

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 4. 10. 2016
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní ospravedlnení</u>
-----------------	---------------------------------

poslanci	
-----------------	--

Mgr. Richard Medal (predseda)
Ing. Miloš Mičega
JUDr. Martin Smolka
JUDr. Danica Birošová
Patrik Žák
Ing. Tomáš Bahno

Ing. Richard Ščepko

Ľubomír Horný
Dominik Gabriel

odborníci	
------------------	--

Mgr. Marián Rendek
Ing. Róbert Hartmann
Ing. Jozef Plocháč
Peter Božík

RNDr. Ján Hanušin

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

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných.

Navrhol nasledujúci program zasadnutia:

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

Komisia hlasovaním 9 za schválila dnešný program zasadnutia.

2. príprava projektových dokumentácií cyklotrás

P. Beďatš – prezentoval výkres cyklotrás na území mesta Trenčín na podklade cyklogenerelu. Boli vypracované základné cyklotrasy ako kostra mesta s farebným rozlíšením už spracovaných PD, v súčasnosti projektovaných a tých, ktoré je potrebné ešte vyprojektovať. Na niektoré sú už vypracované aj cenové ponuky.

Zelená cyklotrasa je vyprojektovaná od Kerama po kruháč Pod Juhom ako 2. etapa.

Projekt napojenia kruháča Pod Juhom na koniec cyklotrasy Soblahovská vypracuje p. Hartmann, v súčasnosti už je rozpracovaný. Súčasťou bude aj vyznačenie trasy cez park Pod Juhom.

Cyklotrasy v rámci sídliska Juh – ul. Gen. Svobodu, Východná sú riešené v rámci projektov statickej dopravy TPS.

Modré trasy sú existujúce – Priemyselný park a nový cestný most

Žltá trasa sa má realizovať v rámci Terminálu po Železničnej a čiastočne po Kukučinovej do Breziny.

Zelená trasa – z hrádze k podchodu na železničnú stanicu cez Jiráskovu je tiež pripravená. V súčasnosti by sa mali upravovať nevhodné vpuste, potom už len stačí vyznačiť vodorovné značenie. Zjazd z hrádze sa musí doprojektovať. Tieto malé investície a drobné vylepšenia si dnes занесieme do tejto prehľadnej mapy.

Samotná hrádza je riešená ako súčasť cyklomagistrály v réžii TSK. Druhá hrádza je v trase od starého žel. mosta do Nemšovej riešená v rámci cezhraničnej spolupráce prepojenia hradu Brumov – Bylnice s Trenčianskym hradom. má sa prepojiť cez železničný most s napojením na cyklomagistrálu, Jiráskovu, Železničnú a Kukučinovu k Trenčianskemu hradu. Je v štádiu územného konania.

Súčasťou ďalšej cezhraničnej spolupráce Bučovice – Trenčín má byť realizácia komunikácie od asfaltovej cesty na Brezine k južnému opevneniu hradu. Vytvorenie vstupu do hradu a rekonštrukcia opevnenia je v rámci TSK.

P. Medal – Privítal p. Ševčíka, spýtal sa, v akom štádiu je príprava cyklomagistrály.

P. Ševčík – V tomto procese už nie som zainteresovaný, v súčasnosti boli uskutočnené geodetické práce – zamerania trasy, zahájili sa samotné projekčné práce.

P. Bedať – Zostáva nám nevyriešený úsek hrádze od železničného mosta po nový cestný most na Zámostí. Táto trasa nie je zatiaľ predmetom žiadneho projektu. Celá trasa je v „neoficiálnom“ stave.

Zelenou je označená Palackého, táto trasa už bola zrealizovaná.

V súčasnosti máme spracovanú cenovú ponuku na trasu od hotela Elizabeth po Rázusovej smerom do Kubrej a Opatovej od firmy ARGUS. Štefánikova sa momentálne cez SSC nedá vyriešiť. V cenovej ponuke je Žilinská, Považská, Opatovská po podchod v Opatovej, prepojka z hrádze na Opatovskú sa rieši v rámci Armádnej (spracúva sa PD), prepojenie z Opatovskej cez J Derku ku kostolu, po Kubranskej ulici ku Bille. Sihoť má byť prepojená podchodom pri Bille, podjazdom pri Radegaste a aj po Železničnej od žel. stanice.

