

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 8. 12. 2016 v **zasadacej miestnosti UHA – Farská 10**
(podkrovie)

Prítomní

poslanci

Mgr. Richard Medal (predseda)
Dominik Gabriel
Ing. Richard Ščepko
Patrik Žák

neprítomní ospravedlnení

Ing. Tomáš Bahno
JUDr. Danica Birošová
Ľubomír Horný
Ing. Miloš Mičega
JUDr. Martin Smolka

odborníci

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

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

1. Otvorenie a schválenie programu

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

Predbežne bol dohodnutý termín najbližšieho zasadnutia cyklokomisie na pondelok 9. 1. 2017 o 15.30 v sobášskej miestnosti.

Navrhol nasledujúci program zasadnutia:

1. otvorenie a schválenie programu

2. prerokovanie možnosti úpravy cyklotrasy v priestore pri zastávke MHD na Braneckého ulici (pri bývalom hoteli Trenčan)

3. návrh rozpočtu Mesta Trenčín na rok 2017

4. prerokovanie pripravovaných projektových dokumentácií cyklotrás

5. rôzne

6. záver

Komisia hlasovaním 9 za schválila dnešný program zasadnutia.

2. prerokovanie možnosti úpravy cyklotrasy v priestore pri zastávke MHD na Braneckého ulici (pri bývalom hoteli Trenčan)

P. Beďatš – podal informáciu o vzniku rady architektov ako poradného orgánu útvaru hlavného architekta založenom na dobrovoľnosti. V súčasnosti je hlavnou náplňou riešenie Centrálnej mestskej zóny ako zásadného súčasného problému. Práca prebieha aj formou konzultácií so združením „Náš Trenčín“, ktoré sa uskutočňujú vždy prvý štvrtok v mesiaci. Čiže spolupráca prebieha na oficiálnej aj neoficiálnej báze. Pred posledným zasadnutím Rady architektov, ktoré sa uskutočnilo minulý pondelok som od pána Mrvu dostal upozornenie na možnú kolíziu projektu cyklotrasy v mieste oporných múrov pri Centre z hľadiska autorského zákona, nakoľko je autorom úprav verejného priestoru.

Stavba cyklotrasy je povolená a vysúťažená – v súčasnosti už prebieha. Tento problém už bol konzultovaný na úrovni Rady architektov. Cieľom dnešného stretnutia by malo byť nájdenie riešenia nielen z pohľadu dopravného a urbanistického ale aj z pohľadu organizačného a časového, aby sme nemuseli stavbu zastavovať. P. Mrva vypracoval alternatívy úpravy riešenia.

P. Mrva – Upozornil na dva problémy 1. zásah do oporných múrov (búranie) 2. kolízny bod cyklotrasy v mieste autobusovej zastávky. Predstavil dve alternatívy riešenia cyklotrasy v kolíznom bode.

Prvá uvažuje so začlenením cyklotrasy v rámci pešej zóny (vrchom), pri tomto riešení by sa odstránil kontakt cyklistov s autobusovou zastávkou.

Druhá ponecháva cyklotrasu v spodnej časti s malými úpravami. Pri tomto riešení by nebol potrebný taký veľký zásah do oporných múrov. Zároveň odporúča zväziť umiestnenie priechodu pre chodcov.

Zároveň vzniká problém nedostatočnej dĺžky autobusovej niky, nakoľko v rannej špičke nastáva v troch prípadoch súčasný príjazd dvoch autobusov.

Cyklokomisia by sa mala vyjadriť z hľadiska dopravného, z hľadiska autorských práv to doriešime s hlavným architektom.

P. Bed'atš – Pri prvej alternatíve by vznikol problematický pohyb cyklistov po pešej zóne pred Centrumom, čomu sme sa chceli vyhnúť.

P. Ševčík – Nastáva otázka, či pri obmedzení automobilovej dopravy na Braneckého ulici bude potrebné zachovať autobusovú zastávku v záleve. Ak tam musí byť, je ho potrebné prispôbiť platnej norme. V tom prípade vzniká potreba zmeny polohy oporného múru.

P. Hartmann – V projekte cyklotrasy sa uvažuje so zastávkou ako s jestvujúcou. V prípade jej úpravy by už musela spĺňať platné normy, už by tam nemohla byť, lebo je vo výjazde do pešej zóny. V tom prípade je potrebné navrhnuť jej nové umiestnenie.

P. Bed'atš – Problémy s autobusmi v rannej špičke nám môžu odľahčiť dopravu po Braneckého a Soblahovskej, lebo modelovo presmerujú autá, šoféri sa naučia jazdiť po Električnej.

