

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica zo stretnutia Komisie 28. 9 . 2020
uskutočneného so zrazom pred hotelom Elizabeth.

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>neprítomní neosprav.</u>
poslanci		
Mgr. Richard Medal (preds.)	Richard Ščepko	Martin Barčák
Dominik Gabriel Ing.	Ing. Igor Ševčík	JUDr. Martin Smolka
Martin Trepáč		
Patrik Žák, B.S.B.A		
MUDr. Šimon Žďárský		
odborníci		
RNDr. Ján Hanušin		
Peter Božík		

Ing. arch. Pavol Guga (garant)
Ing. Róbert Hartmann (vedúci UM)

1. Otvorenie a schválenie programu

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

Je navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu
2. Prerokovanie rekonštrukcie svetelnej križovatky na nám. SNP (s možnosťou nastavenia prejazdu pre cyklistov v smere Centrum – Sihot').
3. Aktuálny stav projektov cyklotrás
4. Rôzne
5. Záver

Komisia hlasovaním 7 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Prerokovanie rekonštrukcie svetelnej križovatky na nám. SNP (s možnosťou nastavenia prejazdu pre cyklistov v smere Centrum – Sihot').

Pán Hartmann oboznámil prítomných o stave rekonštrukcie svetelnej signalizácie križovatky – výmena signalizácie a jej nastavenia, pri ktorom sa predĺžila zelená a zároveň doba určená na opustenie križovatky (oranžová). Stavebné úpravy boli zrealizované bez nutnosti vydania stavebného povolenia na ohlásenie stavebných úprav. Osadenie kamery môže byť rovnako bez stavebného povolenia, ale to bude nutné vybaviť pred realizáciou prechodu pre chodcov. Na termokameru nemáme zatiaľ cenovú ponuku, ale malo by to byť do 5000€, kabeláž je natiahnutá, stačí softvérový zásah. Termokamera by mala byť upevnená na stožiar s návestidlom, je potrebná preto, lebo dva senzory vo vzdialenosti 30 m zabudované v komunikácii cyklistov na predradenej čiare v smere zo Sihote nezachytia. Predradený pruh z Hasičskej na Sihot' nie je možné zrealizovať, lebo je to cesta I. triedy (SSC). V tom prípade by bola podmienka mať súhlasné stanovisko ministerstva, ktoré ho vydá len po prepočítaní kapacity križovatky, čo určite nevyjde. Okrem toho vzhľadom na nebezpečné odbočenie týmto smerom cyklisti vôbec nejazdia. Tu sa termín môže predlžovať, prípadne nám na to nedajú súhlas vôbec, alebo ho podmienka vydaním súhlasu ministerstva na výnimku.

Smer pohybu cyklistov z centra na Sihot' chceme dorobiť dodatočne, nakoľko bude potrebné stavebné povolenie. V prvom kroku pôjdu cyklisti z Palackého k stredovému ostrovčeku počas odbočovania aut zo Štefánikovej na Palackého, následne by mohli prejsť prechodom v smere do parku. Ak sa to podarí, vyrieši sa tým odbočenie cyklistov samostatným priechodom cez komunikáciu s potrebnou úpravou ostrovčeka so šírkou min. 2 metre. Vo vyhláske je prechod popísaný tak, že má byť kolmý, ale zároveň má rešpektovať prúdy chodcov a cyklistov. Problémom je to, že takýmto spôsobom tadiaľ budú chcieť ísť aj chodci, ktorým v tom bude ťažko zabrániť, aj keď tam nebudú mať čo robiť.

Toto riešenie sa pokúsime presadiť, ale nie je to v rukách mesta, bude o tom rozhodovať SSC a ministerstvo, nakoľko to bude musieť ísť na výnimku. Ale najskôr musí byť spracovaný projekt.

Nevieme zaručiť, či toto riešenie bude odsúhlasené, ale nebolo by moc drahé.

Čakanie na ostrovčeku na zelenú bude nebezpečné, síce je tam plná čiara, momentálne ju nevidíme. Pruhy by sa možno dali posunúť, alebo použiť zábradlie. Dopravné riešenie je potrebné rozkresliť, nakoľko sa budeme naťahovať o centimetre.

Pán Medal – musíme presadiť aj dokončenie úpravy križovatky, aby sme dostali cyklistov z centra na Sihoť. Mesto tu investovalo 217 tisíc € a zatiaľ sa nám nepodaril celý zámer, čo sa týka cyklistov, sme úplne na začiatku.

