

## Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica z online zasadnutia Komisie konaného 31. 05 . 2021  
formou videokonferencie prostredníctvom internetového pripojenia.

| <u>Prítomní</u>                                                                                                                                                                        | <u>neprítomní osprav.</u> | <u>neprítomní neosprav.</u>                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>poslanci</b><br>Mgr. Richard <b>Medal</b> (preds.)<br>Ing. Dominik <b>Gabriel</b><br>Patrik <b>Žák</b> , B.S.B.A                                                                    |                           | Martin <b>Barčák</b><br>JUDr. Martin <b>Smolka</b><br>Richard <b>Ščepko</b> |
| MUDr. Šimon <b>Žďárský</b><br>Martin <b>Trepáč</b>                                                                                                                                     |                           |                                                                             |
| <b>odborníci</b><br>Peter <b>Božík</b><br>Ing. Igor <b>Ševčík</b>                                                                                                                      |                           | RNDr. Ján <b>Hanušín</b>                                                    |
| Ing. arch. Pavol <b>Guga</b> (garant)<br>Ing. Róbert <b>Hartmann</b> (vedúci UM)<br>Ing. arch. Martin <b>Bed'atš</b> (hlavný architekt)<br>Mgr. Daniel <b>Szabó</b> (spracovateľ PUMM) |                           |                                                                             |

### 1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie p. R. Medal. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú 7 členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

1. Otvorenie a schválenie programu
2. Informácia - cyklo a PUMM (stav rozpracovanosti materiálu po zapracovaní pripomienok z verejného prerokovania do návrhovej časti dokumentu)
3. Informácie o stave rozbehnutých a pripravovaných cykloinvestícií
4. Rôzne
5. Záver

**Komisia hlasovaním 7 za schválila navrhnutý program zasadnutia.**

### 2. Informácia - cyklo a PUMM (stav rozpracovanosti materiálu)

**Pán Medal** – odovzdal slovo pánovi Bed'atšovi a Szabóvi spracovateľovi PUMM, aby prítomných oboznámil s materiálom hlavne z pohľadu cyklodopravy.

**Pán Bed'atš** – Predkladaný materiál je veľmi rozsiahly, prosím pána Szabá, ktorý bol vedúci spracovateľského kolektívu Centra dopravného výskumu.

**Pán Szabó** - Predstavil časť materiálu – návrhy ktoré sa týkajú cyklodopravy sú to vízie a strategický cieľ. V rámci neho je hlavnou osou realizácia ucelenej cyklistickej infraštruktúry a teda rozvinutie existujúceho cyklogenerelu na ktorú nadväzujú organizačné opatrenia ktoré podporujú cyklistickú dopravu v zmysle lepšej využiteľnosti pre širšie skupiny obyvateľov aj pre širšie okolie Trenčína ako pre jeho zázemie.

V rámci tohto strategického cieľa sú navrhnuté špecifické ciele, ktoré sa týkajú hlavne dĺžky a spojitosti podielu cyklistickej dopravy na jednotlivých účeloch ciest vybavenia cyklistickej dopravy.

Nadväzujú na ucelenú sadu indikátorov ktorá by v rámci PUMM mala byť sledovaná prostredníctvom indikátorov za účelom ďalšieho zberu dát. Niektoré z týchto indikátorov vyžadujú pravidelnú aktualizáciu dát hlavne o dopravnom správaní.

Čo sa týka konkrétnych opatrení bola v rámci PUMM navrhnutá ucelená sieť cyklistickej dopravy, ktorá ambicióznym smerom buď dopĺňa alebo mierne upravuje existujúci plán, ktorý vyplýva z cyklogenerelu. V niektorých oblastiach, ktoré boli navrhnuté ako opatrenia s nižším stupňom segregácie sú tieto stupne zvyšované a sú navrhované prípadne nové prepojenia, ktoré v rámci

generelu do r. 2030 navrhované neboli. Sú navrhnuté nielen ako línie, ale sú navrhnuté aj z hľadiska charakteru a vybavenia.