Navrhuje zachovanie pôvodného návrhu cyklotrasy, pričom p. Mrva by mohol doriešiť stvárnenie architektonických detailov, čo by bolo predmetom nasledujúcej investície v priebehu budúceho prípadne ďalšieho roku.

P. Žák – teraz volal s pánom Kadlecjom – autorom grafikonu dopravy, vyjadril sa, že je možný prípad súčasného stretu autobusu s kĺbovým autobusom.

P. Bed'atš – Vo výhľadových scenároch uvažujeme s vylúčením dopravy na Braneckého (okrem rezidentov) a s tým vyvolanou úpravou križovatky pod mostom.

Jednotliví členovia cyklokomisie sa vyjadrili v tom duchu, že nie je vhodné umiestniť cyklotrasu na pešiu zónu vzhľadom na úzky priestor a tým pravdepodobný vznik kolízie cyklistov s pešími.

P. Mrva – Tiež uznal tieto argumenty, z tohto dôvodu pripravil aj „spodnú“ alternatívu. Snažil sa len upozorniť na problém s autobusmi a prechodom pre chodcov. Navrhnuté zalomené múry sa k môjmu pôvodnému konceptu nehodia.

Jedným z možných riešení je zbúrať celý múrik, nový urobiť celý z gabiónov. V tom prípade sa nedá uplatniť autorský zákon, nakoľko stavba prestane existovať.

V ďalšej diskusii boli prerokované možnosti zmeny detailov riešenia projektu (trasovanie, normové výšky zábradlia vo forme oporných múrikov, úprava zelene, možné kolízie cyklistov s chodcami,...).

P. Bed'atš – Navrhované zmeny nie sú podstatné, dajú sa riešiť zmenou stavby pred jej dokončením.

P. Ševčík – V prípade búrania sa vytvára ďaleko väčšia možnosť priestorového usporiadania. Je otázka, či to chceme robiť.

P. Hartmann – Bavíme sa o vybúraní 42 metrového oporného múra a postavenie múra z gabiónov.

P. Božík – V prípade použitia gabiónového múru je oveľa väčšia variabilita možných úprav.

P. Ševčík – Ja by som na gabióny netlačil, nakoľko sú priestorovo dosť náročné.

P. Mrva – Napájanie dvoch odlišných materiálových riešení nie je šťastné.

P. Bed'atš – Existuje reálny kompromis zbúranie konca oporného múra a jeho nahradenie mimo tejto stavby, napríklad cez ohlásenie stavebných úprav.

P. Mrva – jestvujúce schodisko pri bývalom hoteli Trenčan sú raritou, nakoľko je betónové schodisko dodnes nedokončené, je pripravené na montáž kamenného obkladu. Súhlasí s dohodnutým riešením, pri ktorom nebudú napájané rôzne materiály.

Komisia hlasovaním 8 za schválila dohodnuté technické riešenie cyklotrasy s vybúraním celého ŽB oporného múru, vedenie cyklotrasy zostáva zachované.

Text dohody s p. Mrvom pripraví mesto, grafickú prílohu zabezpečí p. Mrva.

P. Medaľ – požaduje, aby sa pri realizácii úprav MHSL myslelo v dostatočnom predstihu na šetrné presunutie výsadbového materiálu (rastlín) z dôvodu možnosti opätovného použitia vo verejnej zeleni. Je vhodné už dnes premýšľať nad budúcim použitím výsadby.

3. návrh rozpočtu Mesta Trenčín na rok 2017

P. Medaľ – Na minulom zasadnutí bola vznesená požiadavka cyklokomisie na zapracovanie požiadaviek – cyklokomisia trvá na doplnení návrhu rozpočtu v zmysle uznesenia a požaduje zaslanie informácie, ako sa s týmito požiadavkami naložilo.

Môžem vás oboznámiť len s tým, čo som vyčítal zo zaslaného návrhu rozpočtu, ale nebude to kompletná informácia.

P. Hartmann – 60.000€ z parkovacej politiky je vyčlenených na zlepšenie mobility, pre chodcov a cyklistov. Použitie sa nedá obísť, je to riešené vo VZN.