Pán Hartmann tento postup etapizácie nám poradili konštruktéri svetelnej signalizácie, keby sme to chceli zrealizovať naraz, riešenie by nebolo odsúhlasené, ako sa nám to stalo v prípade križovatky pod mostom, kde to nie je doteraz hotové.

Okrem toho prebiehajú projekčné práce na návrhu úpravy podchodu pod Hasičskou na bezbariérový. V spojení so zrealizovanou cyklotrasou na Mládežníckej s prepojením na Rázusovu môžeme dostať oveľa bezpečnejšie prepojenie centra so Sihoťou pre cyklistov.

Pán Medal – v tomto prípade je potrebné ešte doriešiť odbočenie popod železnicu z Mládežníckej na parkovisko v smere ku Kolibe.

Navrhujem, aby sme budúce zasadnutie cyklokomisie zvolali na tomto mieste, aby sme sa mohli poväčšovať o možných riešeniach.

3. Rôzne

Pán Hartmann – všetky horeuvedené sú bodové závady, ktoré je potrebné vyriešiť, aby sme vytvorili súvislý ťah cez mesto. Napríklad aj po prejdení cez križovatku pri Elizabeth sa cyklisti dostanú do stiesneného a tým nebezpečného podjazdu na Rázusku, ktorý má 7 metrov.

Ja osobne som zástancom vytvorenia bezpečnejšieho prepojenia cez Mládežnícku.

Pán Žďársky – chodník vedúci od starého železničného mosta cez podchod pod Bánoveckú železnicu sa pri Kolibe veľmi zužuje. Nie je možné ho rozšíriť až ku Kolibe? To isté je aj v časti od žel. mosta k podchodu.

Pán Hartmann – to je už súkromný pozemok, nebude to možné. Tento problém sa má riešiť v rámci rekonštrukcie starého železničného mosta a debarierizácie zastávok MHD na Hasičskej ulici. Táto trasa by sa mala rozšíriť na úkor násypu bývalej železničnej trate. Štúdia je hotová, hlavný architekt dal návrh na začlenenie financií na PD do budúročného rozpočtu aby sa stavba povolila s predpokladaným zahájením prác v r 2022.

Nehovorím o 0-tej fáze, ktorú teraz riešime. V rámci nej boli odpálené podporné konštrukcie koľajníc, v priebehu tohto týždňa pri dobrom počasí by sa mala aplikovať protišmyková úprava a vodorovné dopravné značenie.

Následná prvá fáza spočíva v demontáži lávky pre chodcov s nedostatočnou šírkou a montáž novovej lávky so šírkou 3 metre. Tá bude určená pre cyklistov. V tom duchu sa vyriešili aj predpolia mosta, ktoré išli na ohlásenie drobnej stavby, nakoľko sú do 25 m² (ich plochy sa nesčítali, nakoľko sú v rôznych katastroch). Úpravy väčšieho rozsahu majú zložitejší povolovací proces, ktorý je veľmi dlhý. Súčasťou rekonštrukcie železničného mosta je otočenie oboch Z-kových nájazdov na hrádzu. Celá rekonštrukcia bude prebiehať v 5-tich etapách (5. etapa je zdvihnutie železničného mosta so zabezpečením dostatočnej plavebnej výšky).

Pán Žďársky – nebolo by možné aspoň zjazd vyjazdený pri Z-kových nájazdoch spevniť, aby bol bezpečnejší?

Pán Hartmann – ak to spevníme a urobíme z toho oficiálnu trasu, ktorá má väčší sklon ako je normou povolený, berieme na seba zodpovednosť za prípadné vzniknuté úrazy a škody. Je to právny problém. Najschodnejšie riešenie je napojenie mosta na druhú stranu a tým napojenie na jestvujúci zjazd z hrádzu. Ale úprava musí vyjsť do 25 m², aby to mohlo byť na ohlásenie, kde postačuje zjednodušený projekt. V opačnom prípade by musela byť spracovaná seriózna PD a vydané územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Pán Žďársky – aký je postup pri výmene povrchu hrádzu?

Pán Hartmann – to by sa jednalo o ohlásenie stavebných úprav, napríklad cyklotrasa do Opatoviec je celá povolená ako ohlásenie stavebných úprav existujúcej stavby.

Pán Žďársky – počíta sa v rozpočte s ďalším rozšírením hrádzu v časti Stred?

