

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 27. 3 . 2023
v zasadačej miestnosti UUP – Farská 10 v Trenčíne.

<u>Prítomní</u>	<u>neprítomní osprav.</u>	<u>Neprítomní neosprav.</u>
poslanci Richard Ščepko (preds.) Ing. Dominik Gabriel Patrik Žák , B.S.B.A	Mgr. Richard Medal	
odborníci Ing. Igor Ševčík Ing. Peter Piláthy	Peter Božík	
Ing. arch. Pavol Guga (garant) Ing. Róbert Hartmann (UM)		

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil predseda cyklokomisie pán R. Ščepko. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú piati členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná. Bol navrhnutý nasledujúci upravený program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu
2. Aktuálny stav prípravy projektu „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa”
3. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU aj projektov z rozpočtu mesta Trenčín
4. Rozvojové projekty cyklodopravy na roky 2023-2026
5. Rôzne
6. Záver

Komisia hlasovaním 5 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Aktuálny stav prípravy projektu „Cyklotrasa Pod Juhom - 3. Etapa”

Aktuálny upravený návrh investičnej akcie „Cyklotrasa Pod Juhom – 3. etapa“ dnes zaslal členom cyklokomisie pán Hartmann.

Pán Hartmann – na vytlačенých výkresoch vysvetlil dopravné toky návrhu upraveného na základe pripomienok cyklokomisie na jej minulom zasadnutí.

Pán Ševčík – nemá Lidl s mestom zmluvné záväzky týkajúce sa využívania časti parkoviska verejnosťou?

Pán Hartmann – takéto záväzky Lidl voči mestu nemá, úpravy vjazdu vyplývajúce z dopravného návrhu cyklotrasy súvisia s riešením zámeru na prestavbu predajne Lidl na Sihoti. Táto informácia súvisí s tvrdením vedenia mesta s primátorom Cellerom, že parkovisko na Kvetnej budú môcť využívať aj obyvatelia sídliska ako verejné. Takto to bolo prezentované v „Infe“, čo sa dá vyhľadať v archíve, ale žiaden zmluvný záväzok Lidla neexistuje.

Pán Ščepko – v projekte vyšrafované plochy by nemohli byť odlišené aj materiálovo, prípadne s malým výškovým rozdielom.

Pán Hartmann – problémom je vyššie náklady na zimnú údržbu – odhŕňanie snehu pluhom. Ostrovček musí mať minimálne 5m², ale v prípade vyvýšenia musí byť minimálne 0,5m od čiar, špic musí byť riešený oblúkom s polomerom 0,5m.

Pán Ševčík – Lidl má v súčasnosti zámer regulácie parkovania s osadením rámp na všetkých svojich parkoviskách. Kedy sa má expedovať náš projekt? Je tu aktivita Lidla na prerobenie vjazdu. Vznikne nesúlad medzi dvomi dokumentáciami.

Pán Hartmann – Chceli by sme expedovať PD do konca mája. Riešiť zmenu napojenia parkoviska Lidla v rámci regulácie parkovania nie je možné, nakoľko to funkčne súvisí s cyklotrasou a potrebujeme našu akciu naviazať na eurofondy.

Úprava vjazdu na parkovisko súvisí s bezpečnosťou chodcov prechádzajúcich prechodom cez Soblahovskú.

Pán Žák – bolo by vhodné zapracovať do PD aj odstránenie starej montážnej rampy pred jestvujúcimi radovými garážami.

Pán Ševčík – nedá sa vyhnúť výrubu dvoch stromov pred garážami?

Pán Hartmann – Skúšal som sa vyhnúť stromom čo sa mi nepodarilo, nakoľko by boli zasiahnuté ich koreňové systémy, na čo by bez výrubu nebol súhlas ŽP.

