

Rýchlosná cesta R3 v úseku Oravský Podzámok – diaľnica D1 v dvojpruhovom šírkovom usporiadani (štúdia)

Z Á Z N A M

Z pracovného rokovania, ktoré sa uskutočnilo dňa 23.1.2019 na mestskom úrade v Dolnom Kubíne

Prítomní: podľa prezenčnej listiny.

Cieľ rokovania:

a.) odprezentovanie navrhnutých technických riešení rýchlosnej cesty (RC) R3, úprav na ceste I/59 a riešenia križovatiek na ceste I/70 v meste Dolný Kubín

Priebeh rokovania:

Rokovanie bolo zvolané mailovou pozvánkou z 18.1.2019. Rokovanie bolo rozdelené na dve časti, pričom o 10:00 hod. začalo rokovanie so zástupcami mesta, NDS a.s. a SSC, a v druhej časti rokovania o 13:00 so starostami dotknutých obcí: Medzibrodie, Bziny, Vyšný Kubín a Jasenová.

Na začiatok prvej časti rokovania so zástupcami mesta, NDS a.s. a SSC projektant predstavil základné okruhy rokovania:

1. **Predstavenie technického návrhu rýchlosnej cesty R3 pre modrý (tunelový) aj zelený (mestský) variant**
2. **Predstavenie technických návrhov pre skapacitnenie existujúcej cesty I/59 do doby vybudovania RC R3**
3. **Predstavenie technického návrhu križovatiek na ceste I/70 v meste Dolný Kubín**

Po odsúhlásení okruhov rokovania všetkými zúčastnenými sa pristúpilo k postupnému prerokovaniu a diskusii k jednotlivým okruhom nasledovne:

1. **Predstavenie technického návrhu rýchlosnej cesty R3 pre modrý (tunelový) aj zelený (mestský) variant**

RC R3 je navrhnutá v dvoch základných variantoch: modrom (tunelovom) a zelenom (mestskom). Oba varianty začínajú napojením sa na existujúcu RC R3 pri závode OFZ v Širokej, kde je navrhnutá aj križovatka s cestou I/59 identická pre oba varianty. V smere na Dolný Kubín sa trasa R3 odkloní od cesty I/59 vpravo v pokračovaní existujúcej RC R3, vystúpi do sedla medzi bývalou skládkou TKO a skládkou OFZ a bude pokračovať pomedzi obe skládky na mostnom objekte. Ďalej bude pokračovať západne od skládky TKO po teréne. Od tohto miesta návrh R3 pokračuje v dvoch samostatných variantoch, modrom a zelenom (v zmysle štúdie realizovateľnosti spracovanej spol. Amberg v roku 2015 s úpravami).

Modrý variant ďalej pokračuje juhozápadným smerom, prekrižuje rieku Orava, prejde východne od obce Bziny pomedzi obec a poľnohospodárske družstvo. V jej ďalšom pokračovaní trasa prechádza popod miestnu vyvýšeninu tunelom z ktorého vychádza nad mestskou časťou Medzihradné, dolinu Medzihradného prekonáva mostom a pokračuje ďalším tunnelom z ktorého vychádza medzi Dolným a Vyšným Kubínom v blízkosti ČS Slovnaft, predajne vozidiel IMPA a veterinárnej klinikou. Mostným objektom prekrižuje cestu I/59 a dostáva sa na protiahľdé svahy miestnej vyvýšeniny. V tomto mieste sa oba varianty, modrý aj zelený, opäť spájajú a pokračujú v spoločnej trase.

Zelený variant, v úseku od rozpojenia s modrým variantom západne od bývalej skládky TKO Široká, sa odkláňa vpravo od modrého variantu, prekrižuje existujúcu cestu I/59 a smeruje na juh k rieke Orava a pokračuje v jej súbehu po existujúcej ceste I/59, ktorú zaberá. V rámci návrhu RC R3 sa ruší existujúca križovatka v Kňažej a namiesto nej sa v blízkosti priemyselného parku „Mokrad“ navrhuje nová mimoúroyčová križovatka „Kocmál“ pre napojenie priemyselného parku a mestských časťí Mokrad a Kňažia. Po existujúcej ceste I/59 pokračuje až do mesta Dolný Kubín po ulici Jánoškova, kde sa z existujúcej cesty odkláňa vpravo na svahy miestnej vyvýšeniny vedúcej poza zastavané územie mesta je navrhnutý v dvoch variantoch:

- a. S odklonom vpravo pred existujúcim mostom ponad ul. Medzihradskú s križovaním ul. Matúškova novým mostným objektom. Pri uvedenom návrhu je predpoklad kolízie s jedným existujúcim objektom individuálnej zástavby a skladom nábytku. Výška mostného objektu je navrhnutá vo výške cca 10 m nad terénom (cca vo výške existujúceho mosta). Cieľom návrhu je trasu maximálne oddiaľiť od zástavby na ul. Matúškovej a s obmedzením asanáciej existujúcej zástavby na minimum.