Na základe výstupov z dopravného modelu, ktorý predpovedá výrazné zvýšenie atraktivity a využiteľnosti cyklo dopravy v Trenčíne sú navrhnuté postupné zvyšovania kapacít niektorých cyklociest a koridorov, ktoré sa pri súčasných podmienkach zdajú byť vyhovujúce, ale pri rastúcej intenzite alebo variabilite cyklistických vozidiel, napríklad pri rozšírení nákladných bicyklov nebudú kapacitne dostačovať z hľadiska ich počtu a potreby zväčšenia šírkových parametrov. Sú tu navrhnuté úpravy aj v tomto smere.

Posledným dôležitým opatrením sú návrhy cyklistických križovatiek, ktoré by pre hlavné križovatky v ktorých dochádza k stretom rôznych intenzít motorovej a nemotorovej dopravy cyklistov mali viesť bezpečne podľa možnosti s prednosťou. Sú navrhnuté úpravy týchto križovatiek, ktoré by mali byť pre ochranu cyklistov smerodajné.

Návrhy vychádzali z posúdenia dopravným modelom, kde boli posudzované všetky druhy dopravy pre rôzne účely aj s ohľadom na to, ktoré smery a trasy budú v budúcnosti najvyťaženejšie. Napríklad významnými ťahmi je aj navrhovaná lávka cez Váh spájajúca ulicu Električnú respektíve K dolnej stanici a Zlatovskú ulicu.

Súčasťou PUMM sú organizačné opatrenia alebo akcie podporované zo strany mesta napríklad rozvoj zdieľaných bicyklov rozšírený o nákladné bicykle. Sú to aj súčasne prebiehajúce opatrenia a kampane.

Na organizačné opatrenia nadväzujú dopady opatrení, hlavne zvýšenie bezpečnosti, zrýchlenie a skrátenie trás, zvýšenie motivácie jazdy na bicykli, rozšírenie aktívnych možností trávenia voľného času, v neposlednom rade upokojenie motorovej dopravy.

Priestor na otázky.

**Pán Medaľ** – fyzicky oddelené pruhy sú z hľadiska bezpečnosti cyklistov ideálne, Trenčín má z tohto hľadiska dosť nešťastnú dopravnú infraštruktúru. Aj na úrovni našej cyklokomisie sme mali dilemu, akým spôsobom viesť základnú cyklotrasu Legionárska – Soblahovská. Nakoniec sme sa rozhodli o jej vedenie v telese komunikácie aj napriek tomu, že je to jedna z mála ak nie jediná trasa, kde by sa mohla za určitých podmienok aplikovať fyzicky oddelená cyklotrasa. Bolo to hlavne z dôvodu kolízie segregovanej trasy s chodníkmi pre peších a stromoradiím Sakúr po oboch stranách komunikácie. Okrem toho by nastal problém, že by cyklista musel dávať prednosť na každom križovaní s bočnými ulicami. Možno, že sme nedocenili možnosť výškovej segregácie cyklotrasy, ale na to máme odborníkov.

**Pán Szabó** - nezúčastnil som sa tohto procesu, ale toto riešenie mohlo vyplývať z nemožnosti vytvorenia výškovej segregácie. Mohlo to vyplývať aj zo skutočnosti, že veľká časť mesta je dopravne ukludnená kde čiastočne dochádza k možnosti mierne zužovať jazdné pruhy, ale skôr k tomu, že na uliciach s nižšou návrhovou rýchlosťou nie je podľa zaužívanej praxe potrebné zriaďovať fyzickú segregáciu, nakoľko nedochádza k výraznému ohrozeniu bezpečnosti za predpokladu, že je táto obmedzená rýchlosť dodržiavaná. Cesty, ktoré sú upokojené sú prispôbené tak, aby nebola umožnená väčšia rýchlosť. Fyzicky segregované ťahy sú navrhované ako alternatívy alebo popri cestách s najvyššími intenzitami motorovej dopravy. Pre ostatné cesty je vhodnejšie použiť nefyzickú segregáciu alebo znižovanie rýchlosti motorovej dopravy.

**Pán Medaľ** – veľmi sa mi páči, že uvažujete nad myšlienkou skľudňovania dopravy a tým zvyšovať bezpečnosť všetkých účastníkov premávky, nielen cyklistov a chodcov.

