

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 30. 01. 2017
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

Prítomní

poslanci

Ing. Richard Ščepko
JUDr. Danica Birošová
Patrik Žák
Ľubomír Horný
Dominik Gabriel

neprítomní ospravedlnení

Mgr. Richard Medal (predseda)
Ing. Tomáš Bahno
Ing. Miloš Mičega
JUDr. Martin Smolka

odborníci

RNDr. Ján Hanušin
Mgr. Marián Rendek
Ing. Róbert Hartmann
Ing. Jozef Plocháč

Peter Božík

Ing. arch. Pavol Guga (garant)
Ing. arch. Martin Beďatš - vedúci UHA
Ing. Igor Ševčík - projektant

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil Ing. Richard Ščepko poverený vedením zasadnutia cyklokomisie jej predsedom p. R. Medalom. Privítal všetkých prítomných.

Navrhol nasledujúci program zasadnutia:

- 1. otvorenie a schválenie programu**
- 2. príprava projektových dokumentácií cyklotrás**
- 3. rôzne**
- 4. záver**

Komisia hlasovaním 8 za schválila dnešný program zasadnutia.

2. príprava projektových dokumentácií cyklotrás

P. Ševčík – Na minulom zasadnutí komisie sme sa bavili o predložení alternatívnych návrhov riešenia Rázusovej ulice na zasadnutie VMČ Sever.

P. Ščepko – po mailovej komunikácii s vedúcimi odborných útvarov a s p. Medalom bol dohodnutý postup, podľa ktorého by sa na VMČ Sever predložili 2-3 ideové návrhy riešenia Rázusovej ulice.

P. Horný – vzhľadom na avizovanú neúčast' viacerých členov VMČ sever sa plánované zasadnutie VMČ neuskutoční.

P. Ševčík – S p. Hartmannom sme mali dohodnuté stretnutie na ODI, ktoré sa však pre chorobu neuskutoční. Poslali sme aspoň rozpracované varianty bez komentára. Predbežne boli označené varianty č. 3, 5 za preferované. Bolo by vhodné zavolať tohto policajta na zasadnutie VMČ. V súčasnosti sme však tlačení termínmi. Zatiaľ máme návrhy len v rovine myšlienky, nezačali sme zatiaľ projektovať. Začína nás tlačiť čas, tento úsek nás brzdi. Rekonštrukcia Rázusovej vo väčšom rozsahu si vyžaduje viac času. Je potrebné navrhnuť reálny časový harmonogram.

Od posledného zasadnutia cyklokomisie sme sa nepohli ďalej. Mal prebehnúť VMČ a prerokovanie na ODI.

Ďalším projektom je trasa od železničného mosta po Stárkovej.

S našou trasou začíname od starého železničného mosta, ideme pod hrádzou po cestný most – popod po zrevitalizovanej trase na hrádzu. Nepôjdeme popri päte hrádzu, nakoľko je tam zeleň a sú tam stiesnené podmienky. Pôjdeme vrchom, musíme však trasu rozšíriť z vonkajšej strany, nakoľko je tu aj veľká frekvencia chodcov. Lepšie je to vidieť na vzorových rezoch.

Rokovania s povodím boli v súvislosti s Nemšovskou a Vážskou cyklomagistrálou. S rozšírením hrádzu z vonkajšej strany nemajú problém. Jestvujúci zjazd na Rastislavovu navrhujem zrušiť.

P. Hartmann – upozornil na pripravovaný projekt parkoviska pri hrádzu za zjazdom na Rastislavovu, Polovica bude súkromná, polovica verejná. Podklady k parkovisku zašlem.

Spomínaný zjazd je využívaný a funkčný, nedávno bol zrekonštruovaný.

Bude potrebné použiť slepeckú dlažbu.

P. Ševčík – Profil hrádzu je navrhnutý šírky 2,5m pre cyklistov a 1,5m pre peších. Oddelené nemôžu byť vzhľadom na pohyb mechanizmov SVP.

Vzhľadom na údržbu povrchu by bolo vhodnejšie použitie nalepovanej slepeckej dlažby.

Ak pôjde akcia z fondov EU, 5 rokov sa nemôže zrušiť ani dopravné značenie, pridávať sa môže.

Trasa vedená v inundácii môže byť značená len vodorovným značením.

Musíme doriešiť Nemšovskú trasu pod novým žel. mostom, nakoľko sa tam počíta len s cyklistami a nie s pešími. Projektanti tam majú ostré termíny. Bude potrebné rozšírenie aspoň o 1,5m.

