

## Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápis zo stretnutia Komisie 9. 01. 2017  
v sobášnej miestnosti na 1. poschodí Mestského úradu v Trenčíne

### Prítomní neprítomní ospravedlnení

#### **poslanci**

Mgr. Richard Medal (predseda)  
Ing. Miloš Mičega  
JUDr. Martin Smolka  
JUDr. Danica Birošová  
Dominik Gabriel

Ing. Richard Ščepko  
Ing. Tomáš Bahno  
Ľubomír Horný  
Patrik Žák

#### **odborníci**

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

RNDr. Ján Hanušin

Ing. arch. Pavol Guga (garant)  
Ing. arch. Martin Beďatš - vedúci UHA  
Ing. Igor Ševčík - 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 8 za schválila dnešný program zasadnutia.***

### **2. príprava projektových dokumentácií cyklotrás**

**P. Beďatš** – podal informáciu o výzvach týkajúcich sa cyklo dopravy. Prvá by mala vyjsť koncom marca, pre Trenčiansky kraj je vyčlenených cca 2,4-2,7 mil. €, je to najviac z krajov. Z toho vyplýva dnešná úloha – pohnať tieto projekty, aby v týchto termínoch boli hotové. Pripravená je 2. etapa cyklotrasy z centra – Keramoprojekt – Juh. Trasa z nového mosta do priemyselného parku by mala byť do tohto termínu pripravená. Ďalšie trasy – Juh-Laugaricio a Juh-nový most.

Aby sme stíhali tieto výzvy, musíme mať vydané územné rozhodnutie a stavebné povolenie, čiže už musia byť vyriešené vlastnícke vzťahy. V prvom rade je dôležité vyhodiť projekt na územné, aby sa mohlo zahájiť konanie, musia tu už byť jasné všetky súvislosti. To sa týka všetkých projektantov. Je dôležité trasy rozetapizovať na stavebné objekty, aby napríklad jeden zložitý úsek nebrzdil celú trasu.

Ešte je tu ďalší balík projektov, ktoré projektujú p. Kováč a p. Malast – Na Vinohrady a Kasárenská. Tieto projekty sú hotové, pôjdu do prvej výzvy. Rovnako ako Karpatská.

Týmto prosím aj cyklokomisiu, aby sme podľa možností aj dnes našli riešenia, ako majú pokračovať v projektoch.

**P. Plochán** - Chýba mi aktuálny podklad z okružnej križovatky Brnianska Bratislavská. Môžem to urobiť aj bez tohto podkladu, nakoľko uvažujem o začlenení cyklopruhu do križovatky cez seržantov, bez ohľadu na jej riešenie.

**P. Bed'atš** – Prosím p. Hartmanna, aby získal podklad od p. Marčekovej.

**P. Medal** – Ak budú výzvy v marci, uzávierky vychádzajú na máj, rozhodnutie bude známe na jeseň. Je otázka, či budú akcie hrazené z eurofondov aktuálne aj po týchto termínoch. Pozerám sa na to z pohľadu Soblahovskej.

**P. Hartmann** – Podľa mojich informácií bude možné prefinancovanie aj spätne, pokiaľ nie sú skolaudované. Peniaze by sa vrátili do rozpočtu.

**P. Mičega** – V tom prípade by sa jednalo o refundáciu, je však potrebné splniť a vydokladovať všetky podmienky zadané vo výzve. Musí to byť súčasťou výzvy, táto musí byť tak formulovaná, že to umožňuje. To dnes však ešte nevieme posúdiť.

**P. Smolka** - Chceme sa spýtať, či by sa tam nedalo o zahrnúť aj bezbariérové riešenie podchodu od športovej haly pri Kolibe.

**P. Bed'atš** – Chceme o to požiadať, ale musíme v tom prípade mať vypracovaný a schválený Plán udržateľnej mobility. Ten je reálny až rok a pol, čiže mohli by sme žiadať najskôr v roku 2019. Počítalo sa s tým ako s debarierizáciou a integráciou zastávky MHD.