P. Medaľ – Pomohlo by, keby bol stanovený mechanizmus, kto o nich bude rozhodovať a na čo.

P. Bed'atš – Prečítal výdavkovú časť, týkajúcu sa cyklokomisie.

bežné výdavky

40.000€ - zlepšenie mobility

20.000€ - projektové dokumentácie

30.000€ - dopravné značenie cyklo

6.000€ - rekonštrukcia ulice Na Kamenci vrátane cyklotrasy - projekt

kapitálové výdavky

260.000€ - cyklotrasa Juh – Centrum – 2. etapa

P. Medaľ – Z hľadiska našich požiadaviek tam nie je zapracovaných 300.000€ riešenie Zámestia, Sihote.

Aký je stav prípravy cyklotrasy Soblahovská?

P. Hartmann – Je vydané stavebné povolenie na 2. etapu. Na realizáciu nie je vypracovaný časový harmonogram. 16.12. zatvárajú výrobné asfaltu, otvoria ich najskôr začiatkom marca. Predpokladám dokončenie 1. etapy začiatkom mája 2017. Potom sa pustia do 2. etapy.

P. Hanušin – Ako je riešený chodník popri parčíku na Nám. sv. Anny okolo WC?

P. Hartmann – V projekte sa s chodníkom neuvažovalo. Chodník sa bude riešiť ako samostatná akcia – vybúra sa kúsok múrika a dorobí sa chodník. Nebude mať však bezbariérovú úpravu. Pôvodný priechod pre chodcov bol zrušený, ak by sa zriaďoval nový, musel by mať osvetlenie a všetko podľa vyhlášky. Muselo by sa tam investovať.

P. Medaľ – Komisia vyslovila prosbu, aby bol zrealizovaný chodník popri parčíku na Nám. sv. Anny okolo verejných WC.

P. Hartmann – Podľa môjho názoru je v rozpočte na cyklo oproti minulým rokom dosť peňazí.

P. Medaľ – návrh rozpočtu robí vedenie mesta, rozpočet schvaľuje zastupiteľstvo, návrh rozpočtu sa dá meniť aj priamo na zastupiteľstve pozmeňovacím návrhom poslancov. Musí pri tom aj povedať kde tie peniaze v rozpočte mesto vezme.

Ďakujeme za presunutie elektrického stĺpa na Legionárskej.

P. Žák – Posun pri tvorbe rozpočtu zo strany mesta je značný, bude sa musieť zmeniť komunikácia ohľadne parkovacej politiky a jej dôsledkov pre mobilitu. Poslanec si nemôže dovoliť podať pozmeňovací návrh bez predchádzajúceho vyrokovania. Aj vyčlenenie financií v rozpočte na 2. etapu cyklotrasy Juh – Centrum bolo výsledkom rokovaní. Podľa môjho názoru je predložený návrh rozpočtu optimálny.

P. Hartmann – V rozpočte sú okrem už spomínaných navrhnuté financie aj na spoluúčasť pri prípadnom čerpaní z eurofondov. K tomu smeruje aj príprava projektov na investičné akcie. Prvé výzvy majú prísť v marci – apríli.

Cyklokomisia hlasovaním 7 za, 1 sa zdržal odporúča schváliť rozpočet mesta na rok 2017.

4. prerokovanie pripravovaných projektových dokumentácií cyklotrás

P. Ševčík – Prezentoval návrh dopravného riešenia od križovatky pri hoteli Elizabeth. Je navrhnutý predaťovací priestor dostatočnej šírky odčlenený z chodníka pred priechodom pre chodcov a pred odbočovacími pruhmi. Bude výškovo oddelený obrubníkom od vozovky. Podrobné riešenie bude znázornené v grafickej podobe v projekte cyklotrasy. Opačný smer je vzhľadom na zložité podmienky riešený len zjednodušene piktokoridorom.

P. Božík – ak máme jeden smer riešený po chodníku nezmesť sa cyklochodník na vozovku aspoň v jednom smere?

P. Ševčík – Vzhľadom na spôsob jazdy vodičov by som nerobil samostatný cyklopruh ale zmiešaný cyklokoridor.

Predaťovací priestor z Hasičskej na Sihot' nemá význam, nakoľko sme cyklistov presmerovali cez Palackého.

P. Hartmann – Samotnú križovatku budem riešiť budúci rok.

P. Medaľ – Nie je vhodnejšie viesť cyklistov priamo cez križovatku pri OA v smere do centra namiesto nasmerovania cez priechod?

P. Ševčík – Priechod pre chodcov by sa mal doplniť s bezpečnostnými prvkami (osvetlenie), čo je bezpečnejšie riešenie.

P. Plocháň – nemá zmysel navrhovať stavebné úpravy križovatky, nakoľko by mala byť na základe odporúčenia ODI k akcii Futbalový štadión upravená.