P. Bed'atš – so spracovateľmi Nemšovskej trasy sa máme stretnúť, zatiaľ sa neohlásili.

P. Hartmann – Ak nie je možné osádzanie stĺpikov, bude potrebné riešiť obmedzenie pohybu automobilov rybárov.

P. Ševčík – Po konzultácii na povodí musí zostať teleso hrádzu celistvé, nemôžu sa tam osádzať ani stĺpiky. Môže tam byť zatváracia rampa.

P. Bed'atš – Problém s rybármi sa dá riešiť tvrdými pokutami.

P. Ščepko – Pri trase popri Váhu sa nepočíta s mólami, kde by sa využil výhľad na hrad?

Pani Birošová – navrhuje združenú trasu cyklistov a chodcov, nakoľko je v budúcnosti pri prípadnej zmene väčší problém s pridaním ako s ubratím.

P. Bed'atš – Po odstavení starého žel. mosta nebudú musieť chodci chodiť popod most, ale budú chodiť plynule vrchom. V súčasnosti prebiehajú rokovania so ŽSR o jeho prevode do majetku mesta. Ja by som trasu spodkom nedával ako združený cyklochodník.

P. Ševčík – Po starom železničnom moste má ísť cyklotrasa do mesta budovaná z eurofondov.

Ak dáme spodnú cyklotrasu výhradne pre cyklistov, bude tu chýbať zvislé dopravné značenie, bude len vodorovné. Vždy tam budú chodiť aj chodci, minimálne psíčkari.

Ak ju necháme ako združenú, bude mať cyklista zodpovednosť voči chodcovi. Necháme to na vzájomnej tolerancii.

P. Bed'atš – Rybári tam majú právo prístupu autami len v nevyhnutnom prípade ako je nasádzanie rýb, oprava brehu. nemajú právo bežného prístupu v súvislosti s lovom.

Bavíme sa o všetkých hrádzach v Trenčíne. Z jednej strany ide Vážska cyklomagistrála, z druhej strany ide Brumovská, už by sme mali začať vychovávať ľudí.

P. Ševčík – Trasa na Nemšovú je aj fyzicky oddelená, na hrádzu sa nechávajú chodci a spodkom idú cyklisti. Chodci chodia radšej vrchom.

P. Rendek – ako je to s pripravovanou rampou pre cyklistov na cestný most?

P. Bed'atš – Máme cenové ponuky v rámci drobných opatrení. Akcia zatiaľ zaspala, narástla z toho veľká zložitá stavba.

P. Ševčík – Nesnažil by som sa nasilu zapájať cestný most do pozdĺžneho systému cyklotrás rampou. Súčasná šírka hrádze je 3 metre. Chceme ju rozšíriť? Budeme ich separovať?

Nie je jasné pokračovanie na Piešťanskú, ani kto ju bude projektovať. V rámci toho projektu bude riešený aj priechod cez cestu pre cyklistov.

Vodohospodári nesúhlasia s osadením modrých značiek, lebo im neumožňuje výnimku, nemôže byť osadená dodatková tabuľa. Zostaneme len pri vodorovnom značení.

Je otázka, ako riešiť pokračovanie po hrádzi, povrch tam nie je v dobrom stave. km nového povrchu stojí cca 60.000€. Ak je finančná rezerva, vzhľadom na výhľadovú vysokú frekvenciu cyklistov by sa to oplátilo.

P. Bed'atš – Táto trasa nemá v rámci celého mesta až takú vysokú prioritu.

P. Ševčík – Zjazd na Brniansku bude riešený rampou o šírke 3 metre. Ďalej ideme po Stárkovej seržantami.

Potreboval by som projekt nového cestného mosta ako podklad.

Vážska cyklomagistrála vychádza na most, musíme sa napojiť na výjazd. Podklad by mali mať na TSK, nakoľko už robia inžiniering.

Ďalej ideme na Sihot'. Rázusovu ulicu vzhľadom sa nedoriešenie zásadného dopravného riešenia zatiaľ vynecháme.

Považskú ideme systémom samostatných pruhov po oboch stranách. Pozdĺžne parkovanie bude zrušené, pred garážami bude riešené podfarbenie.

P. Ševčík ďalej zrekapituloval celý priebeh trasy po Považskej a Žilinskej ulici, riešenie bolo dohodnuté na predchádzajúcom zasadnutí.

P. Hartmann – Riešenie umiestnenia parkovania vo vzťahu k cyklistom a chodcom nechám na projektanta, má lepší prehľad. Parkoviská budú v projekte riešené ako výhľad, nebudú súčasťou projektu.