**Pán Szabó** - Soblahovská ulica by sa mala zmeniť na čiastočne jednosmernú a čiastočne upokojenú ulicu s prevahou verejnej dopravy, peších a cyklistov, aj keď je to asi v súčasnosti nepredstaviteľné. Celý priestor vrátane križovatiek by mal prejsť radikálnou premenou a lepším nadviazaním na potenciálne pešie a verejné priestranstvá, ktoré sú v súčasnosti zahltené dopravou, ako napríklad Nám. Sv. Anny a križovatka s Legionárskou. Predpokladám postupnú transformáciu, pri ktorej musia priestory musia v niektorých prípadoch prejsť väčšou zmenou, aby sa mohli tieto opatrenia realizovať.

**Pán Žďárský** - znamená to, že v PUMM už nebudú takéto cyklotrasy popri cestách, že sa ich snažíte niečím nahradiť, nájsť optimálne riešenie? Alebo je nejaká ulica, kde to bude musieť zostať tak ako napríklad na Soblahovskej alebo na Nám. Sv. Anny.

**Pán Szabó** - V ideálnom prípade by tieto pruhy mohli byť výraznejšie chránené, ale v jestvujúcom mestskom prostredí to nie je možné, PUMM pokiaľ je navrhnutý na 10-20 rokov, nepočíta s plošnou transformáciou všetkých ulíc v meste, nakoľko táto nie je finančne realizovateľná. Skôr prichádzame k upokojovaniu dopravy. Tu do určitej miery odpadá aj nutnosť maľovania často nie úplne účinných cyklopruhov. Avšak tam, kde to nie je inak možné je to jediné riešenie.

**Pán Žďárský** - tomu rozumiem, ale konkrétne viete povedať tie ulice kde by to malo ostať?

**Pán Szabó** - súčasťou PUMM je aj konkrétny typ opatrenia na konkrétnej ulici na mapovom výstupe, je to súčasťou prezentácie.

**Pán Ševčík** - v tom mapovom výstupe ma zaujal starý cestný most, ktorý bol vyznačený inou farbou. V súčasnosti je to cyklistami značne využívaná trasa, čo sa môže síce navrhovanými opatreniami zmeniť, ale napriek tomu si myslím, že stále zostane veľmi významným cyklokoridorom. Zaujímalo by ma, či sú tam navrhované v rámci modelu cyklodopravy nejaké opatrenia.

**Pán Szabó** - určite sa neuvažuje s jeho utlmením, opatrenia pre cyklistov by mali byť aj súčasťou revitalizácie starého cestného mosta vo forme chránených cyklistických pruhov najnižšej ochrany ako viacúčelové (nový typ legislatívnych opatrení). Čo sa týka intenzít (podľa mapy intenzity cyklodopravy pre rok 2050), veľkú časť preberá nová lávka a Zelený most aj z dôvodu, že veľký počet zdrojov a cieľov je zo širšieho centra mesta pre ktoré by mala byť nová lávka optimálnym prepojením. Lávka bude prepájať centrum pravého brehu Váhu (sústredené ciele – miesta zamestnania) s obytnými zónami na ľavom brehu. Starý cestný most prepája len historické centrum mesta, čo je z hľadiska využitia nie veľmi významné. V súčasnosti je cesta cez centrum mesta zdĺhavejšia a preto vedie k menšiemu využitiu.

Pokiaľ by nedošlo k realizácii lávky, intenzity by sa presunuli na starý cestný most. Do doby jej realizácie by situáciu mali riešiť opatrenia na starom cestnom moste. Aj keď lávka kolидуje s ochrannými pásmami, Vážskymi luhmi a existujúcou zástavbou na ulici Električná a Rybárska.

**Pán Medaľ** – predpokladám, že súčasťou materiálu je aj súčasný stav cyklodopravy.

**Pán Szabó** - korigovaný súčasný stav bol súčasťou už analytickej časti PUMM. V rámci nej boli zbierané intenzity prostredníctvom sčítaní a zároveň boli modelované prostredníctvom dopravného modelu, ktorý ich spájal s ďalšími údajmi z prieskumov dopravného správania a s dátami o situovaní zdrojov a cieľov.

