

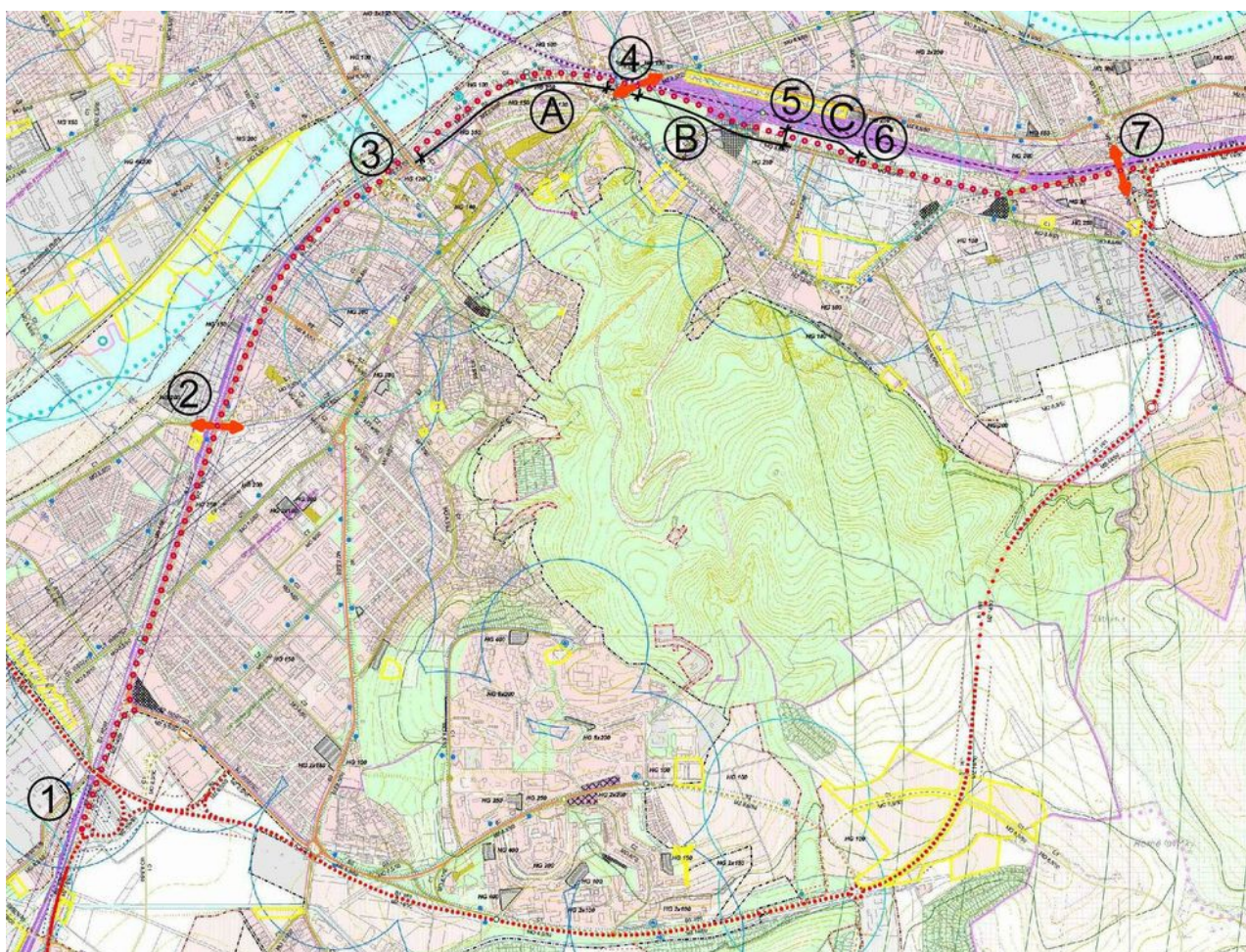
Organizácia dopravy – Terminál a zmena územného plánu č.2 – poznámka naviac.

V predchádzajúcej časti som podrobne prebral vplyv navrhovaného „autobusového“ terminálu na navrhovanú komunikáciu ktorá by mala na seba prevziať väčšinu dopravného zaťaženia zo Štefánikovej ulice. Taktiež som popísal dôvody ktoré tomu zabránia.

V reakciách na to som bol upozornený, že výstavba nového priet'ahu mestom nie je súčasťou zmien a doplnkov územného plánu č. 2 – Terminál. To ja viem.

Priet'ah mestom sa bude riešiť samostatne niekedy v budúcnosti. Súvis je ale v tom, že návrh „autobusového terminálu“ tak ako je prezentovaný investorom znemožní dosiahnutie hlavného cieľa novonavrhovaného priet'ahu mestom – skľudnenia Štefánikovej ulice. Preto treba o tejto ceste hovoriť už teraz v súvislosti s navrhovanou zmenou územného plánu.

Na výkrese nižšie je porovnanie toho, čo treba urobiť pre realizáciu juhovýchodného obchvatu a navrhovaného priet'ahu mestom.



v.č. 1

U oboch trás je hlavným cieľom odľahčiť stred mesta od dopravy. Obe cesty začínajú v bode 1 (v.č. 1) a smerujú do bodu 7 (v.č. 1).

Juhovýchodný obchvat je potrebný takmer v celom rozsahu vybudovať, včítane tunelu cez Zábranie. Jeho výhodou je možnosť sa úplne vyhnúť mestu. Jeho realizácia je veľmi nákladná a tak odsunutá do vzdialenejšej budúcnosti.

Priet'ah mestom prechádza väčšinou mimo alebo okrajom obytných častí. Trasa využíva vo veľkej miere jestvujúce komunikácie.

Od bodu 1 (v.č. 1) po bod 3 (v.č. 1) prechádza po jestvujúcom štvorpruhu.

Úsek od bodu 3 (v.č. 1) po bod 4 (v.č. 1) je potrebné vybudovať bez ohľadu na budovanie

prieťahu mestom. Dôvodom je plánovaná výstavba v priestoroch okolo preloženej bánoveckej železnice v zmysle výsledkov medzinárodnej súťaže.

V bode 4 (v.č. 1) je potrebné vybudovať/rozšíriť nadjazd ponad cestu z mesta na Sihot'.

Úsek od bodu 4 (v.č. 1) po bod 5 (v.č. 1) prechádza mestským parkom a popred železničnú stanicu. Tento úsek by mal byť podľa nášho (združenie architektov) názoru zapustený do zeme.

Úsek od bodu 5 (v.č. 1) po bod 6 (v.č. 1) prechádza opäť na teréne a v bode 6 sa trasa napája na jestvujúcu Železničnú ulicu a ďalej vedie k bodu 7 (v.č. 1) smerom na Žilinu.

Ako z popisu vychádza tak čiste z dôvodu budovania prieťahu mestom je potrebné postaviť len úsek B a C (v.č. 1) a premostenie podjazdu na Sihot'. (bod 4 na v.č. 1) Úsek A (v.č. 1) bude potrebné vybudovať bez ohľadu na to, či sa prieťah skompletizuje alebo nie.

Prieťah mestom, tak ako je popísaný vyššie je dobrou alternatívou Juhovýchodnému obchvatu do jeho vybudovanie. Podmienkou ale je aby z neho boli priamo prístupné záujmové body v okolí železničnej stanice tak, ako o som o tom písal v predchádzajúcom príspevku. A to sa už bezprostredne týka navrhovaného „autobusového terminálu“ a jeho dopravného riešenia, teda zmien a doplnkou č. 2 - Terminál.

Spracoval: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**

Pridané: 30.11.1015