P. Bed'atš – Do projektu dajme aj parkoviská, na Kasárenskej je súčasťou projektu cyklotrasy aj rozšírenie komunikácie.

P. Ševčík – Potreboval som tu pána Mičegu na posúdenie reálnosti záberu $\frac{3}{4}$ metra zelene na parkoviská. Nemám presne zameranie podzemných kontajnerov.

P. Bed'atš – Týmto vás žiadam o operatívnu vzájomnú výmenu projektových podkladov.

P. Ševčík – Ak si to zhrnieme, od p. Plocháňa potrebujem podklad na cestný most, od p. Hartmanna parkovanie na Stárkovej, kontajnery na Žilinskej (projektant Kováčik) a Brniansku.

Z riešenia pri kruhovej križovatke na Žilinskej musíme vylúčiť schizofréniu, nemôžeme značiť seržantov na vozovke a zároveň súbežne navrhnuť obojsmerný cyklochodník. Zároveň musíme riešenie prispôbiť predpokladanému pohybu cyklistov.

Riešenie bude závislé aj od odsúhlasenia dopravného riešenia ODI.

Kubranská ulica pri škole je riešená ako obytná zóna, tým bude vylúčené parkovanie pred domami.

Derkova ulica je pre cyklistov nevhodná. Musíme si povedať, či chceme po Derkovej prepájať Kubru s Opatovou.

P. Hartmann – Ak ju VUC opraví, rád by som ju zjednosmernil, nakoľko nie je vhodná pre obojsmernú dopravu. Nemôžeme ju zjednosmerniť, kým nie je riešený súbežný opačný smer.

Projekt priechodu cez štátnu cestu pri Fiate ešte nie je odsúhlasený na SSC, komisia dopravy si naposledy niečo pridala.

V podchode v Opatovej je vylúčený pohyb cyklistov, v podobnom podjazde v Trenčianskych Bohuslaviciach tento zákaz nie je, vedie tadiaľ nadregionálna cyklotrasa.

V podchode pri Fiata nie je zákaz cyklistov, lebo je tu dobrý rozhľad, podchod má priamu rampu, nie je lomená.

Derkova – cesta je v majetku mesta ale v správe (ako cesta III. Triedy) VUC.

P. Ševčík – Žiadam dať do zápisu, že sa **Ul. J. Derku vyhadzuje z riešenia**, mám to aj v objektovej skladbe.

Celý projekt nám visí na Rázusovej ulici.

Pred Polom je najvhodnejšie pretiahnuť cyklistov cez križovatku a nasmerovať ich do obytnej zóny.

P. Ščepko – Chceme sa spýtať, či nie sú menšie priemery značiek.

P. Ševčík – Normálny priemer značiek je 70 cm, zmenšené majú 50 cm v priemere. Značky v ostrovčekoch by mali byť zásadne zmenšené.

P. Hartmann – Pokiaľ sa dá, navrhujem zásadne zmenšené priemery značiek.

P. Ševčík – Pri riešení križovatky pri Bille nemám podklad z podchodu pod železnicou. Železnice do podchodu cyklistov podľa všetkého nepustia.

P. Plochán – Železnice nie sú financované z fondov, je tu možná zmena stavby. Napríklad v podchode na Hlavnej ulici som dal obmedzenie rýchlosti cyklistom na 5 km/h, čo je približne rýchlosť chôdze.

P. Ščepko – Dajme hlasovať, či je potrebné vyznačenie cyklokoridoru (seržanti).

Komisia hlasovaním 8 za schválila, že pri riešení križovatky pri Bille nebude cyklokoridor vyznačený seržantami.

P. Ševčík – Hneď za križovatkou na Železničnej vyjdeme na chodník až ku Kukučínovej.

Ďalej by som potreboval riešenie Terminálu.

P. Bed'atš – Od Kukučínovej seržantov vyhodíme, aby sme trasu 5 rokov neblokovali. Je potrebné počkať na riešenie Terminálu, ten je však v neurčitom stave.

Na Štefánikovej je riešenie cyklotrasy zatiaľ nereálne, kým bude cesta 1. triedy.

P. Ševčík – V druhom smere na Železničnej sa zruší polovica zeleného pásu, stromy zostanú. Zopár vjazdov na pozemky musíme vykrižovať, Pri Mauntfielde vybehneme vzhľadom na jestvujúce parkovisko na cestu a ideme cyklokoridorom až do križovatky, kde urobíme len predaťovacie pásy.

P. Hartmann – Farebnosť seržantov musíme mať jednotnú, navrhujem bielu, zelená sa skôr ošúcha.

P. Ševčík – Zostáva už len Opatovská, táto trasa bude vyznačená seržantami. Skúšali sme popred domy na Opatovskej natiahnuť cyklokoridor aspoň v jednom smere. Ide o úsek 200-300 metrov úplne odtrhnutý od ostatného riešenia.