P. Hartmann – Je potrebné túto úpravu križovatky zahrnúť do projektu cyklotrás z dôvodu možnosti čerpania z eurofondov.

P. Bed'atš – ak je to len odporúčenie, je otázka, či je nutné tieto úpravy vzhľadom na predpokladaný čas konania futbalových zápasov aj realizovať.

P. Rendek – vrátíme sa k pôvodnému problému, lepšie riešenie je prejedenie cez túto križovatku vo vozovke, nie cez priechod cez cestu.

P. Hartmann - Šírka stredového ostrovčeka zostala po navrhovaných úpravách 1,4m, čo je v rozpore s normou. Keby sme upravili parkovanie na pozdĺžne, mohol by sa ostrovček rozšíriť.

P. Ševčík – Križovatka Rázusova – Hodžova nie je v súčasnosti dobre riešená. Bolo by vhodné riešiť nakolmenie Hodžovej, stačia 3-4 metre.

V ďalšej diskusii boli podrobne rozobraté variantné riešenia Rázusovej ulice v súvislosti so spôsobom parkovania a s návrhom na zrušenie ľavého odbočenia z bočných ulíc na Rázusovu, čo by bola zásadná zmena dopravy. V tom prípade by bolo potrebné riešiť minimálne dva kruhové objazdy. Z toho môžu vyplynúť aj problémy s prekládkou sietí. Bude to závisieť aj od správcov sietí. V lepšom prípade by sa jednalo len o ochranu káblov bez nutnosti prekládky. Okružná križovatka je pre všetkých správcov sietí strašiak, nie je možné odstavenie premávky. Akonáhle tam majú poruchu, doprava im robí neskutočné problémy. Preto sa snažia v takýchto prípadoch vo vyjadreniach požadovať prekládku sietí mimo križovatku. V tomto prípade sa dá argumentovať tým, že obchádzkové trasy v prípade poruchy sú možné.

P. Hartmann – 12,5 m je minimálny vonkajší polomer kruháča.

P. Bed'atš – takéto dopravné riešenie si vyžiada veľmi vysoké finančné náklady. Balík peňazí nie je neobmedzený, je otázka či ich minieme na relatívne fungujúcu Rázusovu, alebo na iné problematickejšie trasy. Okrem toho zrušíme ľavé odbočenia, čo sa nebude páčiť motoristom.

P. Hartmann – Akákoľvek zmena v doprave je pre motoristov veľký problém. Môžeme sa ešte pozrieť na plán „B“ - riešenie Rázusovej len piktokoridormi (seržanti). cyklopruhy riešiť až od zimného štadióna. To je lacné riešenie.

P. Ševčík – Je to návrh na dosť zásadnú zmenu dopravy na Sihoti. Rázusova má 700 metrov, potrebujem vedieť, ako riešiť projekt. Pri serióznom riešení by realizácia aj s križovatkami stála pol milióna €. Okrem toho by ľavé odbočenia nemali byť ani dnes. Motoristov nemusíme hnať až ku kruháčom, nakoľko je možné použiť súběžné trasy. Sihot' 1. sa bude sťažovať, ostatní to budú kvitovať.

Ak by sa trasa riešila piktokoridorom, je to len vec dopravného značenia, projekt sa dá dokončiť do Vianoc.

P. Božík – riešenie s kruháčmi vnímam ako bezpečné a moderné riešenie.

P. Ševčík – Ak pôjdeme ďalej – cesta popred štadión je široká, priestor križovatky by sa navrhol obdobne ako pri OA aj s podfarbením bez ohľadu na to, či bude alebo nebude kruháč.

Navrhovaným kruháčom by bol zrušený jeden vjazd na parkovisko Magnusu. Parkovacie miesta na Považskej budú zrušené na úkor cyklopruhu, farebné riešenie cyklopruhu na strane od Váhu je z dôvodu jeho vedenia popred vjazdy do garáží. Medzi garážami v mieste jestvujúcej zastávky bude zjazd z hrádze. Zastávku na Považskej v súčasnosti projektuje p. Hartmann, bude zaslaná ako podklad p. Ševčíkovi. Pred okružnou križovatkou cyklisti zbehnú do vozovky. Parkovanie na komunikácii bude zrušené na Žilinskej pred rodinnými domami, v súčasnosti sú nevyužívané. Parkovacie miesta na Považskej sa využívajú, budeme ich musieť nahradiť.

Nové parkovacie miesta je možné riešiť zväčša na zeleni, v prípade umiestnenia pod oknami bytových domov by bol záber zelene dvojnásobný oproti záberu pásu popri komunikácii. Dopyt po parkovacích miestach je väčší pod oknami.