Pán Guga – V mieste napojenia S. Chalupku na Soblahovskú je navrhovaná cyklotrasa a chodník vedená cez verejnú zeleň. Bude potrebné to prekonzultovať na MsÚ – ÚÚP – zeleň. Na pozemku bola zrealizovaná náhradná výsadba.

Pán Ščepko – Nie je možné ich zlúčiť cyklopruhy do jednej cyklotrasy?

Pán Hartmann – predložené riešenie je vypracované na základe pripomienok z minulého zasadnutia cyklokomisie. Upozorňujem na to, že sa môžeme zamotať. Vtedy sme cyklochodník presunuli, aby po cyklotrase a chodníku nemohli jazdiť autá.

Pán Žák – vidíme, že je tam v súčasnosti veľa zelene.

Pán Hartmann – musím sa vzdialiť na hlavnú budovu, nakoľko je na meste deň otvorených dverí. Pán Ševčík mi potom závery z tohto zasadnutia môže aj na základe znalosti noriem odprezentovať.

Niektoré detaily riešenia na základe predpokladaného pohybu cyklistov a chodcov boli zakreslené do vytlačenej aktuálnej koordinačnej situácie. Orientácia cyklistov v cyklopruhoch bude zabezpečená pomocou piktogramov. Zároveň bude posúdená aj možnosť výškovej segregácie cyklopruhov a chodníkov pre peších a ich napojenie na priechod pre chodcov (príklad Karpatskej ulice). V diskusii boli použité príklady dopravných riešení z iných častí mesta.

Ďalej bol prediskutovaný spôsob vedenia cyklotrasy popri Soblahovskej až ku kruhovej križovatke vrátane návrhov šírkových parametrov aj zo zohľadnením investičných nákladov.

Pán Ščepko – V prípade zvýšených finančných nákladov by bola možnosť vyňatia náročnejšieho úseku z etapy a jeho financovania mestom, čím by sa zväčšila šanca mesta na schválenie eurofondov.

Pán Žák – podal informáciu o príprave hromadnej pripomienky k implementácii RePowerEU a v tom aj k úpravám Plánu obnovy, ktorú podala skupina organizácií – Cyklokoalícia, Klimatická koalícia a Priatelia Zeme-CEPA.

Hlavná pripomienka bola k plánovanému zníženiu sumy vyčlenenej na podporu cyklo dopravy zo 105 na 85 miliónov € a k tomu, že z dôvodu škrtov sa Ministerstvo dopravy a ŽSR plánuje celkom vzdať plánov na budovanie parkovania bicyklov na železničných staniách, na čo malo vyčlenených 5 miliónov €.

Skupina organizácií žiadajú zohľadniť zmeny cien stavebných prác a materiálov pri cieľovom počte kilometrov vybudovaných cyklotrás. Cena za kilometer sa určovala z cien do roku 2020, odvtedy však išla hore. Podobná úprava sa robí aj v investíciách do železníc či v iných komponentoch, pri cyklo doprave sa na to akosi zabudlo, čo môže samosprávam v praxi spôsobovať komplikácie. Návrh pôsobí dojmom, že Ministerstvo dopravy SR pri ňom v oblasti cyklo dopravy nevystupovalo zrovna aktívne a ambiciózne. Nebolo tomu tak ale ani pri prijímaní Plánu obnovy v roku 2021, napriek tomu sa aj vďaka tlaku verejnosti podarilo dosiahnuť uspokojivý výsledok.

Všetky pripomienky budú členom cyklokomisie zaslané mailom.

Pán Ševčík – problémy môžeme rozdeliť na dva okruhy.

Jedna časť by mohla byť riešená podľa teraz naškicovaného riešenia.

Druhý problém prípadnej segregácie cyklopruhov súvisí s priečnym usporiadaním celej ulice. Ak by malo zmysel posúvať cyklotrasu, malo by zmysel aj rozšírenie jazdných pruhov.

Bolo by vhodné nezabudnúť na dopytový semafor, osvetlenie priechodu, zeleň v trojuholníku na križovatke a umiestnenie počítadla cyklistov.