- b. S odklonom vpravo za existujúcim mostom ponad ul. Medzihradskú. Pri uvedenom návrhu je predpoklad kolízie so štyrmi existujúcimi objektami individuálnej zástavby, s možnosťou viesť trasu po teréne.

Ďalej trasa pokračuje západne od mesta smerom na Vyšný Kubín, kde sa spája s vyššie popísanou trasou modrého variantu.

Od tohto bodu je trasa oboch variantov vedená v spoločnom koridore, severozápadne obchádza Vyšný Kubín a napája sa na existujúcu cestu I/59 východne od obce Jasenová v mieste, kde bol v nedávnej dobe v rámci investície SSC dobudovaný prídavný pruh. V tomto úseku je navrhnutá aj neúplná križovatka pre napojenie Dolného Kubína o obci Jasenová a Vyšný Kubín na RC R3 smerom na Ružomberok. V polohe cesty I/59 je trasa ďalej vedená až do sedla Brestová, kde sa odkláňa vľavo od cesty I/59, na ktorú sa opäť napája v mieste skalného odkopu západne od obce Valaská Dubová. V úseku od sedla Brestová po opäťovné napojenie na cestu I/59 je navrhnuté aj napojenie obcí Komjatná a Valaská Dubová na RC R3 v smere na Dolný Kubín. Trasa R3 ďalej klesá smerom do Ružomberka v polohe cesty I/59, od ktorej sa odkláňa vpravo južne od obce Valaská Dubová v mieste, kde sa na cestu I/59 napája cesta III/2225 vedúca obcou Valaská Dubová. V celom ďalšom úseku až do križovatky Likavka s diaľnicou D1 je navrhovaná trasa RC R3 vedená v súbehu s existujúcou cestou I/59 po jej pravej strane tak, aby nebolo potrebné zasahovať do cesty I/59. Napojenie RC R3 na diaľnicu D1 a cestu I/59 je navrhnuté v križovatke Likavka, jej minimálnou úpravou oproti navrhovanému stavu podľa PD D1 Hubová – Ivachnová.

V prípade zeleného variantu je uvažované s využitím existujúcej cesty I/59 na viacerých jej úsekoch. V týchto úsekoch bude zabratá cesta I/59 vedená v peáži (v spoločnej trase) v RC R3 a vozidlám, ktoré nebudú mať umožnený prístup na RC (veľmi pomalé vozidlá, vozidlá bez zakúpenej diaľničnej známky a pod.) bude umožnený prejazd cez súbežné komunikácie nižšieho významu. Pre potreby súbežnej komunikácie boli navrhnuté už existujúce cesty nižšieho významu (s ich prípadnou nevyhnutnou úpravou), resp. tam, kde takéto cesty nie sú, bolo navrhnuté vybudovanie nových ciest. Po odprezentovaní technického návrhu RC R3 a súbežných komunikácií bol tento všetkými zúčastnenými odsúhlasený.

2. Predstavenie technických návrhov pre skapacitnenie existujúcej cesty I/59 do doby vybudovania RC R3

Predmetom tejto časti štúdie je analýza súčasnej dopravnej situácie na existujúcej ceste I/59 v 19,5 km dlhom úseku Oravský podzámok – diaľnica D1 a následný návrh opatrení, za účelom jej skapacitnenia a zároveň zvýšenia bezpečnosti premávky do doby realizácie rýchlosnej cesty R3. V zmysle požiadaviek objednávateľa bol dôraz kladený na efektívnosť opatrení so zameraním sa na najproblematickejšie úseky respektíve bodové závady. Preferované boli finančne menej náročné riešenia v úsekoch, kde si to dopravná situácia najviac vyžaduje.

V prvom kroku bola dopravným prieskumom zistená súčasná intenzita dopravy a prognózou stanovená intenzita dopravy pre výhľadové obdobia. Cesta I/59 bola rozdelená na extravilánové úseky a úseky prechádzajúce intravilánom obcí a mestom Dolný Kubín. Následne boli pre jednotlivé úseky - pre súčasný stav ako aj výhľadové obdobia, spracované kapacitné posúdenia podľa príslušných metodík pre cestu v intraviláne respektíve extraviláne.

