

Komisia pre riešenie cyklistickej dopravy v Trenčíne

Zápisnica zo zasadnutia Komisie konaného 24. 6 . 2024
v sobášnej miestnosti mesta Trenčín

Prítomní **neprítomní osprav.** **neprítomní neosprav.**

poslanci

Richard **Ščepko** (predseda)

Ing. Dominik **Gabriel**

Mgr. Richard **Medal**

Patrik **Žák**, B.S.B.A

odborníci

Peter **Božík**

Ing. Peter **Piláthy**

Ing. Igor **Ševčík**

Ing. arch. Pavol **Guga** (garant)

Ing. Hana **Múdra** (vedúca UM)

Ing. Róbert **Hartmann** (projektant)

1. Otvorenie a schválenie programu

Rokovanie komisie zahájil pán R. Ščepko predseda cyklokomisie. Privítal všetkých prítomných. Prítomní sú siedmi členovia cyklokomisie. Komisia je uznášaniaschopná.

Bol navrhnutý nasledujúci program zasadnutia:

1. Otvorenie a schválenie programu.
2. Cyklistická infraštruktúra v súvislosti s riešením križovatky pod Juhom
3. Štúdia cyklotrasy Trenčín – Trenčianska Turná - informácia.
4. Ideové riešenia cyklodopravy na rok 2025
5. Rôzne
6. Záver

Komisia hlasovaním 7 za schválila navrhnutý program zasadnutia.

2. Cyklistická infraštruktúra v súvislosti s riešením križovatky pod Juhom

Pán Ščepko – chcem sa spýtať, kto má najviac informácií k tomuto zámeru..

Pán Ševčík – predložil pracovnú formu návrhu križovatky Pod Juhom vo forme výrezov riešenia na formátoch A3.

Pointa riešenia je taká, že jestvujúca križovatka Pod Juhom bude nahrádzaná zjednosmerným systémom v zmysle územného plánu vo forme veľkej okružnej križovatky okolo areálu vodného zdroja Soblahovská. Cyklistov dostaneme v smere od Juhu do Laugaricia s naviazaním na „Kičinovu trasu“. Cyklisti prejdú cez vedľajšie vetvy križovatky úrovňovo, cez hlavné vetvy mimoúrovňovo cez dve zalomené rampy v tvare „U“. Na druhej strane sa cyklotrasa rozdelí buď smerom na Východnú, alebo na Laugaricio. Tvar križovatky a zalomených rámp pre cyklistov je limitovaný inžinierskymi sieťami, (kanalizáciou) a areálom vodného zdroja, do ktorého nemôžeme vôbec zasiahnuť. Mali sme rokovania s TVK, budeme radi, keď nás nebudú limitovať ešte aj ďalšími pripomienkami.

Zásadná otázka kladená na útvare mobility bola tá, či sa má preferovať úrovňové, alebo mimoúrovňové križovanie cyklistov a peších. Cyklokomisia by sa nevyjadrila ku konkrétnemu návrhu dopravného režimu, ale len k princípu.

Pán Žák – Podrobnejšie si zanalyzoval pohyb automobilov a cyklistov v rôznych smeroch.

Pán Ševčík – Predložený návrh uvažuje s dvomi časovými etapami.

V prvej etape bude obojsmerný systém dopravy. V druhej etape sa uvažuje s jednosmerným systémom dopravy vo forme veľkej okružnej križovatky. Stavebne komunikácie zostávajú, len sa zmení organizácia dopravy.

Prieťah na Juh cez východnú je vlastne pokračovanie JV obchvatu, s ktorým tento návrh výhľadovo počíta.

Pán Ščepko – Nemôžeme zabudnúť ani na obslužnosť MHD.

Pán Ševčík – Zastávky MHD sú v tomto návrhu taktiež riešené. Zastávka pre Vila park je odsunutá k MHSL.

Pán Ščepko – V tomto štádiu by bolo naše konkrétne vyjadrenie veľmi odvážne, návrh tu vidíme prvý krát.

Pán Ševčík – Predložená verzia je v štádiu rozpracovanosti, ktorú nechceme ešte zverejňovať, nie je dostatočne „zrelá“.

Existuje úrovňová verzia (zo zväčšeným rizikom“, mimoúrovňová verzia a kombinovaná úrovňová a zároveň mimoúrovňová, pri ktorej je možnosť výberu. Bavíme sa konflikte dvoch spôsobov pohybu cyklistov. Existuje bezpečnejší a nebezpečnejší spôsob.