Základné dohodnuté princípy boli zapísané a niektoré detaily riešenia zakreslené do vytlačenej aktuálnej koordinačnej situácie.

Pán Hartmann – po návrate z hlavnej budovy prevzal zakreslené a zapísané pripomienky na podklade situácie.

Pán Žák – pánovi Hartmannovi zhrnul výsledky diskusie.

Pán Hartmann – Šírkové parametre Soblahovskej zostávajú rovnaké vzhľadom na financie. V prípade zachovania obrubníkov sa len strhne starý asfalt, rozšírime, doasfaltujeme. V prípade posadenia

cyklotrasy na úroveň komunikácie by bolo potrebné odstrániť obrubník, vykopať to do dosky, cyklotrasa musí byť únosná aj pre nákladné automobily. Vznikne veľké množstvo odpadu, výsledok je rovnaký, ale za viac peňazí. Okrem toho je práve na tejto trase bez vjazdov požiadavka na segregáciu cyklotrás na mieste.

Pre Soblahovskú by som považoval 3m jazdný pruh aj v prípade autobusov za dostatočný z dôvodu požiadavky na ukludnenie dopravy na tejto ulici. Samozrejme je to iné napríklad na Električnej ulici. Jednosmerná segregovaná cyklotrasa má nevýhodu v sťaženom predbiehaní pomalších cyklistov (prípadne detí), ale je zato bezpečnejšia.

3. Aktuálny stav schválených, cykloprojektov v schvaľovacom procese a pripravovaných cykloprojektov financovaných z EU

Stav cykloprojektov aktuálny k 21.3.2023 bol zaslaný členom cyklokomisie spolu s pozvánkou.

Pán Ševčík – z mojej strany projektanta –

„Napojenie Opatovej na Vážsku cyklomagistrálu“ PD je v štádiu dokončovacích prác.

„Napojenie Kubrej na Vážsku cyklomagistrálu“ prebiehajú výkupy pozemkov.

Pán Hartmann – Tu máme s realizáciou čas, nakoľko sa nerealizuje Vážska cyklomagistrála.

4. Rozvojové projekty cyklo dopravy na roky 2023-2026

Pán Ševčík – skúsme si povedať, čo je v pláne na obstaranie.

Pán Ščepko – to je táto tabuľka, tu sú všetky cykloprojekty.

Pán Hartmann – Ja by som videl ako cieľ poprepájanie všetkých mestských častí. Je zrealizovaných mnoho cyklotrás, ale je potrebné dotiahnutie prepojení. Napríklad máme cyklotrasu z Juhu, ale nemáme ju napojenú na hrádzu. Nie všade sa to dotiahnuť dá, ale riešme, čo sa robiť dá. Dá sa napríklad pokračovať v Kubrej, na Soblahov, na Belú, do Trenčianskej Turnej (tu majú hotový kus po stanicu). Tento týždeň by som mal ísť do Trenčianskej Teplej za starostom kvôli pozemkovým úpravám. Okrem iného má zámer na prepojenie Trenčianskej Teplej s Dobrou až po hranicu nášho katastra. Je otázka, či by neholo vhodné to napojiť aj z našej strany.

Pán Ševčík – ja som na to tiež pozeral. Celú kostru tvorí Vážska cyklomagistrála. Nevie, či je pre nás vhodné budovanie súběžnej trasy. Cyklomagistrála bude slúžiť ako tranzit, ale sídlisko nie je obslužené.

Pán Hartmann – neviem, aký zámer má starosta, on chce prioritne prepojiť Teplú s Dobrou.

Pán Žák – Dláždený chodník zo sihote do Opatovej nemôže byť pre peších aj pre cyklistov? Je tak málo frekventovaný, že tam v dlažbe vyrastá burina.

Pán Hartmann – Chodník má 2 metre, chodí tam tak málo chodcov, že by sa to mohlo tak vyznačiť, musím to skúsiť zistiť na ODI.