**P. Hartmann** – V rámci „debarierizácie“ by sa musela zrealizovať pomerne dlhá rampa a na druhej strane by sa dala zrealizovať rampa od starého železničného mosta cez zrušený železničný násyp poza zastávku.

**P. Bed'atš** – Riešenie rampami (vyšli by tri rampy) by vyšlo odhadom okolo 500.000€. Riešenie výťahmi by vyšlo polovicu. Tým by sa ale neriešila cyklotrasa ale prístup k zastávkam MHD. Rampu od Koliby sme na mieste vyhodnotili ako nevhodné riešenie.

**P. Plochán** - Prešiel trasu od **Vážskej magistrály na Istebnicku ulicu**. Vedľa ešte nezrealizovanej Radlinského vedľa múru železnice je navrhnutá cyklotrasa zmiešaná spoločne s pešími šírky 3 m. Po Vlárskiej a Istebnickej až po pálenicu je trasa riešená seržantmi. Trasa je predbežne prekonzultovaná na ODI. V projekte je čiarkovane vyznačená trasa ponad podjazd na Vlárskiej, čo si však vyžaduje premostenie komunikácie. Premostenie by vyšlo okolo 140.000€.

Projekt je skoro hotový, dopracujem správy a rozpočet.

**P. Bed'atš** – Nedá sa uvažovať o samostatnom chodníku pre peších na druhej strane?

**P. Hartmann** – Podľa mňa zmiešaná cyklotrasa šírky 3m úplne stačí.

**P. Bed'atš** – Otázka je, či by tento projekt nemal zahŕňať aj premostenie podjazdu ako ďalší stavebný objekt. Môžeme dať vypracovať samostatný projekt.

Takže je potrebné aspoň dorobiť seržantov po Ružovej.

**Komisia hlasovaním 8 za, 1 sa zdržal odsúhlasila riešenie bez premostenia podjazdu.**

**P. Plochán** - Prešiel trasu Bratislavská – Zlatovská.

Trasa začína od navrhovaného kruháča Brnianska- Zlatovská. Projekt ruší všetky pozdĺžne parkovacie miesta na Zlatovskej, ide o cca 60 aut. Parkovisko pri Úspechu je súkromné s malou kapacitou.

Parkovacie miesta sú nahradené parkoviskom v parčíku medzi Zlatovskou a Továrenskou.

**P. Hartmann** – Parkovisko tam nemôže byť, lebo je v rozpore s územným plánom.

**P. Bed'atš** – Na toto parkovisko nemôže byť vydané územné rozhodnutie. Nejde len o záber zelene, ale o právny pohľad. Aktuálne pripravované zmeny územného plánu budú schvaľované najskôr o jeden a pol roka. Ešte je otázne, či tam chceme namiesto parku parkovisko.

Nedala by sa na Zlatovskej riešiť cyklotrasa so zachovaním parkovacích miest, napríklad seržantmi, keď sa to dá na Istebnickej? Ide hlavne o úsek od Bianky po Kožušnícku.

**P. Plochán** - Nevedel som, že je tu problém. Mám už urobený projekt vody a kanalizácie. Keď som meral v parčíku, ľudia ma hnali. Vraj si tam sadili stromčeky.

**P. Bed'atš** – Musíme si povedať filozofiu. Hrádza by mala byť tepnou s cieľom v priemyselnom parku. Potom je otázka, že Zlatovská slúži pre ciele len na Zlatovskej, bolo by možné od Bianky po Kožušnícku riešiť cyklistov len seržantmi.

**P. Hartmann** – Do tohto projektu by sme mohli zahrnúť aj presunutie zastávky MHD pri plavárni.

Riešenie by bolo z jednej strany seržanti a z druhej cyklopruh so zachovaním parkovania.

**P. Ščepko** – Možno by stálo za pokus odkúpiť rožný pozemok Továrenská – Staničná.

**P. Hartmann** – Riešením by bolo aj presunutie zastávky oproti Úspechu z niky do jazdného pruhu, na mieste niky vytvoriť šikmé parkovacie miesta prístupné zo súdežnej cesty od prevádzok. Musíme dúfať, že nám to povolia. Vyjde tam viac ako 10 miest.

