliny.

ODBOR STAVEBNÝ

Východiskom pre ďalší rozvoj mesta je nový územný plán mesta, ktorý musí mesto každé 4 roky povinne aktualizovať. Prioritami pre ďalší rozvoj mesta je vznik nových sídlisk a výstavba nových bytov. Súčasťou rozvoja mesta musí byť okrem plánovania rozvoja bývania aj plánovanie rozvoja zamestnanosti a oddychu. Ďalšou dôležitou súčasťou rozvoja mesta je dopravný generel.

Územný plán mesta navrhuje rozsah potrebnej územnoplánovacej dokumentácie na obstaranie a schválenie Územných plánov zón ako spresnenie a určenie regulatív pre menšie územné celky alebo narušené územia mesta, ako aj v roku 2016 preskúmanie platného Územného plánu mesta podľa § 30 Stavebného zákona. Ide o nasledovné zóny:

Centrum Rudiny I, Hájik - západ, Areál Žilinskej univerzity, Centrum Rudiny II, Mestská pamiatková rezervácia, Centrálna mestská zóna, Areál PCHZ, Areál SAD, Chrasť.

Oddelenie architektúry mesta bude ďalej pokračovať vo vypisovaní tém architektonických štúdií pre návrhy autorov na riešenie menších problémov v meste z pohľadu občanov.

ODBOR INVESTIČNÝ

Odbor vznikol organizačnou zmenou od januára 2012. Jeho náplňou je príprava a realizácia investičných zámerov mesta od zadania až po ich ukončenie, v prípade stavieb až ku kolaudačnému konaniu. Na odbore by sa mali sústrediť všetky, aj drobné investície mesta



a mestského úradu. Pri výbere dodávateľa tovarov a služieb bude spolupracovať s oddelením verejného obstarávania. Vo svojej investičnej činnosti bude spolupracovať s väčšinou odborov mestského úradu. Investície bude koordinovať s tézami uvedenými v Strategickom pláne rozvoja mesta do roku 2025 a s oddelením stratégie rozvoja mesta.

ODDELENIE STRATÉGIE ROZVOJA MESTA

Toto oddelenie patrí na Mestskom úrade v Žiline medzi najnovšie. Po vzore niektorých iných krajských miest na Slovensku vzniklo v roku 2011 aj v Žiline. Na oddelení stratégie mesta zatiaľ pracuje jeden zamestnanec. Ale nie je vylúčené, že v budúcnosti sa toto oddelenie rozšíri v prípade potreby aj o ďalších zamestnancov. Oddelenie zatiaľ riešilo okrem Stratégie mesta Žilina do roku 2025 aj ďalšie strategické úlohy, napr. novú organizačnú štruktúru mestského úradu. V nasledujúcom období sa okrem aktualizácie a priebežného dopĺňania tohto strategického dokumentu mesta bude oddelenie zaoberať v spolupráci s odborom investičným, zostavením dlhodobého investičného plánu mesta, v spolupráci s poslancami Mestského zastupiteľstva v Žiline zostavením potrieb a požiadaviek jednotlivých mestských častí a prípravou nového Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2014-2020.

ODDELENIE VEREJNÉHO OBSTARÁVANIA

Od vzniku tohto oddelenia v roku 2011 jeho činnosťou mesto ušetrilo cca. 720 000 €. Postupným vysúťažením všetkých existujúcich zmlúv na dodávku tovarov a služieb si mesto sľubuje úspory v rozpočte niekoľko miliónov eur ročne. Verejné obstarávania na dodanie tovarov a služieb chce mesto realizovať cez elektronické verejné obstarávania.

STRATÉGIA ROZVOJA MESTSKEJ POLÍCIE

V súčasnosti má Mestská polícia cca 80 policajtov v uliciach vo výkone a cca 20 zamestnancov ako obslužný personál. Budova mestskej polície kapacitne vyhovuje aj na obdobie nasledujúcich 15 rokov. S pribúdajúcimi občanmi mesta je nutné počítať aj so zvyšovaním počtu mestských policajtov, v pomere 1 policajt v službe na 1000 obyvateľov mesta. Keďže by sa zvyšoval hlavne počet policajtov v službe, nie je potrebná žiadna prístavba ani nadstavba súčasnej budovy MP. Asi najväčšou investíciou nasledujúceho obdobia by mal byť nový kamerový systém s približne 100 – 150 kamerami v centre aj na sídliskách. Okrem kamier bude treba v budúcnosti počítať s nákupom novej techniky, vysielaciek, motorových vozidiel vybavených záznamovou technikou a počítačmi.



Mesto Žilina sa zapojilo do medzinárodného projektu vzdelávania mestských polícií. V rámci tohto projektu sa mestskí policajti budú v budúcnosti vzdelávať hlavne v oblasti cudzích jazykov, aby boli nápomocní a užitoční aj zahraničným turistom.

ZÁVER

Súčasná situácia v oblasti financovania samospráv na Slovensku nie je veľmi priaznivá. Nie je priaznivá ani na úrovni štátu a vlády. Prebiehajúca a ďalej sa prehľbujúca finančná a hospodárska kríza v Európe zasiahla oveľa vyspelejšie štáty ako je Slovensko.

Preto plány a vízie uvedené v tejto mestskej stratégii možno v tejto chvíli vyzerať príliš optimisticky. Ale stagnácia mesta s veľkosťou, potenciálom a ambíciami Žiliny by bez strategického plánovania ďalšieho rozvoja viedla postupne k znižovaniu životnej úrovne, atraktívnosti, výkonnosti mesta a spokojnosti občanov.

Strategický plán mesta Žilina do roku 2025 prináša riešenie v ideálnych podmienkach. Je málo pravdepodobné, že sa všetky plány mesta v budúcnosti podarí na 100 percent zrealizovať. Takéto plány a vízie však mesto ako Žilina mať musí. Aj zlá finančná situácia umožňuje postupnú realizáciu, síce menších investícií, ale predsa nejakého pokroku, rozvoja mesta. Preto Žilina takýto strategický plán rozvoja má a mesto sa bude usilovať postupne tieto svoje plány naplniť. Jeho jednotlivé časti môžu byť realizované nielen z prostriedkov mesta, ale aj z iných zdrojov ako sú dotácie a prostriedky z európskych fondov.

Pri zostavovaní dokumentu boli použité informácie zo smernej časti Územného plánu Mesta Žilina, z konzultácií so zamestnancami jednotlivých odborov Mestského úradu, Dopravného podniku mesta Žilina, Mestskej polície v Žiline a externými odborníkmi v jednotlivých oblastiach.

Použité ilustračné fotografie sú vybrané z archívu Odboru tlačového a zahraničných vecí Mestského úradu v Žiline a internetu.

Umelecké fotografie predstavujúce vízie budúcnosti Žiliny sú použité so súhlasom ich autora, Akademického architekta Dušana Voštenáka.