Pán Hartmann – na TSK som rokoval ohľadom cyklomagistrály, ktorej táto etapa začína pri novom moste a končí v Dubnici, aby nám popri 3 m cyklotrase opravili aj chodník pre peších so šírkou 2 m. Pán Baška prisľúbil, že sa o to pokúsia, ale nevedel dať stanovisko, nakoľko by mala ísť táto akcia cez eurofondy. V trase cyklomagistrály sa má povrch opraviť, na zvyšku to budeme musieť realizovať za peniaze mesta.

Do mailu som poslal výsledky sčítania, ktoré sa uskutočnilo na Novinách pri HOS CORP, na lodenici a pri elektrárni na Sihoti. Meranie sa uskutočnilo v piatok od 5.00 do 22.00, cyklistov tadiaľ prešlo okolo 3000. Tieto výsledky ste dostali. Keď tam bude samostatná cyklotrasa, nebude potrebné hrádzu rozširovať tak, ako to bolo na Sihoti.

Cyklomagistrála od nového mosta sa rozšíri po HosCorp k Váhu, ďalej sa rozšíri k domom, pri Riviére je zúžený koridor, za Riviérou ide na druhú stranu a schádza k Váhu až k elektrárni na Sihoti. Od elektrárne sa bude rozširovať hrádza smerom k Tepličke až na Sihot' 5 k mostu, ktorý by sme chceli po realizácii prepojenia Armádna – Opatovská zavrieť pre automobily (to je ešte na diskusiu), zatiaľ nemá Armádna iné napojenie. Z dôvodu prípravy cyklomagistrály sa nezrealizovalo ani rozšírenie hrádze popri Tepličke.

Pán Ševčík projektuje cyklotrasu na Sihoti. Bez ohľadu na to, čo už je naprojektované sme prišli k záveru, že cyklotrasa od kruhového objazdu pri Radegaste do Opatovej formou cyklokoridorov je vzhľadom na prípravu cyklomagistrály zbytočné, stačí zrealizovať prepojenia cyklomagistrály s Opatovskou (prepojenie popri družstvena podchod na Opatovskej, napojenie na podchod na Derku a napojenie na Armádnú, čo už je z polovice zrealizované). Bude to síce o niečo drahšie, ale trasa bude bezpečnejšia a do Opatovej dokonca aj kratšia.

Je to náš návrh s pánom Ševčíkom, ale táto cyklokomisia by nám mala povedať, či v tejto filozofii máme pokračovať.

Rovnako sme vyhodili aj cyklotrasu na Železničnej ulici a po Kubranskej až po križovatku na Žilinskú (cyklopiktokoridor), nakoľko má problematické napojenie.

Trasa od podjazdu na Žilinskú po námestie v Kubrej by zostala.

S geodetom sme boli riešiť trasu od kostola po kyselku, tam to zostalo pri zameraní, nemáme ani projektantov. Výzva bude už len jedna s realizáciou do r 2023.

Momentálne máme viacero schválených projektov

- Na kamenci – pokračovanie Kasárenskej
- Prepojenie cyklomagistrály s Vlárskou
- Stárkovu s napojením na Vážsku cyklomagistrálu pri stavidlách
- Zlatovská ulica
- Bavlárská ulica
- Piešťanská ulica
- Brnianska ulica
- Prepojenie cyklomagistrály do priemyselného parku

Najviac projektov je pripravených na Zámostí, pričom vzniká cyklistická kostra Zlatovce - Záblatie – Istebník s napojením na hrádzu a Zlatovskú.

Na ľavej strane Váhu sa rieši

- Cyklotrasa do Soblahova (zmena napojenia na cyklotrasu do Laugarícia)
- Prepojenie Soblahovská – Laugaricio (nesúhlas ODI so šírkou cyklotrasy)

Pri obhliadke cyklotrasy do Soblahova sme zmenili situovanie odpočívadla z vrcholu (je tam hnojisko) smerom k Soblahovu

Pán Medal – ďalšou požiadavkou bolo vysadenie stromoradia – na slnku bude veľký výpek.

Pán Hartmann – túto požiadavku sa budeme snažiť splniť, ale s ohľadom na rozsah mestských pozemkov.

Dnes som obdržal definitívnu trasu, zajtra vám ju pošlem mailom.

Pán Trepáč – navrhoval by som, aby sme sa zaoberali aj trasou po Kubranskú kyselku, je to moja priorita. Ak by bol problém s mostíkmi cez Kubranský potok, môžeme uvažovať aj s vedením cyklotrasy po starej Kubranskej ceste.