Sihoť je nacenená okrem vetvy Mládežnícka popred športovú halu na železničný most a most na Ostrov. Tento úsek je nezadaný. Tu je vhodné robiť projekty vzhľadom na možné zmeny až po ukončení modernizácie železnice.

P. Plochán rieši v 2016 nasledujúce trasy:

Z cestného mosta po Zlatovskej, Brniansku ulicu až po nový kruháč v Záblatí, Vážska magistrála – Istebnicka, Ul. Bratislavská – Záblatská, Ul. Zlatovská – Hlavná.

Prepojenie priemyselný park - Brnianska spoločný chodník s pešími je vybudovaný, nie je však dostatočne dimenzovaný, jedine zjednosmerniť a druhý smer po ceste.

Trasa od kruháča pod Juhom k Laugaríciu je plánovaná v r. 2017.

P. Malast rieši trasu Prháčka – Kasárenská.

P. Kováč rieši Kasárenskú ulicu.

V súčasnosti nemáme doriešené trasy:

trasa 1. podchod Záblatie – Prháčka,

trasa 2. Zlatovská po Žabinskej po železničný most,

trasa 3. trasa z primyselného parku popred Stavokov od nového cestného mosta po Brniansku,

trasa 4. Piešťanská ulica z hrádze po Zlatovskú,

trasa 5. Stárkova ulica – od starého žel. mosta po nový cestný most

Zásadná otázka na Stárkovej je spôsob vedenia cyklotrasy v tomto úseku, bude závisieť od napojenia na starý cestný most, súvisí to aj s navrhovaným riešením Zlatovskej (výber alternatívnej trasy).

Cyklotrasa do Nemšovej zbieha z hrádze do inundácie, v ktorej trasa pokračuje aj ďalej. Tento spôsob by sa mohol použiť aj na opačnú stranu – v úseku medzi mostami tento priestor je. V prípade vedenia cyklotrasy na hrádzi by bolo potrebné rozšírenie koruny (jednalo by sa o prisypanie, nakoľko svahy sú teraz v menšom sklone), dôležitá je aj potreba osvetlenia, nie je to podmienka ale pohybujeme sa v mestskom prostredí.

Jednou z možností je pokračovanie cyklotrasy popod starý cestný most inundáciou až po Piešťanskú, vytvorenie nájazdu na hrádzu a pokračovanie po hrádzi až po Brniansku, tam by sa vytvoril zjazd. Od Piešťanskej po stavidlá nie je po hrádzi taká veľká frekvencia chodcov, nedochádza ku kolíziám.

Pri budovaní cyklotrás v koryte a na hrádzi Váhu pri riešení Vážskej cyklomagistrály na celom úseku nevznikli zo strany Povodia Váhu žiadne problémy, jedinou podmienkou bolo to, aby sa nebudovali priečne prekážky. V prípade hrádzí kanála nesúhlasili, nakoľko sa jedná o energetické zariadenia.

Na trasu Stárkova ul. zabezpečí p. Ševčík cenovú ponuku od firmy ARGUS.

Komisia hlasovaním 9 za schválila navrhnuté riešenie trasy Stárkova ul. – popod žel most v záplavovom území pokračovať až po Piešťanskú kde bude výjazd na hrádzu, pokračovanie po hrádzi, zjazdom z hrázde na Brniansku a pokračovať po ceste okolo stavidiel na nový cestný most.

trasa 7. Legionárska – Beckovská - Karpatská v cenovej ponuke p. Plocháňa na rok 2017.

Tento úsek je možné začať projektovať od začiatku roku 2017.

Legionárska ulica je neriešiteľná, vzhľadom na úzku komunikáciu aj chodníky. Je potrebné preskúmať vedenie súbežnej cyklotrasy napríklad po 28. októbri, alebo súbežne po Jesenského a Električnej. Je to potrebné, lebo sa jedná o územie s veľkým počtom obyvateľov.

P. Ševčík – je potrebné urobiť analýzu cieľov na Legionárskej. – tržnica (odstavné miesto je už v riešení), Kaufland, školy,....