Pán Medaľ – Stále je tu možnosť svetelnej križovatky. Bolo by to úplne nereálne? Nevieme posúdiť zmenu intenzity dopravy pri novom návrhu, čo je podstatný dátový vstup pri rozhodovaní.

Pán Ševčík – Intenzita dopravy sa vyhodnocuje. Potreba nového riešenia vychádza zo skutočnosti, že súčasná križovatka pod Juhom nestíha, sú tu požiadavky od ľudí na riešenie. Zároveň prebieha ďalší rozvoj na sídlisku Juh, sú tam nové rozvojové územia, ktoré vyvolajú zmenu dopravy, pričom je v súčasnosti napojenie celého územia v jednom bode.

Systém veľkej okružnej križovatky nám odbúrajú kritické ľavé odbočenia, čo má vplyv aj na dopravnú kapacitu.

Pán Božík – Nedá sa tvar rámp navrhnuť priaznivejšie pre pohyb cyklistov? Zdá sa mi tu moc prudké zalomenie.

Pán Ševčík – Tvar rampy ovplyvňujú inžinierske siete, musíme ísť súbežne s cestou.

Pán Ščepko – Nie je možné čiastočné zapustenie komunikácie a cyklistov riešiť nadjazdom?

Pán Ševčík – Technicky sa to dá riešiť, ale je to podstatne drahšie. Musíme sa baviť reálne. Pri nadjazde potrebujeme 2x dlhšie stúpanie a klesanie ako pri podjazde.

Pán Medaľ – Aký je časový horizont realizácie?

Pán Ševčík – Je tu tlak na to, aby sa v tom pokračovalo do štádia realizateľnosti. Máme dve verzie, ale stavebne by sa tieto verzie mali prekryť.

Je tu ešte jedna skutočnosť – predĺženie komunikácie z cestného mosta by malo mať parametre cesty 1. triedy, pričom sú tu ďalšie limitujúce obmedzenia v riešení.

Tieto komunikácie majú charakter zberných, pri ktorých nie je možné uplatňovať prvky ukludnenia dopravy, nakoľko majú úlohu kapacitne čo najrýchlejšie odvádzať vozidlá. Ak toto riešenie nebude kapacitne vychádzať, robíme to zbytočne.

Návrh na umiestnenie semaforov je v tomto prípade možný, v prípade, že dôjde k vyčerpaniu kapacity, tieto to môžu pustiť. Ale je to variant v prípade, že tu nebude okruh. Okruh je len pravé pripojenie, ten semafor nepotrebuje.

Pán Medal – Plánuje sa tento návrh predložiť na komisiu dopravy?

Pani Múdra – Zatiaľ nie, zatiaľ sa len hľadajú vhodné riešenia. Ešte nemáme čo priniesť.

Pán Ševčík – Položme problém tak, že sa útvary mobility pýta cyklokomisie, aký druh križovania cez kapacitnú zbernú komunikáciu má uprednostňovať.

Pán Ščepko – Závisí to od konkrétneho riešenia, od tvaru a dĺžky trasy.

Pán Ševčík – Preto som sem priniesol tento rozpracovaný návrh.

Pán Žák – Vychádzam zo skutočnosti, že princíp riešenia tejto križovatky vychádza z územného plánu, ktorý sme schvaľovali.

Pán Ščepko – Ak to bude jednosmerná okružná križovatka, viem si tam predstaviť aj úrovňové križovanie. Nemôžeme to porovnávať napríklad s Hasičskou.

Umiestnenie radaru pred priechodom pre chodcov je celkom dobré a účinné riešenie.

Pán Ševčík – Pri ceste 1. triedy pravdepodobne príde požiadavka zo SSC na mimoúrovňové riešenie, majú to vo svojich pravidlách. Je tu aj opora v norme – v extraviláne je to povinnosť.

Pán Žák – Nie je možné použiť iný tvar zatočenia rampy?

Pán Ševčík – Je tam navrhnutý polomer 3 metre, čo nie je málo. Detaily sa dajú riešiť.

Pán Božík – Podchod pri Bille má malé polomery a funguje, ľudia si dávajú väčší pozor.

Pán Ščepko – O oboch verziách riešenia by sme sa mohli pobaviť na ďalšom zasadnutí cyklokomisie s prípadným premietaním na plátne.

Pán Ševčík – Môžeme sa o tom pobaviť o mesiac, bude to už viac rozpracované.