Cez kruháč môžeme ísť po vozovke, alebo vedľa bicykla priechodmi pre chodcov. Za kruháčom máme ďalej oddelený pruh.

Detaily na ďalšom úseku cyklotrasy vrátane náhrady zrušených parkovacích miest bude riešiť projektant.

Trasa na Kubranskej – chodník popred rodinné domy býva využitý na parkovanie ich majiteľov. Ak prinútime ľudí parkovať autá vo dvoroch, nemáme čo riešiť, chodník môžeme využiť ako cyklochodník.

P. Hartmann – Dá sa to riešiť umiestnením dopravných značiek „obytná zóna“ na každom vjazde.

P. Ševčík – Ďalej by sa šlo na Kubranskej cez dopravné značenie piktokoridorom až do Derkovej. Ak tam bude jednosmerka, môže byť riešená cyklopruhom v protismere.

P. Hartmann – Prepojenie z Derkovej cez štátnu cestu do podchodu je potrebné urýchlene vyriešiť, včera tam bola smrteľná nehoda cyklistu.

Prechod cez štátnu cestu mám vyriešený priechodom pre chodcov, môžem to rozšíriť aj pre cyklistov. Zjednosmerniť by sa Derkova dala po dobudovaní ulice Pod horou dokončením cca 200m úseku s napojením na komunikáciu Monolitu. Je tam aj vhodnejšie napojenie na štátnu cestu.

P. Božík – Najväčšou chybou je to, že nový podchod pri Fiate nie je riešený aj pod štátnou cestou, je len pod železnicou. Také isté je to aj pri Bille.

P. Hartmann – Priechod pri Fiate má byť do konca roku naprojektovaný, viem to poslať, ale návrh ešte nie je schválený.

P. Ševčík – Mám vytvorený časový harmonogram, ale toto sú ešte otvorené veci. Ešte by som potreboval zasláť podklady na Sihot' aj parkovanie aj úsek od Ovčiarskeho ústavu na Opatovú. Pošlem kontaktný mail, čo všetko budem potrebovať.

Železničnú od Kukučínovej – jeden pruh mimo vozovky bude riešený v zelenom pásu. V križovatke sa pričleníme k priechodu pre chodcov, v opačnom smere okolo čerpacej stanice pôjdeme

piktokoridorom, ďalej je jestvujúci chodník pre peších, ktorý nikto nevyužíva. Bude sa musieť počítať s opravou povrchu. Okolo Kukučínovej musíme znovu zísť na vozovku cez piktokoridor.

Po Kubranskej od Billy nie je tiež iná možnosť ako riešenie piktokoridormi.

Štefánikovu riešim len úpravou priechodu pridaním cyklistov.

Teraz si prechádzame technické riešenie, bez ohľadu na majetkové vzťahy.

Diskusia sa vrátila k riešeniu Ulice M. Rázusa.

P. Božík – načrtol nutné zásahy do Rázusky. Nezaobídeme sa bez kruháčov na oboch koncoch, bez zúženia stredového ostrovčeka na 1,4m. Otázka stála, či sa nevieme vyhnúť celkovej organizácii dopravy.

P. Beďatš – jedným z riešení by bolo **presunúť parkovanie do stredového ostrovčeka**, riešiť ho ako šikmé s prístupom z jednej alebo druhej strany so zakomponovaním zelene alebo aj stĺpov. Tým by sa zlepšila aj možnosť ľavého odbočenia.

Charakter ulice by sa zachoval. Keby zostal ostrovček široký len 1,4m, charakter bulváru by sa stratil.

P. Hartmann – Pri tomto návrhu odpadne odstup parkovaných aut v blízkosti križovatky, ak bude parkovanie pod ostrejším uhlom ako 45° parkovisko bude mať ešte väčšiu kapacitu ako je dnes. Je možné, že v strede vyjde ešte aj chodník.

3. rôzne

Na rokovaní boli dohodnuté termíny stretnutí cyklokomisie na rok 2017 s frekvenciou raz mesačne každý posledný pondelok v mesiaci s výnimkou februára, kedy bude predposledný pondelok vzhľadom na prázdniny.

4. záver

P. Medaľ poďakoval všetkým za účasť.

Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa uskutoční v pondelok 9. 1. 2017 o 15.30 v sobášnej miestnosti mesta Trenčín.

V Trenčíne, 8. 12. 2016
Zapísal: Ing. arch. Guga