**Pán Žďárský** - materiál počíta s veľkou intenzitou cyklodopravy cez Brezinu, počítate s rozšírením elektrobicyklov?

**Pán Szabó** - počítame, že časť využítí bude na elektrobicykloch alebo iných prostriedkoch s doplnkovým pohonom, ale skôr to vychádza z toho, že pre časť ľudí, pokiaľ je cesta upravená, bude trasa výrazne kratšou. Ale po zohľadnení reálneho prevýšenia sa predpokladaná so znížením intenzity využitia tejto trasy. Ale tu sa jedná o rekreačné, športové cesty a cesty za rôznymi účelmi.

**Pán Bedáts** - pracujeme aj na dokumente „Debarierizácia Breziny“ tá ma odčleníť cyklistov od chodcov hlavne od Átria tak, aby stúpanie hlavne pre peších bolo prijateľnejšie.

**Pán Medaľ** – zaoberá sa PUMM aj návrhom nejakej formy bikesharingu (BS) aj z hľadiska financovania jeho vybudovania a prevádzkovania? Všetky modely sú už známe zo Slovenska a zo sveta. Navrhuje pre Trenčín z tohto pohľadu optimálnu alternatívu?

**Pán Szabó** - do veľkej miery by mal nadväzovať na vlakovú dopravu cez ŽSR, pričom je zriaďovaný primárne pri žel. staniciach. Čo sa týka nákladnej cyklodopravy za najvhodnejší spôsob považujeme spolufinancovanie nákladných bicyklov zo strany mesta, ktoré by mohli byť k dispozícii v rámci mestskej požičovne. Z hľadiska BS osobných bicyklov sa jedná o formu požičiavania ako o obchodný model, kde všeobecne vhodnejšie sú BS bez fixných staníc, ktoré umožňujú flexibilnejšie požičiavanie a vracanie bicyklov. Na Slovensku existujú platformy požičovní zdieľaných bicyklov, ktoré nie sú finančne náročné na zriaďovanie, ako napríklad bratislavské „Biele bicykle“. Druhou alternatívou je otvorenie priestoru súkromným poskytovateľom, ktorí sa zameriavajú v prvom rade na požičiavanie za účelom generovania zisku. Tu môže dochádzať k užívateľským alebo priestorovým konfliktom (mesto musí napríklad riešiť priestor na odkladanie bicyklov).

Po zhrnutí z nášho hľadiska by bol vhodné skôr otvorené komunitné zdieľanie bicyklov, ktoré má v Trenčíne určitú tradíciu, závislé na aktivite existujúcej komunity, ktorá je ochotná sa oň starať, prípadne ho rozširovať pri pomerne nízkych obstarávacích a prevádzkových nákladoch. Je otázkou, v akom rozsahu je realizovateľné.

Model, v ktorom by prišiel prevádzkovateľ BS je pre mesto výhodnejší, nakoľko sa nemusí starať alebo len riešiť prípadné konflikty. Pre mesto je ale rizikovejší najmä s ohľadom na nestabilný charakter veľkej časti týchto služieb. Nakoľko sa postupne z trhu vytrácajú, namiesto toho, aby tvorili trvalú užívateľskú platformu.

**Pán Medaľ** – mali sme tu komunikáciu s rôznymi prevádzkovateľmi, ktorí sa o Trenčín zaujímali, nakoniec to podľa všetkého narazilo na problém, že Trenčín je pre nich pomerne malý trh. Nakoniec z toho nič nebolo.

Prevádzkovanie železnicami sme tu tiež riešili, vyzeralo to výhodné, nakoniec zo zámeru z toho vycúvali. V každom prípade mám pocit, že tento zámer nebude realizovateľný bez zásadného vstupu mesta.

**Pán Božík** – so ŽSR bol projekt rozbehnutý, ale ďalej sa v ňom nepokračovalo, je mŕtvy, možno to bolo spôsobené výmenou vedenia spoločnosti. Projekt vyzeral najperspektívnejšie, sľuboval 100% financovanie železnicami. Najďalej v tom boli Košice, ale ani tam sa to nezrealizovalo.