Termín na odovzdanie projektu nemáme, ale riešenie súvisí s pripravovanými zmenami územného plánu. Budú sa k tomu dopĺňať aj dopravno-kapacitné analýzy.

Pán Božík – Bola tu položená otázka na všeobecne odporúčané riešenie úrovňovo, alebo mimoúrovňovo.

Pán Medal – Rovnako sa na to nedá odpovedať, je rozdiel v prípadoch, ak mimoúrovňové riešenie neúmerne predĺži trasu. Budú tam úrovňovo riešené aj chodci?

Pán Ščepko – Pre mňa sú podchody nebezpečné miesta.

Pán Ševčík – Moja predstava je o forme súbežného chodníka pre peších a pre cyklistov.

Urobím si záver sám pre seba: musíme tam mať obe varianty, budeme s nimi v návrhu počítať.

Pán Žák – Uvažuje sa s otvoreným alebo uzatvoreným podchodom? Je preložka kanalizácie neriešiteľná?

Pán Ševčík – Mimo komunikáciu môže byť podchod otvorený (bez zastrešenia). Ale môže byť aj prekrytý, čo by dávalo zmysel na rampách hlavne v zime. Nie je to veľká položka.

S preložkou kanalizácie nemôžeme v žiadnom prípade uvažovať, jednalo by sa o kilometrovú trasu.

Pre mňa ako projektanta má význam aj táto debata, nemusím mať záväzné závery.

Cyklotrasa od Lidla bude týmto riešením dotknutá na dvoch miestach. Bude sa to týkať nielen pre smer do Laugaricia ale aj do Soblahova, čo bude množstvo cyklistov.

Pán Ščepko – Je tu otázka, či sa stretneme v júli, čo je čas dovolení, alebo až v auguste.

Pán Žák – Ak sa projekt posunie v čase, môže nám pán Ševčík mailom dať vedieť, či bude stretnutie v júli aktuálne.

Pán Ščepko – Je to tak zložitá problematika, že sa oplatí stretnúť sa aj len kvôli tomuto jednému bodu.

3. Štúdia cyklotrasy Trenčín – Trenčianska Turná - informácia.

Pán Ščepko – podal informáciu o vyčlenení 15.000€ na štúdiu prepojenia Trenčína a Trenčianskej Turnej. Cyklotrasa Turnej končí na železničnej stanici.

S pánom Hartmannom ako projektantom sme mali stretnutie so starostom Tr. Turnej. Ideovo sme sa bavili o vyšliapanej trase zo žel. stanice v Trenčianskej Turnej do Tesca, kde by sa parametrami mohla vytvoriť trasa pre cyklistov a peších. Ďalej by sa pokračovalo s cyklotrasou na Trenčín.

Pánovi Korienkovi som v piatok poslal ideové napojenie na Legionársku ulicu smer centrum s prevereníím dvoch možností – na Javorinskú smer Karpatská alebo J. Zemana. Čakám na váš názor.

Táto trasa vychádza aj z cyklogenerelu.

Druhý bod je napojenie cez Záhumenskú – Biskupickú, prípadne cez LOT aj na nový cestný most.

Ešte vytypujem body, ktoré bude nutné preveriť, týkajúce sa vlastníckych vzťahov. Ďalším problémom na riešenie je výstavba autobusovej niky v mieste, kde je dnes priecestie v Turnej.

Uvažovať o zriadení oddychovej časti napríklad s lavičkou a prístreškom na území mesta, aj keď to nebude súčasťou cyklotrasy.

ŽSR sú aj dohodou s Min. dopravy ochotné pustiť cyklodopravu na svoje pozemky.

Je otázka pokračovania cyklotrasy na železničnú stanicu alebo v tomto úseku, aj keď je tu otázka preložky cesty TSK.

Pán Hartmann – Dostal som požiadavku na prepojenie parkoviska Tesco s ulicou Belá. Je tam min. 1,5m výškový rozdiel. Je tam vybudovaný chodník, ktorý by sa mohol rozšíriť, aby bol zjazdový aj ako cyklotrasa. Ale súčasťou tejto štúdie to nie je.

Pán Ševčík – Ja som myslel na mimoúrovňové križovanie pri Interstyle, pre autá to nevidím reálne, ale pre cyklistov by sa to dalo využiť. Otázka je, ako sa dostaneme s cyklistami na druhej strane, či nepôjdeme radšej popred Laugaricio.