Seržanti pôjdu po Opatovskej okolo podchodu, ktorý tu nebudeme napájať. Toto riešenie nemôžeme použiť v križovatke, nakoľko hlavná cesta ide doprava na nadjazd. Vzniká nebezpečný úsek. Značením by sa to dalo riešiť, keby mali cyklisti samostatný cyklopruh.

Môžeme cyklistov presmerovať na peší chodník a urobiť z neho združený. Je tam malá frekvencia pohybu chodcov. Potrebujeme na to šírku 2 metre.

P. Hartmann – Máme problém pri premostení potoka medzi Sihoťou a Opatovou, kde sa tento chodník zužuje na 0,8m.

Chodník nie je možné rozšíriť vzhľadom na vlastnícke vzťahy.

Rázusova ulica.

P. Ševčík – Jednotlivé varianty boli prekonzultované na ODI – Ondrejec. Na základe konzultácií boli vylúčené alt. 1. a 2.

P. Bed'atš – Jednotlivé varianty boli zaslané spracovateľovi cyklogenerelu. Mal jasné stanovisko – zachovanie charakteru ulice. Chodník – pozdĺžne parkovanie – cyklopruh – jazdný pruh – zeleň. To malo nevýhodu zrušenia ľavých odbočení. Bol prekvapený, že už teraz sú tieto odbočenia povolené.

P. Ševčík – Nesúhlasím s jeho názorom, už teraz tam vznikajú nebezpečné situácie a dopravné nehody. Ako príklad dáva ulicu v Brne, ktorá má úplne iný charakter a svetlami riadenú križovatku. Je taktiež rozdiel, či tam jazdí 700 cyklistov, ktorých vodiči evidujú a dávajú pozor.

P. Bed'atš – Vzhľadom na zložitosť riešenia Rázusovej ulice ju budeme brať ako samostatný projekt.

Na výzvy je celkovo okolo 2,5 mil. Ak niekto presadí napríklad trasu Soblahov – Trenčín, táto by zožrala 2/3 celkovej sumy.

P. Ševčík – Ideálne by bolo, keby prišiel Ondrejec na zasadnutie VMČ Sever.

Posudzovanie variantov záleží od spôsobu stanovenia kritérií. Jedna vec je normou stanovený rozhládový trojuholník, druhá vec je psychológia účastníkov premávky.

P. Horný – Vzhľadom na okolnosti nebude pripravované zasadnutie VMČ uznášaniaschopné. Toto zasadnutie by malo byť presunuté na najbližší termín.

P. Bed'atš – Mám nepríjemný pocit z vnútorného parkovania pri zelenom ostrovčeku. Ako obrázok to vyzerá veľmi pekne, bežný človek si však neuvedomuje problémy.

Variant č. 5 je z praktického hľadiska najlepšia, ale zásadne mení charakter ulice, nehovorím, že k horšiemu.

P. Ščepko – Bol by som nerád, keby sa pri zlom riešení Rázusovej poukazovalo na cyklistov.

P. Hartmann – Na prechode pre cyklistov má prednosť auto. Ak je priebežný jazdný pruh, prednosť má ten na hlavnej ceste.

P. Žák – Odporúčam, aby na prerokovanie Rázusovej na zasadnutie VMČ Sever šli aj odborníci, aby dokázali relevantne argumentovať na prípadné subjektívne námietky.

P. Hartmann – Na prechode pre cyklistov má prednosť auto. Ak je priebežný jazdný pruh, prednosť má ten, kto je na hlavnej.

P. Ščepko – Na tomto zasadnutí problém neuzatvoríme.

P. Bed'atš – Ak sa pozrieme na základný variant so zúžením ostrovčeka a vylúčením ľavých odbočení okrem Hodžova – Rázusova – tam by to chcelo zmeniť križovatku. Vylúčenie ľavých odbočení by sa dalo dosiahnuť zjednosmernením bočných ulíc ako to navrhol p. Mičega.

P. Hartmann – Keď sme zjednosmernili Sihot' 1., bolo mnoho negatívnych reakcií.

P. Ševčík – Úplne najelegantnejšie riešenie by bolo úplné zjednosmernenie – Hodžova ulica jedným smerom a Rázusova ako jednosmerná druhým smerom.

Skúsím navrhnúť systém jednosmeriek na Sihoti.

3. rôzne

V bode rôzne neboli predložené žiadne návrhy ani požiadavky.

4. záver

P. Ščepko poďakoval všetkým za účasť.

V Trenčíne, 30. 1. 2017

Zapísal: Ing. arch. Guga