**P. Mičega** – Zastávku nám asi nepovolia presunúť do jazdného pruhu, nakoľko je tam veľká početnosť spojov.

**P. Bed'atš** – Riešenie, kde by zostali popri parčíku pozdĺžne parkoviská a cyklotrasa by viedla poza okrajom parčíka, by nebolo v rozpore s územným plánom.

**P. Hartmann** – Môžeme ku komunikácii dať šikmé státie a cyklochodník a chodník pre peších by šiel cez park.

**P. Medal** – Tieto možnosti projektant skúsi preveriť, nabudúce sa k tomu vrátíme.

**P. Ševčík** - Prezentoval schématické riešenie Rázusovej ulice so šikmým státiem v strede s vynechaním v mieste stĺpov. Všetci po zaparkovaní musia k prevádzkam prejsť cez cestu.

Druhá alternatíva – šikmé parkovanie s dynamickou dopravou bude len na jednej strane, na druhej strane bude obojsmerná cyklotrasa. Obrubníky a stromy po stranách zostanú zachované.

**P. Bed'atš** – Toto riešenie zostáva pocitovo so zachovaním priestoru ako reprezentačného bulváru. Z tohto hľadiska priestor vizuálne nezhoršuje.

Pri zúžení stredového pruhu by boli nereálne ľavé odbočenia.

**P. Ščepko** – Rázusova by mala zostať bulvárom bez aut. Pod bulvárom chápem široké chodníky, stromoradia a stredová zeleň so svojou klímou.

**Pri ďalšej diskusii boli analyzované jednotlivé alternatívy z hľadiska pohybu aut, cyklistov a peších a z hľadiska charakteru ulice ako mestského bulváru.**

**Jedna z možností je aj ponechanie súčasného stavu so seržantmi.**

**Samostatná kapitola je umiestnenie autobusových zastávok. Zastávka pri Silbersteinovi by sa dala presunúť pred križovatku na Hodžovu k bývalému Mliečaku.**

Možnosti riešenia sú nasledovné?

- 1. parkovanie v strede**
- 2. presunutie oboch jazdných pruhov na stranu vojenského okruhu**
- 3. použitie seržantov**
- 4. zúženie stredového ostrovčeka na 1,5m, zrušenie ľavého odbočenia, otáčanie na koncoch**

**P. Mičega** – Parkovanie od zimného štadióna dnes slúži len pre obyvateľov bytoviek, je dobré považovať s presunutím parkoviska v tejto časti do vnútrobloku k bytovkám. V tejto časti by sa mohol zachovať stredový zelený pás.

Musíme sa vžiť do situácie obyvateľov Sihote.

**P. Hartmann** – Môžeme ešte považovať zasunúť pozdĺžne parkovanie so zasunutím medzi stromy, o toľko, aby sme získali cyklopruh – je tam dosť široký chodník. Potrebovali by sme zasunúť parkovacie miesta 1,25m do chodníka.

**P. Ševčík** – Odporúčam, aby sa k návrhom vyjadrili poslanci zastupujúci obyvateľov Sihote. Podľa mňa je spôsob parkovania medzi stromami ako parkovanie z núdze. Ak mám alej stromov, tak by to nemala byť alej stromov a automobilov. Z môjho hľadiska je to však projekčne najjednoduchšie.

**P. Smolka** – Riešenie so zasunutými pozdĺžnymi státiami medzi stromy sa mi javia ako najbezbolestnejšie riešenie pre všetkých.

**P. Ševčík** – Skúsme sa na problém pozrieť očami, čo dokážeme dosiahnuť legislatívne. Je to jeden stavebný objekt, najdrahší v rámci celej trasy. Chceme to tlačiť do fondov, musíme prejsť cez správcov sietí, ODI, majetkové vzťahy, cez zeleň. Musíme vybrať alternatívu priechodnú z tohoto pohľadu. Ak narazíme na problémy, dá sa to preprojektovať, ale ak to dáme na verejnú diskusiu, nebudeme stíhať termíny.