Tranzitná trasa je k podchodu na Noviny pri Pamase.

Výsledná trasa je nasledujúca:

Soblahovská ulica, pri NB napojenie na 28. októbri popri tržnici, medzi červenými panelákmi a školou okolo ihriska, Ul. Dlhé Hony, okolo samoobsluhy, popri „kravine“ ku kotolni, Kalinčiakova, ... Kaufland. Na týchto bočných uličkách nie je potrebné nič značiť.

P. Bed'atš – Je potrebné zobrať do úvahy aj možné kolízie tejto cyklotrasy s chodcami (deťmi) pri vchodoch do panelákov.

P. Hartmann – veľmi dôležité je vybudovanie podchodu od Kauflandu na Noviny, čím by tieto trasy mohli byť prepojené.

P. Žák – existuje aj alternatívna trasa.

P. Hartmann – Je potrebné navrhnuť riešenie, aby sa vytvoril priestor pre cyklistov, peších a automobily (parkoviská).

P. Bahno – Problém sa dá vyriešiť aj rozšírením chodníka na jednej aj druhej strane.

P. Medal – Navrhujem, aby sme prestali projektovať a aby sa ešte do budúceho stretnutia nad problémom zamysleli odborníci, potom sa vrátíme k možným alternatívam.

Ako podklad je katastrálna mapa s vyznačením mestských pozemkov z roku 2015.

P. Bahno – Zachytil som výzvu, aby si záujemcovia o predzáhradky vo vlastníctve mesta podali žiadosť o ich odkúpenie. Bolo by vhodné tieto odpredaje koordinovať s možnými cyklotrasami.

P. Hartmann – ide o predzáhradky zväčša na Novinách, ktoré sú oplotené a užívané majiteľmi rodinných domov. Ku každému predaju sa vyjadrujeme spolu s architektami na pravidelných stretnutiach.

P. Bed'atš – Legionársku sme uzatvorili.

trasa 8. Prepojenie Študentskej od Obchodnej akadémie na železničný most a na Ostrov.

Môže byť riešené až po ukončení modernizácie železničnej trate, nakoľko predpokladáme niektoré zmeny oproti schválenej PD.

trasa 6. Prepojenie konca Palackého k hotelu Trenčan s napojením na cestný most.

Tomuto úseku sa po projekčnej stránke môže venovať p. Strápková.

P. Hartmann – opísal možné riešenia. Prebehla diskusia.

P. Žák – Je potrebné oživiť myšlienku vedenia cyklistov popod most a okolo Hviezdy buď rampou alebo sa dá otvoriť pôvodný prechod.

P. Bahno – Je otázka výhľadového zjednosmernenia Brančského ulice. Je na zváženie zmeniť filozofiu riešenia cestného mosta – vytvorenie samostatných cyklopruhov. Na jar sa schvaľovalo 100.000€ na rozšírenie komunikácie v križovatke pod mostom.

P. Hartmann – To sa dá riešiť len na moste až po odbočovacie pruhy. Komunikácia na moste má šírku 10,5m, pre autá musí byť 2x3,5m zostáva 3,5m pre cyklistov. Na druhej strane mosta je to to isté.

Zjazd z mosta projekčne riešim pre súkromného investora. V tejto trase je pozemok neznámeho vlastníka, čo problém ešte viac komplikuje. Je možné, že existuje dohoda o spolufinancovaní realizácie medzi ním a mestom.

P. Ševčík – Bolo by to riešiteľné prisypaním hrádze od schodiska v mieste odbočovacieho pruhu.

P. Bed'atš – V každom prípade sme sa zhodli, že tieto úseky je potrebné vyprojektovať. Pani Strápkovej dám podklad vrátane projektu Palackého.

trasa 4. Prepojenie hrádze a Zlatovskej cez Piešťanskú.

P. Bed'atš – Ak ide o jednosmernú časť, dá sa to riešiť vodorovným značením v protismere pruhom a v smere seržantami.

P. Hartmann – V jednosmernej časti má 7 m, - parkovací pruh, jazdný pruh a protismerný pruh pre cyklistov sa tam zmestí.

Problém je v obojsmernej časti. To sa dá len seržantmi.