Pán Hartmann – Zameranie ešte nemáme hotové, problém je aj s projektantmi, majú toho veľmi veľa. Musíme si uvedomiť, že Stará Kubranská cesta je obytná ulica, ak by tam musela byť jednosmerka, ľudia by nás asi nepochválili, aj tak by na cyklotrase parkovali.

Pán Medal – úprimne hovorím, že túto cyklotrasu by som dal až na záver našich priorít.

Pán Hartmann – s pánom Žákom sme riešili čítače cyklistov - návrh, dali sme si vytiahnuť program vyhodnocujúci mobilné aplikácie „Hitmapa“ z programu sprava. Podľa hrúbky a farby čiar dokáže znázorniť využitie cyklotrás za 2 roky.

Z nej je jasné, ktoré trasy využíva najviac cyklistov – sú to Soblahovská, hrádza, stará železničný most, Na Kamenci, ... O tieto údaje sa dá oprieť.

Pán Trepáč – mal som požiadavku od obyvateľov z Opatovej, na napojenie na jestvujúcu cyklotrasu na Dobrú.

Pán Hartmann – v prvom rade máme riešiť cyklotrasy pre trenčanov a nie napojenie iných obcí. Cyklotrasa do Soblahova je špecifický prípad.

Pán Trepáč – dá sa zahrnúť na cyklotrasu na hrádzi aj osvetlenie? Na niektorých úsekoch by to bolo na mieste.

Pán Hartmann – osvetlenie by sa dalo na niektorých úsekoch do projektu zahrnúť. TSK svoju cyklotrasu osvetlenú nemajú. Hrádza je v súčasnosti osvetlená od Sihote po Štatistický úrad. Po Riviéru dopadá svetlo z Električnej. Na opačnej strane je osvetlená od Zamaroviec po Piešťanskú. Od Piešťanskej by mal po Brniansku zrealizovať osvetlenie súkromný investor ako náhradu za nový chodník popri Stárkovej.

Po ukončení poslednej výzvy príde nové programovacie obdobie. O nasledujúcich výzvach sa stále rokuje.

Piktogramy zostali vo vyhláške, pribudol však multifunkčný pruh (MFP). Teraz boli na schvaľovaní vzorové listy, ako má dopravné značenie vyzeráť, budúci rok zrušíme piktogramy na Rázusovej ulici a aplikujeme tam MFP. Autobusy a nákladné autá môžu čiastočne zasahovať do MFP, automobily nie. Oproti cyklopiktogramom je pre stiesnené pomery MFP lepší, lebo dopravný priestor jednoznačne rozdeľuje prerušovanou čiarou.

Pán Žďársky – ľudia argumentujú, že cyklotrasy, ktoré boli doteraz zrealizované sú nebezpečné, boja sa tam chodiť s deťmi. Budujeme cyklotrasy, ktoré sa boja využívať.

Rozmýšľal som nad vytvorením bariéry medzi cyklotrasou a komunikáciou pre ostatné vozidlá. Podľa môjho názoru by pomohol náter, ktorý sa používa pri rýchlostnej ceste pri Bánovciach, ktorý hlukom a vibráciou upozorňuje vodičov na jej prekročenie.

Mohli by sme to použiť na cyklotrase od Braneckého po Keramo.

Pán Hartmann – na Soblahovskej sme dali poplastovanie, ale pri nízkych rýchlostiach to nehučí, čakal som od toho viac. Pri Bánovciach použili “Bagety”. Môžeme to vyskúšať. Otázka je taká, ako na to zareagujú cyklisti.

Pred minimálne rokom som na túto istú otázku odpovedal.

Na prechode je niečo iné, tam je protišmykový plast, je to štrk v epoxidovom lepidle.

Pán Medal - osadenie “bagiet” na jestvujúce cyklotrasy v Trenčíne sme navrhovali v Cyklokomisii už do rozpočtu na tento rok, žiaľ táto požiadavka nebola akceptovaná. Prosím teda o zopakovanie tejto požiadavky do rozpočtu na rok 2021. Koľko stoja “bagety” už pred rokom p. Hartmann zistil, nebude to ťažké vyhládať.

Pán Trepáč – pri Bratislave som videl na podobnej cyklotrase, ako zrealizoval TSK do Nemšovej, v stredovej čiare bolo zabudované osvetlenie, bolo to veľmi efektívne.

Pán Hartmann – môžu sa aplikovať aj stredové reflexné čiary odrážajúce svetlo.

Pán Medal – poďakoval za vytvorenie a zaslanie prehľadnej mapy cyklotrás.

