

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

Prítomní :

Vid'. prezenčná listina v prílohe zápisu

Program :

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

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

1. Všeobecne / legislatívny proces/
 - 1.1.Návrhu zóny predchádzala verejná súťaž v zmysle ktorej Mesto Žilina vypracovalo Zadanie ÚPN-Z zo dňaktoré bolo schválené uznesením MZ zo dňač.
 - 1.2.Predložený Návrh rešpektuje schválené Zadanie ÚPN-Z, ktoré ale v plnej miere plne neakceptovalo požadovanú základnú funkciu zóny ako obvodového centra vybavenosti priľahlej obytnej zóny
2. Základná urbanistická koncepcia
 - 2.1. Riešené územie je v súčasnosti už čiastočne zastavané dvomi objektami OC s kapacitnými úrovňovými parkoviskami , ktoré svojim charakterom nepredstavujú mestotvornú štruktúru s prístupom peších návštevníkov ale s preferovaným prístupom návštevníkov vozidlami.
 - 2.2.Predmetom riešenia obvodového centra by nemal byť už žiadny takýto objekt, jeho funkcia by mala byť nahradená rozmanitými objektmi menšej štruktúry s funkciami obchodu, služieb, prípadne športu, zelene so zabezpečenou rezervou aj pre funkciu kultúry bez nároku na úrovňové a veľkoplošné kapacity parkovísk.
 - 2.3.Celkové urbanistické riešenie musí navrhovanou štruktúrou zástavby jednoznačne definovať funkciu obvodového centra vo väzbe na okolité obytné prostredie.
 - 2.4.Centrálnemu priestoru nemôže dominovať veľkoplošné parkovisko navrhovaného OC.
 - 2.5.Hlavný peší ťah sever juh by nemal byť v priehľade smerom južným opticky blokovaný navrhovanou zástavbou.
 - 2.6.V riešení je potrebné jednoznačne akceptovať aj priečny peší ťah východ západ s prepojením existujúcej zastávky MHD na ulici Tajovského a navrhovanej na ulici Obvodovej.
 - 2.7.Navrhovaný peší ťah pozdĺž neatraktívnej fasády parteru OC je len formálnym riešením bez mestotvorných funkcií.
 - 2.8.Uvažovaná veľkokapacitná podzemná parkovacia garáž na súkromnom pozemku nemá predpoklady stať sa verejnou parkovacou garážou pre deficit parkovacích kapacít okolitej obytnej zóny. Napriek tomu je žiaduce, aby bola realizovaná z dôvodu presunu ťažiska statickej dopravy do podzemnej úrovne a to bez ohľadu na funkčné využitie územia.
 - 2.9.Z hľadiska navrhovanej etapizácie výstavby je potrebné pred samotnou realizáciou výstavby v zóne je potrebné podmieniť realizáciou potrebných investícií v širších vzťahov ktoré podmieňujú bezproblémovú funkciu zóny.
3. Koncepcia riešenia dopravy

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

- požiadavku zriadenia odbočovacieho a zaraďovacieho pruhu na ulici Centrálna. Taktiež je potrebné, vzhľadom na funkciu dopravnej obsluhy obchodných zariadení vozidlami kategórie N2, náležitým spôsobom dimenzovať šírkové usporiadanie a polomery oblúkov novej križovatky a novej komunikácie smerujúcej k priestorom obchodných centier.
- 3.8. Zmena prístupu technologickej dopravnej obsluhy OD LIDL, nový prístup z križovatky Obvodová x komunikácia TESCO, bude mať za dôsledok priamy kontakt prístupovej dopravy zákazníkov LIDL s priestorom zásobovacieho bodu OD LIDL. Tento stav si bude vyžadovať, aby zásobovacia technologická doprava obsluhovala OD LIDL výhradne v čase mimo otváracích hodín pre zákazníkov OD LIDL.
- 3.9. Chodník od parkovísk a zásobovacích plôch OD TESCO, vedený pozdĺž novej prístupovej komunikácie do križovatky K4, nemá v návrhu ÚPN Z logické ukončenie. Popri ulici Centrálna (min. od výjazdu/vjazdu na ulicu Javorová pri ČS) je vhodné uvažovať o vybudovaní telesa chodníka. V súčasnosti tam chodci chodia po tráve a minimálne pre tých, ktorí pôjdu z Javorovej ulice je to dôležité. Na prevedenie chodcov na druhú stranu Centrálnaj ulice sa odporúča v úrovni pripojenia Javorovej ulice preveriť možnosti realizácie priechodu pre chodcov.
- 3.10. V návrhu riešenia cyklistickej dopravy je nevhodné vedenie cyklistickej komunikácie H2, ako by obchádzkou. Cyklisti majú snahu využívať najkratšiu trasu, preto je vhodnejšie – po zvážení urbanistických súvislostí umiestnenia cyklistov v centrálnom obslužnom priestore – vedenie spolu v koridore, tak ako sú vedení chodci. Podmienkou návrhu je však fyzické oddelenie pešej a cyklistickej komunikácie.
4. Zeleň životné prostredie
- 4.1. Súčasťou ústredného priestoru navrhovaného obvodového centra by mal byť jednoznačne definovaný priestor obvodového parku .
- 4.2. Priestor obvodového centra by mal predovšetkým prioritne zabezpečovať pobytové priestory pre peších a cyklistických návštevníkov s dostatkom zelene s potlačením automobilovej dopravy v riešenej zóne
- 4.3. Riešená zóna by mala mať vyšší podiel ucelených plôch zelene s potlačením rozsahu spevnených plôch veľkoplošných parkovísk.
- 4.4. Vzhľadom na súčasné svetové trendy je potrebné sa zaoberať aj koncepciou zachytávania dažďových vôd ich vsakovaním v riešenej zóne.
- 4.5. Nemenej dôležitou problematikou riešenia je aj spôsob odstraňovania snehu z veľkoplošných plôch parkovísk v zimných mesiacoch

Záverom – uznesenie č..... /

1. Ak uvedené požiadavky a námietky nebude už možné zapracovať do Návrhu ÚPN-Z, ktorý bude predložený na schválenie MZ, komisie doporučujú poslancom MZ neschváliť takto spracovaný Návrh ÚPN – Z.
2. Komisie doporučujú spracovať nové zadanie ÚPN-Z Rudiny II ktoré bude rešpektovať požiadavky a závery spoločného rokovania komisíí , ktoré nahradí novým uznesením existujúce uznesenie o schválení Zadania pre riešenie ÚPN-Z Rudiny II.

Zapísal a správnosť zaručujú

Dopravné vybavenie: Ing. Ľubomír Mateček, 15. 04. 2014