**P. Mičega** – Zajtra máme komisiu dopravy ŽP ..., na programe máme aj parkovaciu politiku. Parkovacia politika nám prebehla cykloprojekty, teraz nevieme, čo s tým máme robiť. Už dnes niekto namaľoval parkoviská a pripravil na schválenie VZN o parkovaní. A teraz v strese máme rozhodnúť o alternatívach.

**P. Smolka** – Ako sme posudzovali vedenie cyklopruhov stredom, cez stredový ostrovček?

**P. Ševčík** – Toto riešenie sme zavrhlí už na začiatku, nakoľko je to pre cyklistov najhoršie riešenie – hnali by sme ich cez každú križovatku.

**P. Hartmann** – Zrušenie parkovacích miest by bolo lepšie riešenie ako prestavba komunikácie.

Muselo by sa však riešiť zásobovanie prevádzok.

**P. Mičega** – Zásobovanie prevádzok by malo byť zo zadu z dvorov, sami prevádzkari sa toho dožadujú, je tam nehorázny neporiadok, rastie tam burina. Od ulice chodí len zásielková služba.

**P. Hartmann** – Jedným z riešení je aj ponechanie parkovania na jednej strane (zo strany prevádzok) a na druhej zrušiť parkovanie a zriadiť protismerný cyklopruh (na strane vodného zdroja). V kombinácii s návrhom p. Mičegu na presun parkovacích miest k bytovým domom.

**P. Ševčík** – Teraz sme opätovne uprednostnili vodiča pred cyklistom. Logicky sa mi zdá lepšie riešenie – chodník – cyklisti a až potom parkovanie. Parkovanie na druhej strane bude mať väčšiu výťažnosť. Je tam menej prekážok. Cyklistu v smere do centra dostaneme priechodom pri OA. Toto riešenie je najlacnejšie, nakoľko nám ušetrí 2 metre priestoru, určite sa vojde na jestvujúce komunikácie.

**P. Medal** – Definitívne rozhodnutie necháme na výbor mestskej časti.

**P. Mičega** – Ďalší argument jednostranného parkovania je možnosť zimnej údržby bez prekážok.

Bude potrebné pripraviť grafické podklady na zverejnenie na úradnej tabuli pred zasadnutím VMČ Sever. Musíme dať aspoň možnosť občanom na vyjadrenie názoru.

**P. Ševčík** – Potrebujem vedieť váš názor na situovanie cyklistov. Aby sme sa už nemuseli rozhodovať či vľavo alebo vpravo.

**P. Mičega** – Musia ísť cyklisti po Rázusovej v oboch smeroch?

**P. Hartmann** – vidím ešte jedno riešenie – z centra – jazdný pruh - cyklopruh bez parkovania, na opačnej strane - jazdný pruh – parkovanie – integrovaný chodník pre cyklistov a chodcov.

**P. Ševčík** – Na oddelenie cyklistov od chodcov sa dajú použiť rôzne opatrenia – pupčeky s drážkami – dajú sa nataviť aj na zámkovú dlažbu aj na liate asfalty. Stromy musia byť od vozovky ochránené obrubníkom. Ak chceme nechať 1,5m široký chodník, nemôžeme ho výškovo oddeliť.

Mne sa pozdáva tá predchádzajúci variant – zrušenie jednej strany parkovania.

**P. Hartmann** – ďalšie riešenie môže byť nasledovné: zrušenie parkovania na strane obchodov, na druhej strane by sa parkoviská zasunuli medzi stromy.

**P. Ševčík** – Na zváženie by som vybral posledný variant, ďalej variant s oddelením dynamickej dopravy od cyklistov a prípadne jeden zrušený pruh parkovania.

**Grafické podklady týchto troch variantov pripravím do stredy.**

**P. Mičega** – Tento projekt je nešťastne načasovaný v kombinácii s presadzovaním parkovacej politiky.

### **3. rôzne**

Na rokovaní neboli v bode rôzne prerokované žiadne veci.

### **4. záver**

#### **P. Medaľ poďakoval všetkým za účasť.**

Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa uskutoční v pondelok 30. 1. 2017 o 16.00 v sobášskej miestnosti mesta Trenčín.

V Trenčíne, 9. 1. 2017

Zapísal: Ing. arch. Guga