Pán Medal – chcel som sa baviť o prepojení cyklomagistrály na Vlársku cestu, konkrétne jej napojenie na hrádzu medzi železničnými mostami. Spôsob napojenia formou esíčka vyzerá nešťastne.

Pán Hartmann – teraz sa s tým nedá robiť nič, pri priamej trase by nevyšli pozdĺžne sklony podľa normy. Má to svoje výhody a nevýhody. Ľahšie sa pôjde hore, smerom dole to funguje ako spomaľovač aj vzhľadom na neprehľadné napojenie na Radlinského. Predložená situácia nie je zrozumiteľná, projekt bol vyhotovený, keď ešte nová železnica nebola zrealizovaná. Na túto cyklotrasu ste schvaľovali spoluúčasť, fondy boli schválené, mala by prebiehať súťaž na zhotoviteľa, kontrola VO a realizácia.

Výhľadovo by sa mala táto trasa prepojiť nadjazdom pre cyklistov ponad podjazd na Vlárskej, čo bude najdrahšia.

Pán Medal – chcel som požiadať, aby sme na budúcu cyklokomisiu dostali informáciu, v akom štádiu je príprava Plánu udržateľnej mobility.

Pán Hartmann – Analytická časť bola spracovaná, má cca 260 strán dát, je tak obsiahla, že som nebol schopný ju za 2 týždne prečítať a vnútorne spracovať. Mala prebehnúť verejná diskusia, ktorá sa neuskutočnila, prebehla internetová komunikácia.

Pán Medal – prebehli dve veci – podávali sa ideové námety a druhé bolo podávanie konkrétnych návrhov na zlepšenie dopravy. K vyhodnoteniu som sa ale nedostal.

Pán Hartmann – Vyhodnotenie sa v súčasnej dobe spracováva, potom sa má opätovne uskutočniť verejná diskusia. Ale v súčasnej situácii verejné prerokovanie nehrozí, bude sa to musieť riešiť asi formou videokonferencie.

Pán Medal – v rámci toho sa uskutočnil vo Hviezde workšop bez nášho vedomia. Keby som o tom vedel skôr, rád by som sa toho zúčastnil. Každý kontakt s odborníkmi je pozitívny. Je to dôkaz toho, že cyklokomisia nie je na meste braná vážne ako partner. Ide tu o základnú ľudskú slušnosť. O akcii som sa dodatočne náhodou dozvedel od Centra dopravného výskumu v Brne.

Pán Hartmann – táto akcia nemala s PUM-om nič spoločné, len to že túto akciu organizovalo Centrum dopravného výskumu, pre ktoré sme len poskytli priestory.

Pán Žďársky – zúčastnili sme sa toho aj s pánom Trepáčom. Nebolo to diskusnou formou, na konci ich P. Žák sprevádzal, prezentoval úspechy mesta v mobilite. Bolo tam aj vyhodnotenie PUM.

Pán Hartmann – nebola to verejná akcia, bolo tu asi 6 brňákov. Ja som ich sprevádzal pri obhliadke MŽ trate a ukazoval som im, ako sa dajú robiť veci zle. Napríklad nevyhovujúci podchod na Vlárskej, podchod na Zlatovskej stanici, ktorý nie je vyústený za traťou. To by sa malo zahrnúť do PUM, ako chyby na odstránenie.

Pán Trepáč – minulý rok som sa zúčastnil podobnej akcie, ktorú organizoval TSK k novej vyhláške, bola to zaujímavá debata.

Pán Medal – ja som kontaktoval Centrum dopravného výskumu v Brne, či by nám k PUM ako cyklokomisii nedokázali povedať niečo nové, neviem, či sa to podarí, nakoľko je v súčasnosti komunikácia s Brnom problematická. Očakávam, že ako cyklokomisia budeme mať možnosť sa k PUM vyjadriť, samozrejme až v čase, keď budú známe konkrétne výstupy. .
Je dostupná 45 minútová videoprezentácia analytickej časti, myslím si, že je dôležité, aby sme ju ako cyklokomisia poznali.

Pán Medal – požadujeme doplnenie prehľadnej tabuľky investičných akcií o cyklotrasu „Cyklotrasa Vážska magistrála –Istebnícka“, ktorá tam chýbala.

4. Záver

Pán Medal poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie by sa podľa možnosti malo konať v teréne so zrazom na Mládežníckej ulici pri podjazde pod železničnú trať.

V Trenčíne, 28. 9. 2020
Zapísal: Ing. arch. Guga