Extravilánové úseky:

Z kapacitných výpočtov vyplynulo, že v „Nulovom stave“ (cesta I/59 so súčasnými parametrami, bez realizovania akýchkoľvek úprav) v úseku Oravský Podzámok časť Široká - MÚK Kňažia dosiahne svoju kapacitu už medzi rokmi 2020 – 2025, kedy už pri malej chybe v rámci dopravného prúdu hrozí kolaps. V nadväzujúcom úseku MÚK Kňažia – MÚK DK Stred bude dosiahnutá kapacita úseku medzi rokmi 2025-2030. Z toho zrejmé, že za účelom zamedzenia dosiahnutia kapacity cesty I/59 v predmetných úsekok už v najbližších rokoch bude nutné buď znížiť objem vstupujúcej dopravy, alebo zrealizovať opatrenia na jej skapacitnenie. Ku zníženiu dopravy v budúcnosti dôjde po spustení rýchlosnej cesty R3. Tá je však v súčasnosti len v počiatočnej fáze projektovej prípravy a teda uvažovať s ňou je možné až v horizonte 10-15 rokov resp. neskôr. Z toho dôvodu sa potvrzuje potreba zrealizovať opatrenia pre zvýšenie kapacity na ceste I/59 v čo najkratšom čase tak, aby sa predĺžil časový priestor na prípravu rýchlosnej cesty R3. V rámci návrhu opatrení na zvýšenie kapacity existujúcej cesty I/59 boli navrhnuté úpravy smerového vedenia (vyhľadenie trasy) v úseku „Vtáčnik“ a zabezpečenie rozhladov na predbiehanie na čo možno najdlhšom úseku trasy odstránením vegetácie zasahujúcej do rozhladových polí. Po zrealizovaní uvedených opatrení na zvýšenie kapacity komunikácie sa očakáva posun dosiahnutia kapacity úseku Oravský Podzámok časť Široká - MÚK Kňažia na rok medzi 2025-2030 a MÚK Kňažia – MÚK Stred na rok 2030-2040.

Prioritný úsek na skapacitnenie je teda úsek Oravský Podzámok časť Široká - MÚK Kňažia. V prípade, ak rýchlosná cesta nebude pripravená na realizáciu v spomínaných časových horizontoch v celom úseku, pre ďalšie oddialenie dosiahnutia kapacity na ceste I/59 je žiaduce vybudovanie rýchlosnej cesty R3 v rámci etapizácie aspoň po oblast Vtáčnik (km 1,75 pracovného

staničenia cesty I/59), čím by sa dosiahnutie kapacity na ceste I/59 oddialilo na rok medzi 2030-2040.

Úseky cesty I/59 od MÚK DK Stred až po diaľnicu D1 v uvedených horizontoch kapacitne vyhovujú aj bez investícií na ich ďalšie skapacitnenie, preto sa v tomto úseku cesty I/59 nenavrhujú žiadne opatrenia na zvýšenie jej kapacity.

Okrem objemu dopravy a bodových závad priamo na ceste I/59, kvalitu jej dopravného prúdu ovplyvňuje aj dopravná situácia na ceste I/70, ktorá je s cestou I/59 prepojená v MÚK DK Stred. Vzhľadom na to, že cesta I/70 je v tesnej blízkosti MÚK DK Stred nepriepustná z dôvodu nedostatočnej kapacity jej okružnej križovatky pri OD LIDL, vozidlá v čase dopravnej špičky stoja až na ceste I/59 v smere od Oravského Podzámku, čím ju upchávajú. Situáciu je možné vyriešiť len úpravou existujúcej okružnej križovatky pri OD LIDL na ceste I/70.

Intravilánové úseky:

Podľa kapacitných posúdení z intravilánových úsekov cesty I/59 sú najkritickejšie Oravský Podzámok-časť Široká a Jánoškova ulica v Dolnom Kubíne. Tie majú kapacitu dosiahnutú respektíve prekročenú už v súčasnosti.

Jánoškovu ulicu je možné riešiť vybudovaním obchvatu na ceste I/59 tak, aby doprava cesty I/59 neprechádzala Jánoškovou ulicou. Po jej následnom prekategorizovaní na mestskú komunikáciu bude so zníženou dopravou kapacitne vyhovujúca. Vybudovaný obchvat bude možné v budúcnosti využiť pre R3 v zelenom mestskom variante. V prípade modrého variantu obchvat ostane súčasťou cesty I/59.

Ďalší kritický úsek Oravský Podzámok-časť Široká nie je možné z dôvodu absencie voľného koridoru riešiť obchvatom na ceste I/59. Funkciu obchvatu bude po vybudovaní plniť rýchlosná cesta R3. Vzhľadom na dlhšie časové obdobie, kedy sa očakáva spustenie rýchlosnej cesty R3 do prevádzky v celom úseku Oravský Podzámok až diaľnica D1, odporúčame v rámci etapizácie skoršiu realizáciu rýchlosnej cesty R3 od Oravského Podzámku aspoň po oblasť Vtáčnik (km 1,75 pracovného staničenia cesty I/59), čím sa zníži objem dopravy a následne sa zvýši kvalita dopravného prúdu na intravilámovej komunikácii I/59 v Širokej.