P. Žák – Prečo by trasa nemohla viesť súbežne cez Rastislavovu? Je menej frekventovaná ako Piešťanská. Musela by sa však zjednosmerniť.

P. Medal – Ak berieme cieľ ZŠ Veľkomoravská, tak Piešťanská je prijateľnejšia ako Rastislavova.

P. Hartmann – Piešťanská musí byť obojsmerná pre autobusy. Keby sme ich presmerovali cez Brančíkovu, mohla by sa zjednosmerniť. Časť Zlatovskej by sa musela zobojsmerniť.

P. Ševčík – Z Piešťanskej na výjazde na Veľkomoravskú je nedostatočný rozhľad. Autá tam majú stopku, niečo podobné by bolo vhodné riešiť aj pre cyklistov, ale nielen značkou ale aj mechanickým opatrením. Obdobné je aj pri výjazde na Zlatovskú.

P. Mičega – Navrhujem nasmerovať autobusy po Zlatovskej s presunutím zastávky.

Autobusy by mohli mať problém s výjazdom na Bratislavskú, je tam väčší sklon ako na Veľkomoravskej.

P. Bahno – Obyvatelia rodinných domov medzi Zlatovskou a Váhom by to mali ďalej, ale celá Kvetná by to mala na zastávku bližšie.

Z toho vyplýva aj presunutie prechodu cez Bratislavskú bližšie k Lidlu. Tým sa uľahčí aj výjazd autobusov, celkovo by to pomohlo doprave.

P. Ševčík – Celú úvahu je potrebné prekonzultovať so SAD kou.

P. Plocháň – Presunutie prechodu ešte viac zahltí kruháč pri Lidli.

P. Mičega – Zjednosmernenie Piešťanskej zabezpečí parkovanie pri škole.

P. Hartmann – Tieto zmeny v doprave môžem so SAD kou prekonzultovať. Vo štvrtok alebo v piatok sa mám stretnúť na SAD, tam to môžem predniesť.

P. Bed'atš – Je potrebné tieto zmeny na SAD **oznámiť**. Projektovo je možné tento projekt vrátane Piešťanskej pričleniť p. Plocháňovi ku Zlatovskej ešte do konca tohto roka, alebo presunúť na rok 2017.

P. Ševčík – Ešte sa vrátim k rampe zo starého cestného mosta na hrádzu. Má byť súčasťou PD?

P. Bed'atš – Rampa je riešená samostatne, je to skôr práca pre statika. Problém môže urobiť povrch – rošt, je potrebné navrhnuť vhodný použiteľný pre všetky druhy obuvi.

P. Bahno – Cyklochodník na moste je v dezolátnom stave, je nepoužiteľný pre cyklistov.

Rozprúdila sa debata, kto je vlastníkom a správcom chodníkov na starom cestnom moste.

P. Ševčík – Chodník je súčasťou miestnej komunikácie.

P. Hartmann – Skúsím začať u Švajdleníka ako u bývalého správcu mestských komunikácií.

Oprava chodníka by mohla byť súčasťou zvyšku – napojenia na centrum. Mohlo by to byť aj z bežnej údržby, ale tieto peniaze potom môžeme použiť na údržbu iných komunikácií. Oprava oboch chodníkov by stála polovicu rozpočtu.

P. Ševčík – Technický stav chodníkov na moste je havarijný. Je potrebné ho riešiť akútne.

P. Bahno – Prečo chceme deklarovať jeden chodník ako cyklochodník, keď k nemu nemáme ani prístup? Nie je rozumnejšie riešiť oba pruhy v komunikácii? Ak máme možnosť čerpania z eurofondov, prečo chceme len provízorne riešenia?

P. Ševčík – Problém spočíva v tom, že nevieme, kedy pôjde celý most do rekonštrukcie. Možno sa bavíme o desiatich rokoch, možno sa bavíme o kratšom časovom horizonte. Použitie prostriedkov z fondov na cyklotrasu môže zablokovať snahy na celkovú rekonštrukciu mosta.

P. Bahno – Zhrnuté – tento úsek nie je perspektívne riešiteľný z eurofondov, nemal by sa riešiť v rámci projektov pripravovaných pre túto výzvu.