Pán Hartmann – Pán Ševčík pripravuje pre TSK projekt na rozšírenie cesty do Tesca na 4pruh, okrem iného sa tam rieši mimoúrovňové križovanie pri ČSPHM. V rámci toho by sa mohlo vytvoriť prepojenie pre cyklistov.

Pán Ševčík – Tento zámer zasa súvisí s prepojením Tesca a Laugaricia s Legionárskou, ktoré rieši pán Hartmann. Najväčší problém je ten, akým spôsobom „preskočíme“ železnicu.

Pán Hartmann – Popod železnicu je jestvujúci podpich Lavičkového potoka. Jeho využitie závisí aj od jeho profilu a svetlej výšky. Môže to byť rovnaké riešenie ako v Opatovej, prejazdnosť podľa výšky vody.

Pán Ševčík – Toto je iný prípad, Lavičkový potok býva plný.

Ešte sme sa bavili, akým spôsobom by sa dala križovať komunikácia II./507 pre cyklistov. Je to možné v spomínanom mieste, alebo vedľa podchodu pri ASKO. Ale je tam VTL plyn.

Cyklotrasa cez parkovisko by sa musela riešiť formou spomaľovačov.

Pán Žák – Nemôže sa to riešiť ako vyvolaná investícia pre TSK?

Pán Hartmann – Prišiel som s myšlienkou dvoch kruháčov. Z jestvujúceho odstrihnúť vetvu vedúcu k Laugariciu, vznikne 3-ramenný + bajpasy. Pri čerpačke urobiť druhý kruháč s odbočením len do Lauga.

Ďalší variant bol s turbokruháčom.

4. Ideové riešenia cyklodopravy na rok 2025

Pán Ščepko: Pán Hartmann mi spomínal, že ako bývalý vedúci UM má niektoré návrhy, ktoré by boli aktuálne rozpracované v nejakom štádiu.

Pán Hartmann – Riešil by som Legionársku a Sihot' – prepojenie Hodžovej na Rázusovu okolo ZŠ až na hrádzu. Projekt cyklotrasy na Považskej a Žilinskej až po kruháč na Opatovskej je vypracovaný (Ševčík).

Cyklotrasa by sa dala riešiť aj zo Sihote podjazdom cez križovatku pri nákladnej vrátnici do TOS (plánovaný kruháč) do Kubrej.

Pán Ševčík – Tam ale narazí na priestor námestia.

Cyklotrasa na Sihoti pokračovala ďalej po Opatovskej ulici ale len značením piktokoridormi, čo nedávalo zmysel.

Pán Ščepko – Môžeme si na budúcu cyklokomisiu dať tento projekt aj s pokračovaním cez Kubru ako bod programu.

Pani Múdra – Musíme počítať s tým, že na Žilinskej sme vybudovali ostrovčeky.

Pán Medal – Ešte by som sa vrátil k projektovej príprave cyklotrasy Legionárska.

Pán Hartmann – Legionárska je tak široká, že sa tam dá urobiť jeden cyklopruh a v opačnom smere alebo na úkor zelene, alebo na úkor školy a škôlky (mestské pozemky), alebo poza školu a škôlku od ulice Dlhé Hony.

Na Legionárskej je široký chodník. Keby sa zúžil, vieme tam dostať oba smery, problém je v stĺpoch el. vedenia, čo je dosť komplikovaná záležitosť. Jeden pruh sa dá vyznačiť minimálne od nemocnice po koniec, druhá strana sa dá riešiť po mestských pozemkoch cez zeleň. Ale jeden chodník je už zrealizovaný ako nový, je tam aj nová zastávka MHD so zeleným pásom. Bolo by to náročné na prípravu a aj realizáciu – z jednej strany sú stromy, z druhej el. stĺpy.

Pán Božik – V súvislosti s napojením Legionárskej na Tr. Turnú by tento zámer mal zmysel.

Pán Ševčík – Ale je tu problém, že prideme ku križovatke.

Ak sa dostaneme na druhú stranu, už by sa mohlo uvažovať aj o prepojení k Tesco v páse medzi II./507 a železnicou. To by malo slúžiť pre cyklistov aj pre chodcov, lebo tí sa do Laugaricia nemajú tiež ako dostať. Všetko sú len náhradné trasy po cestách. Problém je len v tej križovatke.

Pán Hartmann – Rozdiel v alternatívach je v obsluhu územia. Ideálne by to bolo po oboch stranách železnice.