**Pán Žák** – Košice sa realizovali ako jediný zámer bol financovať to cez eurofondy. Téma zdieľaných bicyklov je veľmi zaujímavá, pred 3-4 rokmi sme viedli debatu, či ideme čerpať eurofondy na infraštruktúru alebo riešiť BS s 30 stanicami, kúpiť 150 bicyklov, 2 autá a zamestnať ľudí na prevádzkovaní BS. Nakoniec sme sa správne rozhodli pre infraštruktúru, nakoľko tu nemáme ani KIA, Slovnaft ani žiadneho iného sponzora, ktorý dokáže naliať do BS 100.000€ ročne, aby ten systém fungoval aj ako verejná, nielen komerčná služba. Som rád, že sme sa neorientovali na BS aj vzhľadom na dáta, ktoré vyšli z PUMM -u. V podstate každý má doma 1-2 bicykle, je tu otázka, pre koho by BS bol prevádzkovaný, či pre obyvateľov, alebo pre návštevníkov. Je možné doplniť dáta o počte bicyklov v domácnostiach?

**Pán Szabó** - miera vlastníctva bicyklov v meste Trenčín je pomerne vysoká, ale stále je tu cca 50% domácností, ktoré bicykle nevlastnia (30% pre okolie Trenčína). BC je využiteľný aj pre ľudí, ktorí vlastnia bicykel, do veľkej miery dopĺňa MHD tam, kde cesta nezačína na bicykli (MHD-bicykel-MHD) alebo pre obyvateľov okolitých obcí (vlak – bicykel - vlak).

S akciou ŽSR sme pri tvorbe PUMM počítali, ale na základe reálneho vývoja je potrebné vplyv BS korigovať.

Na jednej strane je trh malý, je menší vzhľadom na vysoký stupeň vybavenosti, na druhej strane je bicykel v Trenčíne veľmi efektívny a obľúbený, čím bude bicykel dostupnejší, je väčšia šanca, že sa aj využije.

Poslednou oblasťou, ktorá sa dá ťažko nahradiť sú nákladné bicykle, ktoré sú najmä kvôli občasnému využitiu a vysokej obstarávacej cene pre mnoho domácností nedostupné, napriek tomu, že do určitej miery dokážu nahradiť nákladné vozidlá s výnimkou kamiónov.

**Pán Božík** – na 100% som za uprednostnenie budovania infraštruktúry, ale netreba zabúdať ani na BS, nakoľko v mestách, kde bol zavedený a ľudia sa ho naučili využívať, funguje.

**Pán Szabó** - BS slúži ako vstupná brána pre najmä úžitkovú dopravnú cyklistiku, nakoľko umožňuje jednoduché využitie bicykla na krátke vzdialenosti, ktoré nevyžadujú, jeho vlastníctvo alebo celodenné užívanie.

Rovnako sa zhodneme na názore, že budovanie infraštruktúry je prioritné.

**Pán Žák** – Ja osobne som bol veľakrát súčasťou procesu tvorby tohto dokumentu, viem, čo si spracovatelia museli prejsť, aby sa dopracovali k takémuto výsledku. Chcem sa celému spracovateľskému tímu poďakovať a ktokoľvek povie, že takéto dokumenty a tento typ výskumu a plánovania nie sú potrebné, nevie o čom hovorí.

**Pán Szabó** - Ja rovnako ďakujem za spoluprácu, že sme mali tú možnosť viesť také plodné diskusie, niekedy aj odvážne. S odstupom času aj vzhľadom na podmienky pandémie niektoré riešenia aj z hľadiska komunikácie neboli tak dôkladné ako by mali byť. Ale vzhľadom na to, že PUMM je proces, ktorý nie je ukončený, mal by pokračovať plynule ďalej.

**Pán Medaľ** – kedy bude PUMM predložený na schválenie MsZ?

**Pán Žák** – túto informáciu nemám.

**Pán Hartmann** - Najskôr musí byť ukončený proces SEA. Po jeho ukončení sa stane akoby odsúhlasený verejnosťou, v tom prípade môže byť odstúpený na rokovanie MsZ. Tento termín ale nepoznáme.