Na intravilánovom úseku cesty I/59 vo Vyšnom Kubíne bude kapacita dosiahnutá medzi rokmi 2040-2050 v rannej špičkovej hodine, a medzi rokmi 2018-2030 v poobednej špičkovej hodine. Vzhľadom na jej súčasné dobré technické parametre ako aj skutočnosť, že prevažná časť obytnej zóny Vyšného Kubína je situovaná mimo tento ľah, nepatrí tento úsek medzi najkritickejšie. Preto obchvat aj vzhľadom na jeho technickú a finančnú náročnosť odporúčame realizovať až ako súčasť rýchlosnej cesty R3.

3. Predstavenie technického návrhu križovatiek na ceste I/70 v meste Dolný Kubín

Súčasťou rozšírenej objednávky je aj návrh technického riešenia troch susedných križovatiek na ceste I/70 v meste Dolný Kubín, ktoré sú v tesnej blízkosti cesty I/59 a kapacitne ju ovplyvňujú. Jedná sa o okružnú križovatku pri OD LIDL, priesčnu neriadenej križovatku pri obchodnej akadémii a priesčnu neriadenej križovatku v mieste napojenia mestských častí Bysterec a Záskalie. Všetky tri uvedené križovatky boli kapacitne posúdené a z posúdenia vyplynulo, že už dnes sú kapacitne nevyhovujúce. Na rokovanie bol predstavený návrh úpravy všetkých troch križovatiek na turbookružné križovatky, ktoré kapacitne vyhovujú bez výnimky na celé posudzované obdobie (min. do roku 2050).

Ako najkritickejšia z pohľadu kapacity cesty I/59, cesty I/70, ale aj z pohľadu vnútromestskej dopravy, sa javí okružná križovatka pri OD LIDL. Na základe kapacitného posúdenia je možné konštatovať, že zásadný vplyv na zníženie kapacity križovatky má veľmi vysoká intenzita chodcov na ceste I/70 (dva prechody pred a za okružnou križovatkou). Po kapacitnom posúdení križovatky s vylúčením chodcov vychádza existujúca križovatka na súčasné obdobie a dopravu ako hranične vyhovujúca. Jej kapacitu je možné zvýšiť drobnými stavebnými úpravami existujúceho stavu, ako napr.:

- Vylúčenie resp. presmerovanie chodcov prechádzajúcich cestu I/70 čo najďalej od okružnej križovatky
- Rozšírenie výjazdovej vetvy smer od cesty I/59 na ulicu Aleja Slobody (smer TESCO) na úkor chodníka pre peších pozdĺž reštaurácie RUFIN, nakoľko v tomto smere je silný podiel nákladnej dopravy, ktorá nie je schopná odbočiť bez zachádzania do protismeru a často ostáva stáť v okružnej križovatke, kym sa neuvolní protismerný dopravný prúd.
- Vytvoriť samostatný pruh pre odbočenie vozidiel z ulice Aleja Slobody (od TESCO) na cestu I/70 smer Kraľovany tak, aby nevstupovali do okružnej križovatky

Uvedenými úpravami je možné zvýšiť kapacitu existujúcej okružnej križovatky do doby, pokiaľ sa nevybuduje nová turbo-okružná križovatka.

O 13:00 pokračovalo rokovanie jeho druhou časťou so zástupcami starostov dotknutých obcí a NDS a.s. a predmetom rokovania bolo už len predstavenie trasovania plánovanej rýchlosnej cesty R3 jednotlivými katastrami.

Projektant prítomným predstavil návrh trasovania oboch variantov v zmysle vyššieuvedeného bodu 1. zápisu z prvej časti rokovania. V rámci následnej diskusie prítomní zástupcovia obcí nevzniesli zásadné pripomienky k navrhovanému trasovaniu RC R3 cez svoje katastre, ako aj k návrhu súbežných komunikácií a trasovanie oboch variantov odsúhlasili. V rámci všeobecnych požiadaviek žiadajú v ďalších stupňoch projektovej prípravy zabezpečiť prístupy na stavbu rozdelené pozemky a v potrebnej miere ochrániť dotknuté obce od negatívnych účinkov RC R3, predovšetkým pred účinkami hluku. V ďalšej fáze projektovej prípravy požadujú byť prizývaní na pracovné rokovania súvisiace s prípravou RC R3.

Závery z rokovania:

- a.) Zúčastnení nemajú zásadné námitky k odprezentovaným technickým návrhom a súhlasia s ich dopracovaním

zaznamenal Ing. Peter Bednárik