5. Rôzne

Pán Bundala – som Trenčan od narodenia, mám 80 rokov a na bicykli chodím už roky. Mal som aj nehody. Chcem hovoriť o bezpečnosti – napríklad veľa cyklotrás ide po korune hrádze. Tá je aj ako prechádzková trasa. V poslednej dobe cyklistov neúmerne pribudlo. Niektorí jazdia ako blázni, nemajú zvonček. Chodia tam aj deti. Bolo by vhodné obmedziť tam rýchlosť. Na hrádzu od železničného mosta na Sihot' je potrebné dať značku, že je aj pre cyklistov ale s obmedzením rýchlosti na 20 km/h. Existuje vyhláška pre cyklistov, nikto ju nečíta. Chýba osvetla napríklad v Infe. Napríklad niektorí chodci nevedia, že sa aj po chodníku chodí po pravej strane. Zjazd zo železničného mosta na cyklomagistrálu je 2x zalomený, je to nebezpečné.

Pán Žák – Pri rekonštrukcii starého železničného mosta sa táto rampa bude otáčať.

Pán Hartmann – 3 zo 4 rámp sa bude otáčať. Táto, na druhej strane Váhu a vybuduje sa nová od mosta k lodenici.

Pán Ščepko - Spomínaný úsek od železničného mosta po vodnú elektrárňu je predmetom pripravovanej trasy cyklomagistrály, kde sa uvažuje so začatím stavebných prác v tomto roku.

Pán Žák – Čo sa týka vzdelávania cyklistov, počas minulého roka bežala v Infe séria článkov, ktorá bola vyslovene určená pre cyklistov a kolobežkárov. Prebehlo to aj na webe aj na FB.

Pán Ščepko: Verím, že vybudovaním Vážskej cyklomagistrály sa pohyb cyklistov pri Váhu výrazne zlepší.

Je tu otázka, aké ďalšie opatrenia je potrebné zaviesť, aby sa minimalizoval stret chodcov s cyklistami.

Pán Bundala – podľa mňa je najdôležitejšie, aby sa cyklista dostal bez problémov do nákupných centier. Napríklad po Štefánikovej ja jazdím len po chodníku, alebo pri evanjelickom cintoríne cyklistov ohrozujú autobusy.

Pán Božik – Rád by som sa dozvedel, čo s tým cyklomostom v Záblatí, či sa dá previezť a použiť na inom mieste.

Pán Ščepko: Je to doska položená na nosníkoch.

Pán Ševčík – Ak nie je vyarmovaný na tento účel, nedá sa previezť. Musel by mať oká na prevoz. Toto je roštová konštrukcia. Musela by to byť konštrukcia, ktorá by celý most podchytila.

Pán Hartmann – Jeho presun by stál toľko, ako výstavba nového.

Pán Ševčík – Ak je to oceľová konštrukcia, tá sa dá deliť.

Niečo také budeme potrebovať na Lavičkovom potoku.

Pán Hartmann – Mala by k tomu byť aj projektová dokumentácia.

Pani Múdra – K tomu mostu máme len preberací protokol, nemáme k nemu PD.

Pán Guga – Tento most nemusí slúžiť len ako súčasť cyklotrasy, môže slúžiť len ako lokálne prepojenie susediacich lokalít určených na výstavbu.

Pán Hartmann – Reálne je možné zrealizovať prepojenie popri železnici. Smerom do Záblatia siahajú súkromné pozemky až po železničný násyp.

Pán Ševčík – Ak je v súčasnosti otvorený územný plán, bolo by vhodné tuto trasu do neho zapracovať.

Pán Ščepko: Aj toto je relevantná vec na riešenie.

Pán Božik – Nezamyslíme sa nad použitím uzamykateľných cyklostojanov, stanovišť, prípadne vo väčšom merítku cyklostanov? Zaujímavé by to mohlo byť pri krytej plavárni alebo na železničnej stanici.

Pán Ševčík – Hovoril som to už strašne dávno, že normálny stojan pre mňa nedáva zmysel.

Pán Hartmann – V Melku som videl, že okrem uzamykateľného cyklostojanu bola aj skrinka na ruksak na jeden kľúčik.

Pán Božik – Cyklistická infraštruktúra je aj o takýchto veciach, ktoré tu ale vôbec nemáme.

6. Záver

Pán Ščepko poďakoval všetkým prítomným za účasť. Najbližšie zasadnutie cyklokomisie sa bude konať 29. júla 2024, čo si ešte dodatočne upresníme.

V Trenčíne, 24. 6. 2024
Zapísal: Ing. arch. Guga

Richard Ščepko
Predseda cyklokomisie