**Pán Szabó** - v súčasnosti prebieha aj posudzovanie vplyvov na ŽP. V súčasnosti prebieha spracovanie expertného posudku, na ktoré je zo zákona mesiac. Na rokovanie MsZ sa môže dostať v priebehu júna-júla, podľa harmonogramu zasadnutí.

**Pán Medaľ** – osobne som sa zúčastnil na verejnom prerokovaní ako verejnosť, súčasná situácia spôsobila to, že sme tam boli dvaja.

**Pán Szabó** - PUMM je tak rozsiahly dokument, že aj ľudia, ktorí ho čítajú často môžu nenájsť niektoré fakty. V prípade doplňujúcich pripomienok alebo otázok na tieto môžeme odpovedať.

**Pán Medaľ** – dovoľm si vyzvať členov cyklokomisie, aby si ho preštudovali a v najbližšej dobe pripomienkovali.

### 3. Informácie o stave rozbehnutých a pripravovaných cykloinvestícií

**Pán Hartmann** – v realizácii je Piešťanská ulica, ostatné akcie sú buď na kontrolách alebo na povolení. Predpokladám, že tento rok začneme realizáciu trasy Stárkova od žel. mosta po stavidlá, možno sa začne prepojenie od starého žel. mosta cez Žabinskú na Vlársku.

V procese povoľovania je nejaký problém s pozemkami pri cyklotrase do Soblahova.

**Pán Medal** – tento týždeň sa začal realizovať bajpas pri kruháči pri Keramoprojekte. Tento týždeň sme schvaľovali navýšenie rozpočtu na Kamenci, ale práce tam prebiehajú.  
**Pán Hartmann** – vznikol dosť závažný problém s podložíom (tekuté piesky), ale práce pokračujú svižným tempom. ODI nám povolil zjednosmernenie ulice, čo nám práce podstatne zrýchli. Predpokladám, že do konca letných prázdnin by mohla byť cyklotrasa otvorená.

#### 4. Rôzne

**Pán Ševčík** – Tiež by som chcel poďakovať spracovateľovi PUMM-u za odvedenú prácu. Dokončuje sa rekonštrukcia ul. K dolnej stanici. Neuvažuje sa s predĺžením cyklotrasy až na Električnú?

**Pán Hartmann** – Momentálne sa cyklotrasa predlžovať nebude, ak by sa aj predlžovala, nemáme ju kam napojiť. Cyklotrasa bola vyznačená hlavne z dôvodu napojenia k poliklinike, následne by sa mali cyklisti dostať po Piaristickej a potom prejsť na Súdnu ulicu, ktorá je pre cyklistov obojsmerná pre autá jednosmerná až k priechodu pre chodcov cez Električnú a podchodom na hrádzu pri Riviére.

**Pán Medal** – Ešte sa chcem poďakovať pánovi Hartmannovi za umožnenie účasti na rokovaní, predmetom ktorého bolo zjednosmernenie ulíc na Novinách a riešení cyklodopravy v tejto ukludnenej zóne. Je to ďalšia vec, ktorá by sa mohla dopravným značením ešte tento rok realizovať. Možno som prehnane optimistický.

**Pán Hartmann** – pripravený zámer musíme prekonzultovať na ODI, potom musíme vypracovať samotný návrh dopravného značenia, je toho viac. Nevie, či sa to tento rok stihne, je to aj otázka financií, požiadaviek je celkovo viac ako pridelených finančných prostriedkov. Teraz ideme realizovať vami požadované bagetky na cyklotrase, čo je dosť nákladná záležitosť. Predbežný rozpočet už mám vypracovaný.

#### 5. Záver

**Pán Medal poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie sa bude konať podľa harmonogramu 28. 6.2021, dúfam že situácia umožní osobné stretnutie cyklokomisie.**

V Trenčíne, 31. 05. 2021  
Zapísal: Ing. arch. Guga

**Mgr. Richard Medal**  
Predseda cyklokomisie