P. Žák – Vychádza to cca 1200m² liateho asfaltu po 17€ - minimálne 20.000€.

P. Ševčík – Možné riešenie je aj vytvoriť jazdný pruh pre cyklistov v rámci vozovky po Bratislavskej a na moste v smere do centra končiaci na začiatku odbočovacieho pruhu s výjazdom na chodník. Je potrebné sa pohrať s detailom, napríklad použitie piktokoridorov. Odbočovací pruh je zahľtený len v dopravnej špičke, zvyšok dňa je toto riešenie plne funkčné.

P. Bahno – Prečo sa nevrátime k trase popod most okolo Hviezdy.

P. Bed'atš – Tento problém necháme na riešenie na presnom podklade technickej mapy, kde je možné presnejšie stanoviť šírky jazdných pruhov a možnosti riešenia.

trasa 2. Zlatovská po Žabinskej po železničný most,

P. Hartmann – Táto trasa sa dá vyriešiť až po ukončení modernizácie železničnej trate. Napojenie môže ísť napríklad priamo poza garáže s napojením na železničný most. Tam už musíme vedieť, ako skončí železnica. Po položení koľaje na nový most železnice zdemontujú staré koľaje a je dôležité, čo urobia s násypom. Je to rovnaký prípad ako Mládežnícka.

trasa 1. podchod Záblatie – Prháčka,

P. Bed'atš – Trasa je vedená v zastavanom území. Táto trasa bude slúžiť ako spojnica medzi Zlatovcami a Záblatím, nakoľko cyklisti smerujúci do centra budú skôr využívať podchody pod železnicu na Bratislavskú.

P. Bahno – Na novej ceste medzi kruháčom a Záblatím sa dajú namaľovať seržanti, vytvorenie segregovanej samostatnej trasy by som teraz neriešil. Ak by sa mal riešiť výkup pozemkov, oveľa väčšiu prioritu má trasa medzi Zlatovcami a Kasárenskou. Na celom priľahlom území prebieha nová výstavba.

P. Bed'atš – Trasu 1. budeme riešiť len seržantami alebo ako viacúčelový pruh.

P. Hartmann – Na túto trasu je potrebné vypracovať len projekt dopravného značenia. Ale na takejto dlhej trase mi to dopravné značenie pripadá nezmyselné, neviem či to má význam. Viacúčelový pruh máme síce v norme spomenutý. Nemá to však oporu vo vyhláske ani v dopravnom značení. Policajti to nemajú podľa čoho schváliť. V Česku to nemajú ani v norme. Cyklopruhy majú oporu vo vyhláske.

P. Bahno – Som za výhľadové dlhodobejšie riešenie trasy vytvorením samostatného cyklochodníka alebo rozšírením jestvujúceho.

P. Medaľ – V návrhu rozpočtu na rok 2017 z minulého týždňa nie je na riešenie cyklo dopravy nič, ani na dokončenie Soblahovskej ulice.

trasa 3. trasa popred Stavokov od nového cestného mosta po Brniansku,

P. Hartmann – Je potrebné rozšírenie existujúceho chodníka

P. Ševčík – Rovnako som za rozšírenie chodníka, nakoľko je napojený priamo na most. Problém nastáva pri napojení na Brniansku, tomu sa ale nevyhneme. Chodník má 1,5m, stačí rozšírenie o 1 meter.

P. Hartmann – Nie je to až taká investícia, nie je to potrebné ťahať na fondy.

P. Medaľ – Nozdrkovce sme nechali nepovšimnuté. Najviac sa nozdrkovčania potrebujú dostať na hrádzu.

P. Ševčík – Nozdrkovce sú ľahko prístupné po hrádzi aktivitou Opatovskej starostky, ktorá má už na túto trasu pripravený projekt.

P. Hartmann – Medzi ČOV a priemyselným areálom sú dva pozemky, každý má asi 50 vlastníkov. Je potrebné odkúpiť pás pozemku buď pri ČOV alebo pri jazdeckom areáli. Ide to len cez vyvlastnenie.

4. záver

P. Medaľ poďakoval všetkým za účasť.

V Trenčíne, 4. 10. 2016

Zapísal: Ing. arch. Guga