Pán Hartmann – v súčasnosti mám od VMČ Sever požiadavku na zriadenie zóny „30“ v Kubrici nakoľko tam nie sú chodníky a pohybuje sa tam veľa chodcov. Ale požiadavku na chodníky v Kubrici (aspoň na projekty) zatiaľ nevidujeme.

Pán Ščepko – poprosil by som pána Hartmanna o podanie informácie „Prepojenie Opatovej s Trenčianskou Teplou a perspektívne s Trenčianskymi Teplicami“ na budúcu cyklokomisiu, stačí v bode rôzne.

Pán Hartmann – napríklad máme cyklotrasu na Hodžovej, ktorá končí pri ZŠ, je otázka, ako ju napojíme na nové cyklopruhy na Rázusovej, ku zimnému štadiónu a na hrádzu.

Pán Ševčík – sú vytvorené dotačné programy na riešenie vnútroblokov. Na Sihoti 1. sú komunikácie a parkoviská, cyklisti sú tam vnímaní ako nutné zlo. Napríklad Jiráskova ulica s napojením podchodom na železničnú stanicu. Nie je možné považovať o vylúčení tranzitu z tejto ulice a ponechať tam pešo-cyklo-parkovací režim, čiže zrevitalizovať ju na ukludnený režim? Urobiť z toho pešiu zónu s parkovaním.

Pán Hartmann – medzi Hodžovou a Rázuskou nie je hustá doprava, ale na Nábřežnú jazdí veľa aut, nakoľko je to výjazd z jednosmeriek z tejto časti.

Pán Žák – Mohlo by to mať charakter obytnej zóny so zdvihnutými vjazdmi na každej strane.

Pán Hartmann – obyvatelia budú proti tomu – namiesto opravy komunikácií im tam budeme stavať prekážky.

Pán Ševčík – ja som nemal na mysli riešenie organizáciu dopravy na celom sídlisku, ale zrevitalizovať jednu ulicu a povýšiť ju z pohľadu jej estetickej kvality. Ostatné ulice môžu byť riešené formou obytnej zóny, ale toto je hlavná os, kde sa cyklista dostane z hlavnej stanice povedľa parkujúcich aut

Pán Hartmann – na starej Sihoti sa to dá zrealizovať, tam sú široké prieluky medzi domami a 2,5m široké chodníky a 7m cesty. Je to ale skôr architektonický problém na hlavného architekta.

Pán Žák – Podľa môjho názoru je dôležitá zásadná úprava podchodu pri Kolibe. Sice TSK s nami nebude spolupracovať, nakoľko k zámeru potrebujeme dvor za knižnicou na realizáciu rampy.

Pán Hartmann – hlavný architekt tento zámer zrušil, nakoľko ministerstvo odkleplo projekt preložky Hasičskej, ktorý by mal problém do roku 2026 vyriešiť.

Pán Žák – Ja som mal na mysli zjazd pri Kolibe za 7,5 tis.€ - nájazd cez oceľovú konštrukciu, čo sa dá zrealizovať.

Pán Hartmann – starý projekt cyklotrasy do Soblahova je mŕtvý, a na nový nie je ešte ani zameranie. Nejaké peniaze na to máme. Tam sa začína úplne od nuly.

Pán Ščepko – mňa ešte zaujala potreba riešenia kruhových objazdov. Nie je možné riešenie objazdu na Žilinskej- Opatovskej z hľadiska vlastníckych vzťahov?

Pán Hartmann – tam je už samotný kruháč z tohto hľadiska podstatne minimalizovaný. Cyklistický kruháč okolo normálneho tam určite nevojde. Ja by som nevidel v kruhových objazdoch taký problém. Cyklistovi vadí kruhový objazd menej, ako klasická priesečná križovatka. Ak nemá odvalu, ide okolo po chodníkoch.

Pán Ščepko – v prípade dorobenia kruháča pri Kerame niekto s Keramom komunikoval? Alebo by mohla vzniknúť nejaká skica, s ktorou by bolo možné na okovanie s nimi ísť?

Pán Gabriel – neviem si to predstaviť, nakoľko je tam stiesnený priestor, je tam parkovanie a roh budovy.

Pán Ševčík – najskôr si musíme povedať odkiaľ kam sa chceme dostať.

Pán Žák – tu by sa jednalo o bajpasy medzi susednými ramenami, ak by som mal ísť ďalej, je lepšie vojsť do kruháča, aby som nemusel križovať chodníky a ramená.

Pán Hartmann – Vy asi máte na mysli kruháč, aké sú v Holandsku. Na taký tu ale nie je miesto. Skúsme nehľadať bodové závady, ale skúsme prepájať zrealizované cyklotrasy.

Pán Žák – ideálne by bolo, keby sme si každý do najbližšieho zasadnutia cyklokomisie pripravili zadanie, napríklad 3 kolízne miesta, ... Zišli by sme sa napríklad v sobáške, kde je veľká premietacia.

Pán Hartmann – za najväčšie kolízne miesto považujem križovatku pri Elizabeth. Na stav projekčných prác sa musím spýtať projektantky pani Vojtíškovovej.

Pán Ševčík – veľa ľudí sa ma pýtalo na napojenie OC Laugarício a Kauflandu pre peších a cyklistov.

Pán Ščepko – mohli by sme túto tému otvoriť na dopravnej komisii TSK. V nejakej fáze budeme potrebovať ich súčinnosť.

Pán Hartmann – tento problém musíme riešiť my, je to pohyb z mesta Trenčín do mesta Trenčín. Odporúčam, aby sme sa každý zamysleli, ako by sme si to predstavovali. Ja som teraz s Kauflandom otvoril myšlienku zastávky. Je otázka, kadiaľ by viedlo toto prepojenie, máme tam potok. Medzi traťou a cestou nie je dostatočný priestor, okrem toho, ako tam ľudí dostaneme.

Pán Ševčík – Belá sa dá napojiť tak, ako si to mal vymyslené cez Laugarício, druhá možnosť je napojenie poza železnicu.

Pán Hartmann – popri železnici sa prejsť dá, tam je železničný pozemok, potom prejdeš popod nový most. ŽSR nás oslovili s ponukou prebytočného majetku na odpredaj, po preskúmaní som zistil, že tam nie je miesto pre novú cyklotrasu, sú tam bodové kolízne miesta.

Pán Ščepko – tieto problémy teraz určite nevyriešime, ale myšlienku presunu najbližšieho zasadnutia cyklokomisie do sobášky, kde si tieto veci môžeme aj premietnuť považujem za dobrú.

Pán Ševčík – musíme orientovať pozornosť na územný plán, kde máme cyklodopravu koncepčne vyriešenú.

Pán Žák – to som mal zabezpečiť. Kolega Ondruš mi poslal vrstvu cyklotrás vytiahnutú z územného plánu. Asi som vám to neposlal.

5. Rôzne

Pán Hartmann – čo sa týka aktuálnej PD „Cyklotrasa Pod Juhom – 3. etapa“ závery z dnešného rokovania prepošlem projektantovi. Po úprave PD vám to rozpošlem mailom na odsúhlasenie bez potreby osobného stretnutia.

Pán Ščepko – PD musíme uzatvoriť čo najskôr, aby sa mohli tento rok rozbehnúť procesy, aby sa do dostalo do budúročného rozpočtu.

Pán Žák – účasť pána Hartmanna na zasadnutí VMČ Juh k tejto PD nie je nevyhnutná.

6. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 24.4. v sobášnej miestnosti. Členovia cyklokomisie porozmýšľajú nad novými námetmi na riešenie.

V Trenčíne, 27. 3. 2023
Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie