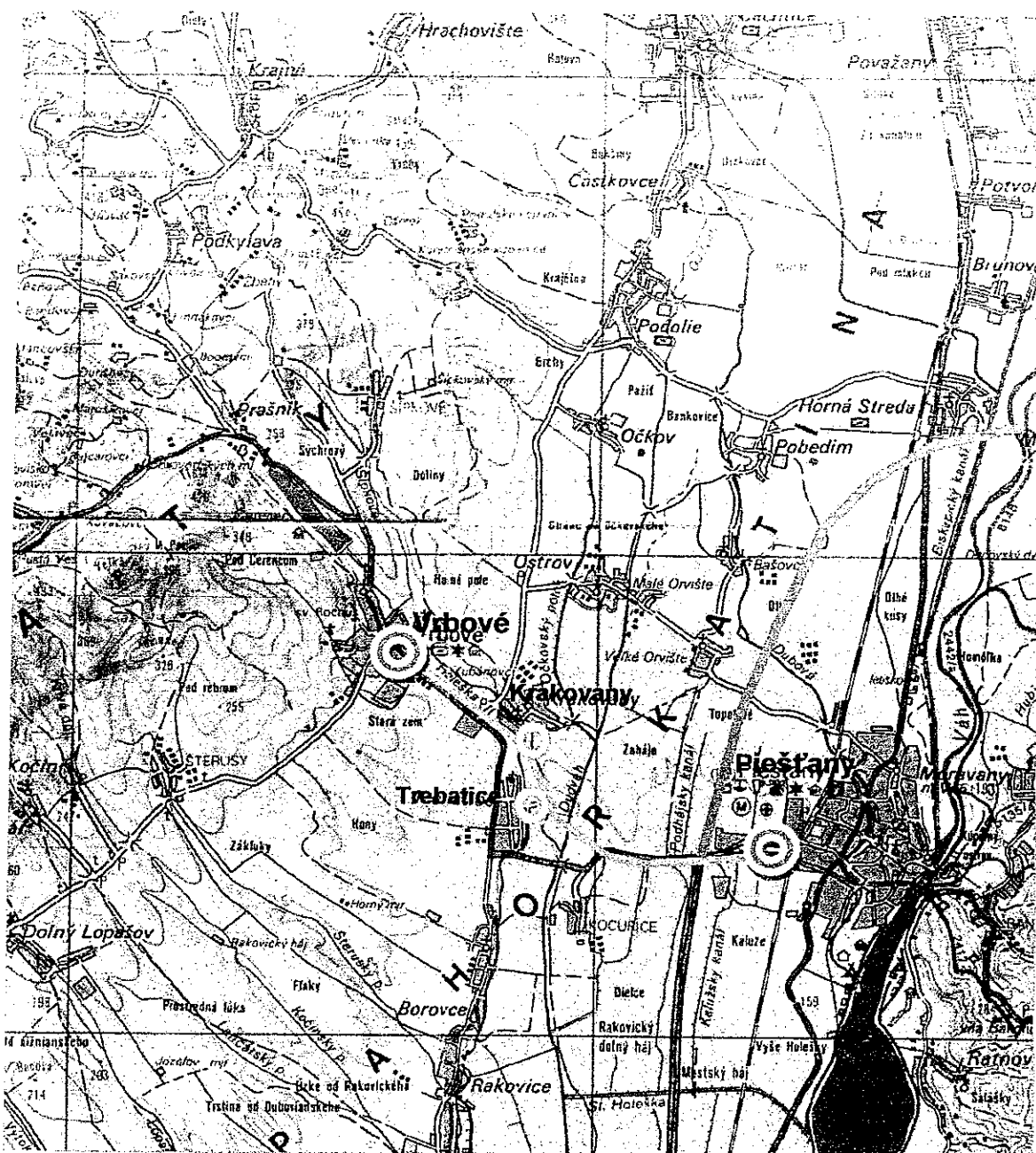


Podklady k čiastkovému uzneseniu B8 (Štúdia realizovateľnosti cyklistická cestička Vrbové – Piešťany, Posudok, stanovisko)



CYKLISTICKÁ CESTIČKA

VRBOVÉ - PIEŠŤANY

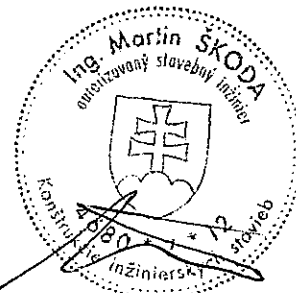
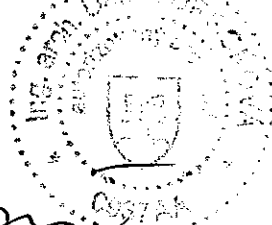
Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ : Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany a Trebatice

Spracovateľ : ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava, '

Spolupráca : ADD Piešťany, s.r.o., Brezová 6, 922 01 Piešťany,

Dátum : Jún 2014



OBSAH DOKUMENTÁCIE

A. Základné údaje

- A1. Identifikačné údaje
- A2. Cieľ štúdie
- A3. Zdôvodnenie spracovania štúdie

B. Zhodnotenie súčasného stavu

- B1. Zhodnotenie skutkového stavu a dopad na cyklistickú infraštruktúru
- B2. Dopravná nehodovosť v riešenom úseku a jej vplyv na riešenie cyklistickej infraštruktúry
- B3. Železničná trať Piešťany – Vrbové a jej využitie
- B4. Vývoj a prognóza cyklistickej dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (TSK)
- B5. Súčasný stav infraštruktúry cyklotrás v okolí kúpeľného mesta Piešťany
- B6. Ochrana prírody a krajiny vo väzbe na lokalizáciu a využívanie siete cyklotrás
- B.7 Legislatívna podpora tvorby cyklotrás

C. NÁVRH RIEŠENIA

- C.1 Návrh cyklotrasy Vrbové - Piešťany
- C.2 Územnoplánovacia dokumentácia a cyklistická infraštruktúra
- C.3 Cyklistika ako súčasť cestovného ruchu, využitia voľného času
- C.4 Cyklistika ako súčasť dopravnej obsluhy územia
- C.5 Orientačný rozpočet stavebných nákladov na cyklotrasu
- C.6 Záver

D. PRÍLOHY

- D.1 Stav železničnej trate - fotodokumentácia

E. VÝKRESY

- Výkres č.1 – Priemet návrhu cyklotrasy Piešťany - Vrbové v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu, mierka 1 : 5 000
- Výkres č.2 – Situácia vedenia trasy po železničnej trati, mierka 1:10000
- Výkres č.3 – Vzorový rez cyklistickou cestičkou na železničnom spodku, mierka 1 : 50

A. Základné údaje

A1. Identifikačné údaje

Názov: Cyklistická trasa Piešťany – Vrbové

Stupeň: Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Trebatice a Krakovany

Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava,

tel: 033 292921, e-mail: provia@provia.sk

A2. Cieľ štúdie

Štúdia realizovateľnosti si kladie za cieľ doporučiť najlepšiu možnú alternatívu pre budúci koridor cyklotrasy Piešťany – Vrbové z hľadiska stupňa realizovateľnosti, z hľadiska majetkoprávných vzťahov, prepojenia na existujúcu infraštruktúru a už zrealizované či plánované investície, územnoplánovacia dokumentáciu, životné prostredie, počet obyvateľov dotknutých plánovaným zámerom ako aj orientačných nákladov.

Preto si spracovateľ v spolupráci s obstarávateľom určili hlavné ciele štúdie:

- zvýšiť bezpečnosť pohybu cyklistov,
- minimalizovať kolízie medzi individuálnou automobilovou dopravou a cyklistami,
- zvýšiť plynulosť cyklistickej dopravy,
- znížiť závislosti obyvateľov na automobilovej doprave,
- prispieť k zlepšeniu životného štýlu a zdravotného stavu obyvateľstva,
- prispieť k rozvoju cestovného ruchu,
- rozšíriť možnosti trávenia voľného času pre obyvateľov Piešťan, Vrbového a okolitých obcí,
- zatraktívniť región Piešťany pre domácich aj zahraničných turistov,
- architektonicky a dopravne bezkolízne dotvoriť komunikačný ťah o cyklotrasu,
- získať urbanisticko - architektonický návrh najvhodnejšieho cenovo dostupného riešenia cyklotrasy

A3. Zdôvodnenie spracovania štúdie

Pre dosiahnutie týchto cieľov bolo potrebné obstaráť vypracovanie dokumentácie, na základe ktorej sa zistí, do akej miery je reálne cyklotrasu zrealizovať. Dôvodom obstarania Štúdie realizovateľnosti je dosiahnutie základného relevantného podkladu pre:

- založenie občianskeho združenia,
- rokovania s vlastníkami dotknutých zariadení a pozemkov,
- preukázanie potreby uskutočnenia cyklotrasy v úseku Piešťany – Vrbové
- preukázanie reálnosti realizovateľnosti tejto cyklotrasy, ktorá bude posúdená v dvoch alternatívach
- vytvorenie presvedčivého podkladu, potrebného pre ukončenie rokovaní a doriešenie pochybností a rozdielných názorov vedenia cyklotrasy vo vzťahu na nevyužívanú železničnú trať Piešťany – Vrbové
- následný projekt cyklistickej cestičky.

B. Zhodnotenie súčasného stavu

B1. Zhodnotenie skutkového stavu a dopad na cyklistickú infraštruktúru

Dotknuté mestá a obce sú navzájom prepojené cestou II/499 Topoľčany – Myjava. Táto cesta vedie od Topoľčian, cez rieku Váh takmer stredom mesta Piešťany, ponad železnicu Bratislava – Žilina a diaľnicu D1, okrajom obce Trebatice, Krakovany až do centra mesta Vrbové a pokračuje ďalej smerom do mesta Myjava. Táto cesta spolu s miestnymi komunikáciami slúži aj pre nemotorovú dopravu. Z časti vedie cez zastavané územia miest a obcí ale v dosť veľkej miere vedie aj mimo zastavané územia, kde jej šírkové usporiadanie a jej technický stav pri predpísanej povolenej rýchlosti, nezodpovedá bezpečnému pohybu účastníkov nemotorovej dopravy. Túto skutočnosť v súčasnosti riešia obce v spolupráci s príslušným dopravným inšpektorátom a samosprávnym krajom, úpravami rýchlosti v niektorých úsekoch. Intenzita dopravy na ceste II/499 sa v úseku medzi Vrbovým a Trebaticami pohybuje medzi 10 tis. – 15 tis. voz./24 h, z toho 15% tvorí ťažká nákladná doprava. Pri predpoklade, že špičková hodina je 10% z celodennej intenzity, tak potom v túto hodinu prejde cestou 1000-1500 voz.. Pre posúdenie je kapacita na dvojpruhovom úseku cesty podľa TP 10/2010 - 2065 voz./h.

Vzhľadom na svoj charakter a pomerne vysoké dopravné zaťaženie, je táto trasa nevhodná pre vedenie cyklotrasy.

Toto konštatovanie podložené štatistickým údajom, dokazuje to, že pre bezpečnosť cyklistov je potrebné riešiť cyklistickú dopravu samostatnou trasou.

B2. Dopravná nehodovosť v riešenom úseku a jej vplyv na riešenie cyklistickej infraštruktúry

Dôležitý vplyv na návrh cyklistickej infraštruktúry má aj dopravná nehodovosť na sieti pozemných komunikácií. Záujmové územie je spojené cestou II/499, ktorá je zaťažovaná tak nákladnou ako i osobnou dopravou v súčasnosti absenteje cyklistická cesta a cyklisti sa rovnako pohybujú po tejto ceste ako ostatní účastníci cestnej premávky. Parametre tejto komunikácie nie sú po celej trase vždy ideálne. Neupravené a nespevnené krajnice spôsobujú cyklistom pri strete s motorovými vozidlami a s neohľadupnosťou vodičov veľké problémy a veľakrát to končí dopravnou nehodou a nie sú výnimkou aj nehody končiace smrťou cyklistu.

B3. Železničná trať Piešťany – Vrbové a jej využitie.

Dňa 27. októbra 1906 otvorili na Považskej železnici z Bratislavy do Žiliny odbočnú trať Piešťany – Vrbové s odbočkou Trebatice – Rakovice, ktorých výstavba sa začala v roku 1905.

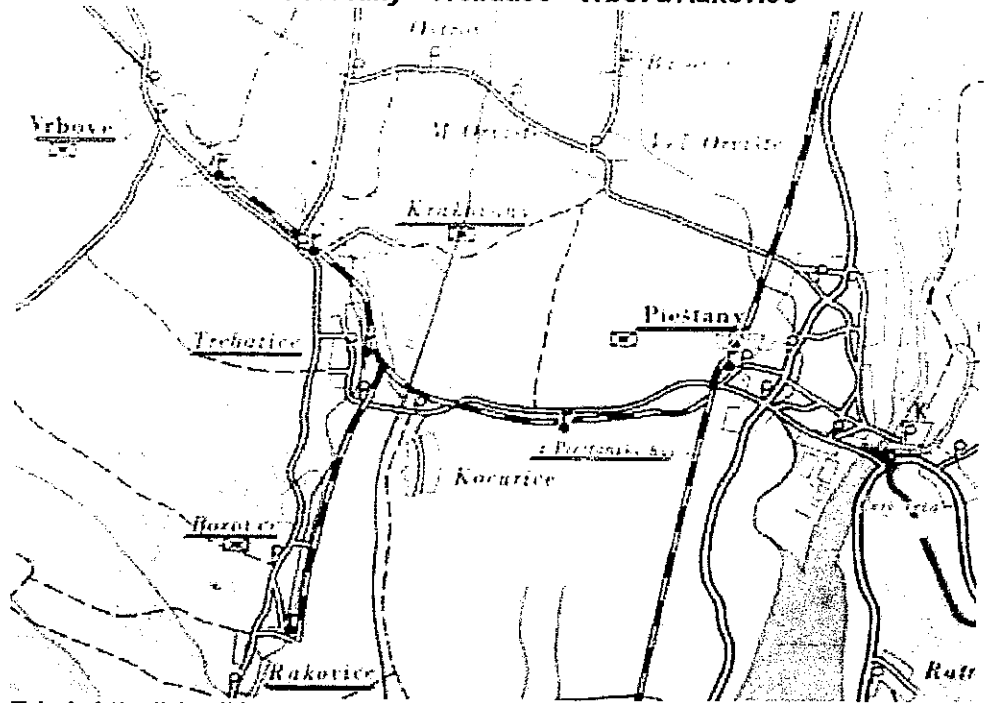
Železničná trať Vrbové – Piešťany je jednokoľajná, (železničná trať číslo 803) na západnom Slovensku, ktorá spája Piešťany a Vrbové, patrila k nej dnes už nejestvujúca odbočka Trebatice – Rakovice (pôvodne plánovaná len pre nákladnú dopravu, istú dobu tu fungovala aj osobná doprava).

Prevádzková dĺžka oboch tratí dosiahla 11,804 km (Piešťany – Vrbové 7,910 km, Trebatice – Rakovice 3,894 km). Hmotnosť na nápravu mohla dosiahnuť 12 t. Maximálne stúpanie dosiahlo 5 promile. [1, 4]

Uvedené železnice mali len miestny význam. Zväčšenie nákladnej prepravy sa dosahovalo najmä na jeseň pri preprave repy. Osobná doprava fungovala iba medzi Piešťanmi a Vrbovým, odbočka Trebatice – Rakovice slúžila iba nákladnej doprave. Až v roku 1951 bola zavedená osobná doprava aj medzi Trebaticami a Rakovicami, ktorá chodila do roku 1971-1972.

Zrušenie osobnej dopravy na trati Piešťany – Vrbové sa uskutočnilo v roku 1978. S platnosťou od 1. 2. 2003 bola aj stanica Vrbové administratívne zrušená.

Trat' Piešťany - Trebatice - Vrbové/Rakovice



Zdroj: <http://sk.wikipedia.org/wiki/>

Toho času nevyužívaná trať je vedená v násype, len v časti úseku medzi Vrbovým a Krakovanmi je v záreze. Od Vrbového po Trebatice sú koľajnice uložené na drevených podvaloch. Od Trebaticej stanice po Piešťany na železobetónových podvaloch. Posudzovaný úsek začína na železničnej stanici vo Vrbovom a končí v križovaní s miestnou komunikáciou na ulici Brigádnickej v Piešťanoch. Trať v Krakovanoch križuje cestu II/504 (v km 49,960), v Trebaticiach miestnu komunikáciu pri železničnej stanici a v úseku od Trebatíc po Piešťany križuje poľnú cestu, cestu II/499 (v km 65,483), účelovú komunikáciu k bývalej teplárni, prechádza nad diaľnicou D1 cez železobetónový most a končí pred priecestím na Brigádnickej ulici. V troch miestach trať križuje vodný tok, ktorý prekonáva cez ocelové premostenie.

Železničná trať vo vlastníctve ŽSR je v súčasnosti využívaná len občasne Občianskym združením Čango, ktorý usporadúva jazdy historickým vlakom a drezinami. Z tohto dôvodu trať postupne chátra, drevené podvaly prachnivejú aj v miestach upevňovadiel, kde chýbajú upevňovacie skrutky, železničný zvršok zarastá burinou. Premostenia cez vodné toky sú neošetrované, skorodované a zdevastované.

Z internetového zdroja na stránke <http://hn.hnonline.sk/publicistika-697/zozrusenych-zeleznicnych-trati-cyklotrasy-497464> z 20.4.2012 je uvedené:

Osobná železničná doprava v súčasnosti nie je prevádzkovaná na 24 tratiach, na 19 z nich však stále funguje nákladná doprava. V súčasnosti sú zrušené železničné trate Rimavská Sobota - Poltár, Kvetoslavov - Šamorín a Devínske Jazero - Stupava. Na dvoch iných nevyužívaných tratiach Komárno - Kolárovo a Piešťany - Vrbové (raz ročne preteky pákových drezín) nie je v súčasnosti prevádzkovaná osobná ani nákladná doprava.

Na tratiach Piešťany - Vrbové, Zbehy - Radošina, Moldava nad Bodvou - Medzev, Dobšiná - Rožňava a Trebišov - Vranov nad Topľou jazdí mimoriadne raz za rok historický motorový vozeň. Zostatková hodnota majetku štátu na zrušených železničných tratiach presahuje sumu 165,97 tis. eur.

Prevod prebytočného majetku štátu so zostatkovou hodnotou do tejto sumy schvaľuje rezort dopravy. Výnimky v odôvodnených prípadoch s hodnotou majetku nad uvedenú sumu schvaľuje vláda na návrh ministerstva hospodárstva. Ministerstvo dopravy ešte pred zrušením trate na návrh ŽSR ponúka prevádzku trate kraju, obci alebo združeniu obcí či inej osobe. Zrušiť trať môže až potom, keď nikto neprejavil záujem.

Takmer 75 kilometrov zrušených železničných tratí, ktoré už roky nevyužíva ani osobná či nákladná vlaková doprava, by sa mohlo prerobiť na cyklotrasy. O takejto zmene uvažuje správca koľají Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

Podľa Zuzany Chalupovej zo ŽSR by sa na základe predbežných plánov mohlo zmeniť na cyklistické chodníky päť tratí, a to:

- z Poltára do Rimavskej Soboty,
- z Komárna do Kolárova,
- z Kvetoslavova do Šamorína,
- z Devínskeho Jazera do Stupavy,
- z Piešťan do Vrbového.

"Predbežne odhadujeme jednotkové náklady na kilometer cyklotrasy vo výške zhruba 35 000 až 40 000 eur," vyčíslila Chalupová. Na premenu tratí by sa mohli použiť aj peniaze z eurofondov.

Väčšine zainteresovaných ľudí okolo problému budúcnosti železnice Piešťany – Vrbové je úplne jasné, že táto železnica nemá v najbližšom období žiadnu nádej stať sa traťou s pravidelnou osobnou dopravou s intervalom 60 alebo aspoň 120 minút, zabezpečenou modernými nízkopodlažnými klimatizovanými motorovými jednotkami. Stanice a zastávky sú výrazne vzdialené od záujmu prípadných cestujúcich.

Vzhľadom k tomu, že železničná trať stratila pôvodný význam, pretože jeho prevádzka je neekonomická a jej uvedenie do prevádzkyschopného stavu by si vyžiadala nemalé prostriedky, hľadalo sa jej iné vhodné využitie. Tento potenciál – nevyužívaná železnica – je potrebné využiť pre budovanie cyklotrasy. Tieto trasy sú veľmi vhodné pre nemotorovú dopravu. Ich šírkové usporiadanie, určené zaťaženie, pozdĺžny a priečny sklon, stúpanie a klesanie vytvára predpoklad kvalitných cyklotrás pre dennú prepravu za prácou alebo pre cykloturistiku.

A tým je prestavba na cyklistickú cestičku, ktorá by slúžila nielen pre turistické účely, ale aj na dochádzku za prácou, do školy a za nákupom.

B4. Vývoj a prognóza cyklistickej dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (TSK)

Súčasný stav cyklistickej dopravy v TSK je charakteristický na jednej strane malou dopravnou infraštruktúrou v kvalifikačnom aj kvantifikačnom vyjadrení, teda kvalita povrchov, značenie a počet vybudovaných cyklopruhov, cestičiek pre cyklistov alebo cyklochodníkov avšak na strane druhej je charakteristický prítomnosťou cyklistov na dopravnej infraštruktúre kraja. Z hľadiska druhu cyklistov rozdeľujeme cyklistov na:

- Cyklistov využívajúcich bicykel v rámci mestských aglomerácií alebo obcí, alebo v rámci súvislých sídelných koridorov v extraviláne za účelom dopravnej obsluhy
- Cyklistov využívajúcich bicykel na rekreačné účely – cykloturistiku

Cykloturistické trasy umiestnené v jazdných pruhoch pre automobilovú dopravu sú zvlášť problematické, ak sa nachádzajú na dopravne nebezpečných cestách. Ide

hlavne o cesty, ktorých šírkové usporiadanie, smerové a pozdĺžne vedenie je vzhľadom k významu cesty, k intenzite dopravy a k podielu ťažkej automobilovej dopravy nevyhovujúce. Uvedené aspekty sa prejavujú v nechuti cyklistov, v obave o bezpečnosť svojej jazdy, využívať takto stanovené cyklotrasy.

Z metodického hľadiska je potrebné sa snažiť o vzájomné sklbenie uvedených funkcií cyklistickej dopravy do jednotnej siete cyklotrás, v ktorej bude mať prioritné postavenie základná kostrová sieť, zabezpečujúca hlavné prepravné vzťahy dopravnej obsluhy územia i cykloturistiky.

Rekreačná cyklistika sa prejavuje vo forme vidieckej, tak aj vo forme mestskej turistiky. Táto možnosť pružnej časovej a miestnej prispôsobivosti podľa záujmov turistu vytvára z cykloturistiky vyhľadávanú aktivitu. Súčasná sieť cykloturistických trás Trnavského samosprávneho kraja má charakter, rešpektujúci predovšetkým športové a rekreačné požiadavky na cyklistickú dopravu. V základnej štruktúre vznikla pomerne veľmi rýchlo prepojením lokálnych oblastí bez koncepcie centrálného riadenia. Cykloturistické trasy využívajú väčšinou existujúce komunikácie od poľných ciest a miestnych komunikácií až po miestne súběhy s rýchlostnými cestami a cestami I. triedy. Takto koncipovaná sieť je prirodzene poznamenaná výskytom veľkého počtu nedostatočných až chybných a rizikových miest na jednotlivých trasách, z ktorých niektoré možno označiť za veľmi nebezpečné a rizikové z hľadiska ochrany zdravia účastníkov a bezpečnosti dopravy.

V rámci využívania cyklistickej dopravy sú nápomocní zamestnávateľia v spolupráci s miestnymi samosprávami, ktorí sa snažia pomáhať obyvateľom dochádzajúcim za prácou tým, že budujú cyklistické chodníčky vedúce mimo cestných telies tzv. skratky z miesta bydliska k samotným priemyselným areálom /napr. Krakovany – Priemyselný areál../.

B5. Súčasný stav infraštruktúry cyklotrás v okolí kúpeľného mesta Piešťany

Zastavané územie miest a obcí z hľadiska cyklistickej dopravy je v zásade možné označiť za priestor s dominujúcou dopravnou obslužnou funkciou a neosídlené územie prírodného charakteru označiť za priestor s dominantnou cykloturistickou funkciou. V mimo zastavaných územiach miest a obcí, v spojniciach sídelných útvarov sa obidve funkcie navzájom prelínajú.

Cyklisti využívajúci bicykel na rekreačné účely – cykloturistiku, majú v okolí kúpeľného mesta vhodné podmienky, čo sa nedá povedať o cyklistoch využívajúcich bicykel v rámci samotných miest a obcí, alebo v rámci súvislých sídelných koridorov v extraviláne za účelom dopravnej obsluhy hlavne pohybu obyvateľov za prácou. Aj keď mesto Piešťany už dlhšie sa snaží tento problém postupne úspešne riešiť, kvalita a bezpečnosť cyklotrás je obmedzovaná práve prerušovaním a nedotiahnutím týchto trás ako súvislých a bezpečných koridorov pre cyklistov. Samozrejme sú aj svetlé výnimky ale hlavne pre cykloturistiku.

Významnou a najmä rekreačnými cyklistami využívanou je trasa v Piešťanoch, vedúca po brehu Dubovej od ulice Dominika Tatarku, súběžne s Dlhou ulicou, a následne s rekreačnou ulicou až po vodnú nádrž Sĺňava. Na území mesta sa predpokladá postupné predlžovanie tejto cyklocestičky. Tento nový chodník pre cyklistov a korčuliarov v dĺžke 2 kilometrov (označený ružovou farbou) vedie iba pár metrov od hotela Máj popri revitalizovanom potoku Dubová. Je to vlastne miestami združený chodník, oddelený rôznymi materiálmi, vlastne paralelne s ním ide dláždený chodník pre chodcov. V zeleni, bokom od cestnej komunikácie vytvára spojniciu hotela s Cyklookruhom okolo Sĺňavy.

K obľúbeným patrí **Cyklo okruh Sĺňava**. Myšlienka vybudovania relaxačného okruhu pre peších, kolieskových korčuliarov a cyklistov okolo vodnej nádrže na rieke Váh sa zrodila už v roku 2000. Voľba padla na túto lokalitu, lebo ponúka úchvatný pohľad z koruny hrádze na okolitú prírodu - na hladinu vodnej plochy, siluetu hôr a zvyšky okolitých lužných lesov. Sĺňava ako chránený areál je domovom mnohých druhov vtáctva, ktoré svojou prítomnosťou umocňujú príťažlivosť krajiny. Trasa je dlhá

približne 11 kilometrov, je to cesta s tvrdým povrchom /asfaltová/ pre nenáročnosť je obľúbeným miestom výletov celých rodín.

Vážska cyklomagistrála je súbor vyznačených cyklotrás pozdĺž rieky Váh od Madunic cez Piešťany a Trenčín do Žiliny. V Piešťanoch začína jedna z najdlhších označených cyklotrás je 56 kilometrov dlhá, ktorá začína pri Kolonádovom moste a končí až v Trenčíne. Cykloturistov čaká po ceste možnosť jazdy na vodných skútroch v Hornej Strede, kaštieľ v Brunovciach, zrúcanina hradu v Beckove a hrad a mestské múzeum v Trenčíne. Väčšinou vedená po vážskych hrádzach a asfaltových účelových komunikáciách, ako aj po štátnych cestách. Hlavná trasa vedie od madunickej hydroelektrárne medzi kanálom a Váhom popri vodnom diele Sĺňava do Piešťan. Odtiaľ pokračuje cez Nové Mesto nad Váhom cez Beckov do Trenčína a Nemšovej. Tu po štátnej ceste vedie cez Púchov, Považskú Bystricu, Bytču do Žiliny.

Malokarpatská cyklomagistrála je diaľková cyklotrasa vedúca popod Malé Karpaty. Začína sa v Novom Meste nad Váhom a cez Čachtice, Vrbové, Trstín, Bukovú, Pernek vedie do Vysokej pri Morave, kde sa končí. Väčšinou je vedená po cestách II. a III triedy. Z Piešťan do rodiska Mórica Beňovského Vrbového je z Piešťan 10 kilometrov, cykloturisti by sa mali napojiť v obci Ostrov na Malokarpatskú magistrálu.

Cez Vrbové na Čerenec

Dĺžka tam i späť cca 24 km, z Piešťan sa vydáme po štátnej ceste č. 499 nadjazdom ponad železničnú trať a diaľnicu až do Trebatíc. Tu odbočíme vpravo a cez mesto Vrbové pokračujeme po hlavnej ceste až k vodnej nádrži Čerenec. Späť sa ide tou istou trasou.

Zdroj: Informačné stredisko Piešťany

Posledné dve trasy by sa stali bezpečnejšie, keby vznikla čistá cyklistická cestička z mesta Piešťany do mesta Vrbové.

B6. Ochrana prírody a krajiny vo väzbe na lokalizáciu a využívanie siete cyklotrás

V našom prípade sa jedná o pohyb cyklistov v extraviláne teda v prírodnom prostredí s definovanými pravidlami ochrany prírody s ochranou I. stupňa. Základným legislatívnym dokumentom ochrany prírody a krajiny Slovenskej republiky je zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 543/2003 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Riešené územie sa nenachádza v žiadnom ochrannom pásme z hľadiska ochrany prírody ani nezasahuje do chránených území, vtáčích území a území NATURA 2000.

Cykloturistika tak ako každá iná ľudská činnosť má dopad na životné prostredie a na klimatické zmeny. Investície do cykloturistickej infraštruktúry sú preto väčšinou smerované aj do využitia existujúcej infraštruktúry ako napríklad nevyužívané železničné trate, koruny vodných hrádzí alebo starých nevyužívaných ciest. Samotná výstavba nových cyklistických cestičiek má minimálny vplyv na faunu a flóru. Väčší dopad na život v prírode môže zaznamenať skôr ich zvýšené využívanie zvlášť ak sa jedná o chránené a citlivé územia.

Samotné bicyklovanie nespôsobuje žiadne emisie i keď je pri stanovení hodnoty uhlíkovej stopy potrebné zakalkulovať aj cestu motorovým vozidlom do destinácie, kde sa potrebuje turista dostať.

B7. Legislatívna podpora tvorby cyklotrás

Cyklodoprava a cykloturistika je oblasť, ktorá predovšetkým v rámci Európy zaznamenáva prudký rozvoj. Tento rozvoj cyklistickej dopravy si vyžaduje podporu tak zo strany štátu ako aj samospráv. Je nevyhnutné venovať tejto problematike veľkú pozornosť a vytvárať podmienky legislatívne a finančné na prípravu a realizovanie trás pre nemotorovú dopravu.

Vláda Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 223 schválila návrh Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách.

Víziou Cyklostratégie je:

- Uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a o zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva.
- Výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti.

Uplatňovaním Cyklostratégie na úrovni štátu, samosprávnych krajov i jednotlivých miest a obcí možno postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo povedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia. Cyklistická doprava sa môže aj na Slovensku stať dôležitým prvkom trvalo udržateľného rozvoja mobility. Významným spôsobom pomôže aj rýchlejšiemu rozvoju cykloturistiky.

V programovom vyhlásení vlády SR je cestovný ruch zahrnutý do viacerých oblastí. V rámci ekonomickej diplomacie bude vláda SR venovať pozornosť dobudovaniu systému jednotnej prezentácie Slovenska v zahraničí s osobitným dôrazom na maximálnu mieru synergie kultúrnych hodnôt, ekonomických záujmov a na podporu cestovného ruchu.

V 3. časti zameranej na trvalo udržateľný hospodársky rozvoj sa vláda zaväzuje podporovať rozvoj nemotorovej, predovšetkým **cyklistickej dopravy**.

Potenciál cestovného ruchu na Slovensku predstavuje súbor prírodných, kultúrnych a historických hodnôt. Ich bohatstvo v súčinnosti s aktivitami subjektov cestovného ruchu vytvára reálne predpoklady na perspektívny vývoj tohto sektora. Preto Slovensko z hľadiska vízie chápeme ako krajinu s vyspelým cestovným ruchom, ktorý bude medzinárodne konkurencieschopný, s rozvinutým a kvalitným destinačným manažmentom, kvalitne poskytovanými službami, dostatočne vzdelaným a kvalifikovaným personálom, v jasnej koexistencii s ochranou prírody, kultúrnymi hodnotami a zachovaním kultúrneho a prírodného dedičstva.

Strategický cieľ cestovného ruchu na Slovensku musí vychádzať z jeho vývoja, potenciálu a v neposlednom rade z prijatých dokumentov. Ide predovšetkým o Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016 a Koncepciu územného rozvoja Slovenska. Strategický cieľ preto možno definovať ako potrebu zvyšovania konkurencieschopnosti cestovného ruchu pri lepšom využívaní jeho potenciálu, so zámerom vyrovnávať regionálne disparity a vytvárať nové pracovné príležitosti. Ide o takmer identický strategický cieľ, aký stanovila už uvedená Nová stratégia cestovného ruchu SR do roku 2013. Je potrebné nielen pokračovať v začatých aktuálnych procesoch, ale na základe nových poznatkov a východísk definovať nové čiastkové ciele:

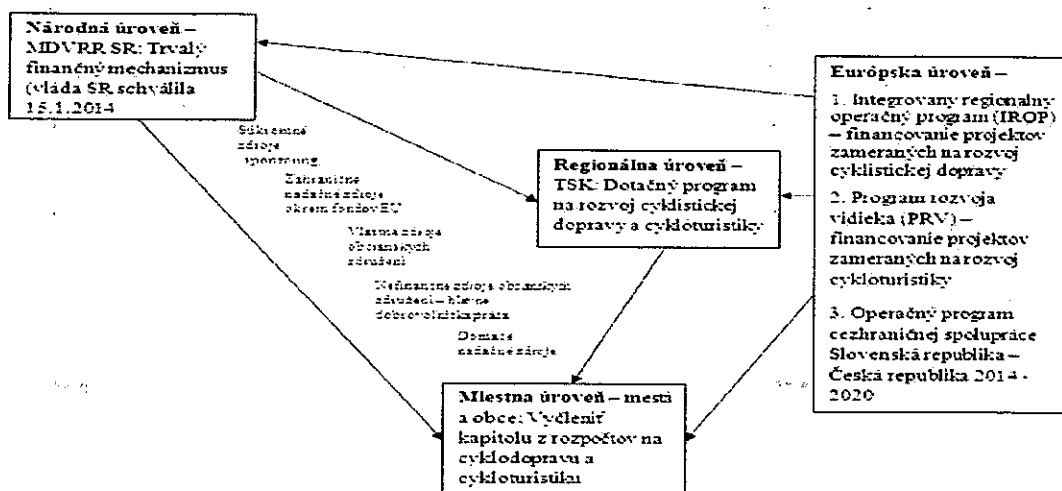
- sústrediť pozornosť na inovácie existujúcich produktov cestovného ruchu na základe trendov v dopyte po cestovnom ruchu,
- lepšie využívať prírodný a kultúrohistorický potenciál Slovenska podporou cieľových miest, kde už existuje stabilizovaný dopyt kľúčových trhov (nepodporovať nové cieľové miesta s nestabilnými segmentmi trhu, ktoré neprinesú dostatočný synergický efekt),
- podporovať cieľové miesta s dostatočným prírodným a kultúrohistorickým potenciálom v zaostávajúcich regiónoch s vysokou mierou nezamestnanosti a tak vytvárať nové pracovné príležitosti.

V rámci prípravy Partnerskej dohody SR na programové obdobie 2014 – 2020 sa vláda zaviazala vytvárať podmienky na realizáciu rozvoja cykloturistiky, pešej turistiky a vodnej turistiky. Kroky k zabezpečeniu cieľov rozvoja cykloturistiky definuje „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“, ktorú vláda SR schválila uznesením č. 223/2013. Ide nielen o budovanie a značenie cyklotrás, ale aj vytvorenie legislatívnych a technických podmienok a hľadania optimálneho finančného zabezpečenia ich výstavby a následne prevádzky. Súčasne je potrebné v spolupráci s Klubom slovenských turistov (KST) hľadať riešenie, predovšetkým finančné zabezpečenie, budovania a značenia turistických chodníkov a trás, vrátane dobudovania infraštruktúry pre návštevníkov v územiach s prírodnými hodnotami (chodníky, náučné chodníky, cyklotrasy, informačné centrá a i.) a o tvorbu a podporu aktivít pre návštevníkov v chránených územiach (sprevádzanie návštevníkov v prírode, ekovýchovné podujatia a pod.)

Vláda SR schválila dňa 15. januára 2014 svojim uznesením č. 27/2014 – Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike zriadenie samostatného programu v rozpočte MDVRR SR – Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky od 1.1.2015

- možnosť uplatňovať si od roku 2015 každoročne v štátnom rozpočte čiastku v objeme 10-15 mil. € (2-3 €/obyvateľ/rok) na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky
- vytvorenie stabilného dotačného mechanizmu na prerozdelenie financií oprávneným žiadateľom (VÚC, mestá, obce, združenia obcí a občianske združenia)

Model financovania cyklistickej dopravy a cykloturistiky



C. NÁVRH RIEŠENIA

C.1 Návrh cyklotrasy Vrbové - Piešťany

Pre trasu Vrbové - Piešťany boli navrhnuté dve riešenia samostatnej cyklistickej cestičky, bez účasti automobilovej dopravy. Prvou je využiť nevyužívanú železničnú trať. Druhý návrh rieši cyklistickú cestičku v súbehu so železnicou. Práve pre potreby užívania cyklotrasy pre bezpečné nemotorové dopravné spojenie mesta Vrbového a mestom Piešťany a príslahlými obcami Trebatice a Krakovany je potrebné navrhnuť obojsmernú cyklotrasu s pevným povrchom a takého šírkového usporiadania, aby sa po nej bezpečne prepravovali nielen cykloturisti ale hlavne obyvatelia dochádzajúci do blízkych miest a obcí za prácou s použitím cestných bicyklov, pretože takáto cyklotrasa má prísnejšie požiadavky na parametre a bezpečnosť ako cyklistický chodník alebo zelená cyklocesta pre cykloturistov.

V oboch variantoch sa počíta s pripájaním cyklistov z jednotlivých miest a obcí na spojnicovú cyklistickú cestičku po miestnych komunikáciách, prípadne po jestvujúcich cyklotrasách.

Podľa príručky pre nemotorovú dopravu, šport a turizmus sa nemotoristické komunikácie majú navrhovať tak, aby boli dostatočne široké pre dvoch cyklistov vedľa seba väčšinu času a s možnosťou vyhnúť sa bezpečne oproti idúcim cyklistom. Rôzne šírkové usporiadania na trase je akceptované.

Stúpanie viac ako 6% len v minimálnej miere a pokiaľ je to možné, odporúčame vyhnúť sa takýmto miestam. V horských partiách a sedlách maximálne stúpanie 10% na krátkych úsekoch. Trasa by mala byť zjazdná za každého počasia a počas celého roku. Riešené územie je rovinaté odporúčané stúpanie nie je problém dodržať vo variante 1 a okrem krátkych úsekov aj vo variante 2. Dopravné značenie bude v projekte riešené podľa vyhlášky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva cestný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Navrhovaná cyklotrasa je riešená ako nenáročná, samostatná nemotorová komunikácia obojsmerná s nízkou a strednou rýchlosťou pohybu, s kvalitným jemným povrchom. Variant 1 je možné zaradiť medzi násypové zelené cesty, z dôvodu vedenia po trase bývalej železnice, ale s tvrdým asfaltovým alebo jemným betónovým povrchom. Podľa STN 73 6110 sa jedná o kategóriu cesty D2 – cyklistické komunikácie. Šírka cestičky bude 3,0 m.

- Navrhovaná cestička by mala vyhovieť aj podmienkam trasy pre **nemotorovú dopravu**, využívaná za účelom prepravy na menšie vzdialenosti v bežnom živote – zamestnanie, nákupy a návšteva inštitúcií, kde sa môžu pohybovať cyklisti a popríklad aj ľudia na kolieskových korčuliach a rovnako aj ako trasa na **športové a turistické vyžitie**, ktorú využívajú obyvatelia a turisti za účelom športu a rekreačných aktivít. V zahraničí je zvykom uvádzať minimálny priestor potrebný pre dvoch cyklistov vedľa seba 3,0 m, teda šírka každého pruhu by mala byť 1,5m. STN 73 6110 výnimočne povoľuje aj šírku 1,25 m pre každý pruh, čo znamená šírku 2,5 m pre obojsmernú cyklistickú komunikáciu. Len vo veľmi stiesnených podmienkach je možné použiť šírku 1,0 m.

Variant 1

Prestavba železničnej trate na cyklistickú cestičku si vyžiada vybratie koľajových polí a ich demontáž, odvezenie na skládku, úpravu podložia budúcej cyklistickej cestičky a pokládku dvoch vrstiev asfaltového betónu, úpravu a rekonštrukciu premostení vodných tokov a doplnenie dopravného značenia a dopravných zariadení. Pretože v

úseku jazdili vlaky, vychádza sa z toho, že podložie je tu dostatočne zhutnené. Pri budovaní trasy sa teda využije tento benefit minulého užívania. Predpokladá sa, že bez spevňovania podložia by sa hlavne robil zvršok, ktorý by mal fungovať ako bezpečná asfaltová cyklotrasa, ktorá bude spĺňať podmienky cyklotrasy európskych štandardov.

Predpoklad bol, že náklady na cyklotrasu nebudú vysoké nakoľko ide o rovný povrch bez komplikovaných prevýšení terénu.

Variant 2

Druhým variantom a alternatívou pre vedenie cyklistickej cestičky v mieste železničnej trate je vybudovanie novej cestičky pozdĺž jestvujúcej trati.

Pre cyklistickú cestičku je v prvom rade potrebné nájsť vhodnú trasu tak, aby smerovo a výškovo vyhovovala normovým požiadavkám.

Preto spracovateľ uskutočnil prieskum v teréne za účelom určenia alternatívnej trasy, ktorý dokladá fotografiami. Po prejdení celej trasy sa ako vyhovujúcejší javí priestor južne od železnice, pretože po severnej strane sa nachádza nadzemné vedenie VN, súkromné polia, objekt bývalej stanice v Krakovanoch a podobne. Pretože VN vedenie je situované v bezprostrednej vzdialenosti v súbehu so železnicou a má svoje ochranné pásmo, nie je možné viesť cyklistickú cestičku ani cyklistický chodník v súbehu s traťou medzi traťou a vedením. Od majetkovej hranice parciel železníc sa nachádzajú súkromné polia teda orná pôda mimo zastavaného územia, poľnohospodársky využívaná, kde sú zložité majetkové vzťahy a záber poľnohospodárskej pôdy.

Ani vedenie cestičky po južnej strane však nie je bezproblémové. Pozemky majú množstvo majiteľov, vo veľkej miere je priestor pozdĺž trate zarastený vzrastlou zeleňou alebo zarastený náletovými drevinami, kde by bolo nutné riešiť rozsiahle výrubu a následne aj úpravu terénu vo vzťahu na železnicu v miestach prípadného prechodu cez železnicu. Taktiež výrazné šírkové problémy sú v dotyku s cestou II/499 medzi Krakovanmi a Trebaticami. Neprípustné výškové rozdiely za priecestím cez cestu II/504 bude potrebné riešiť násypmi. Rovnako treba vybudovať nové premostenia vodných tokov. No najzásadnejším problémom je križovanie s diaľnicou, kde je potrebné prekonať pomerne veľkú vzdialenosť mimoúrovňovo, napr. lávkou. Realizácia lávky si vyžaduje prípravu projektovej dokumentácie, rokovania a konania (územné, stavebné, príp. posúdenia vplyvov na životné prostredie) a nezanedbateľnou bude aj cena samotného diela, predpokladáme, že bude činiť asi štvrtinu až tretinu všetkých nákladov.

V prípade realizácie konkrétnej z navrhovaných cyklotrás bude potrebné postupovať v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej EIA).

C.2 Územnoplánovacia dokumentácia a cyklistická infraštruktúra

Územnoplánovacia dokumentácia je základným nástrojom územného rozvoja, slúži pre sústavné a komplexné riešenie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia, určenia zásad, vecnej a časovej koordinácie činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja. Preto je veľmi dôležité ukotvenie cyklistickej infraštruktúry v územnoplánovacom procese. Je nevyhnuté pre systematické plánovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktorá má svoj územný priemet a nevyhnutne sa dostáva do kontaktu s inými územnými systémami. Nie všetky stupne územnoplánovacej dokumentácie sa problematikou cyklistickej infraštruktúry

zaoberajú v rovnakom rozsahu, ale odstupňovane. Územný plán celoštátneho rozsahu Koncepcia územného rozvoja Slovenska sa cyklistickou dopravou ako dopravným systémom nezaobera. Začína to a hlavné ťažisko riešenia tejto problematiky je regionálneho charakteru leží na územných plánoch regiónov. Ale aj to riešenie cyklistickej problematiky v územných plánoch regiónov má koncepčný charakter, ale do Územných plánov obcí a miest sa preberajú z nich záväzné regulatívy cyklistickej infraštruktúry, ktoré ďalej Územné plány miest a obcí spracovávajú v zodpovedajúcej obsahovej a lokalizačnej podrobnosti.

Môže byť aj opačný smer procesu, tiež sa využíva, v rámci spracovania kapitoly cyklistickej dopravy sa do Územného plánu regiónu od obcí a záujmových združení preberané podklady z miestnej úrovne, ktoré sa potom zapracujú do regionálnych súvislostí a - v prípade ich súladu s koncepciou - sú prevzaté do regionálnych riešení

Spracovanie tejto štúdie má charakter územnoplánovacieho podkladu, určeného na zapracovanie koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy Trnavského samosprávneho kraja, ako celku. Cieľom je riešiť komplexne cyklistickú infraštruktúru a hlavne riešiť dva zásadné účelové typy trás:

- dopravno-obslužné
- cykloturistické.

Zámerom bude vytvoriť územnoplánovací podklad vybavený náležitostiami pre jeho prevzatie do prípadných zmien a doplnkov Trnavského samosprávneho kraja.

V riešenom území, všetky dotknuté obce a mestá majú vypracovaný územný plán obce alebo mesta. V každom tomto územnom pláne je cyklo doprava deklarovaná ako potrebný a užitočný činiteľ pre rozvoj cykloturistiky a rozvoja cestovného ruchu.

C.3 Cyklistika ako súčasť cestovného ruchu, využitia voľného času

Potenciál cestovného ruchu na Slovensku predstavuje súbor prírodných, kultúrnych a historických hodnôt. Ich bohatstvo v súčinnosti s aktivitami subjektov cestovného ruchu vytvára reálne predpoklady na perspektívny vývoj tohto sektora.

Kúpeľný a zdravotný cestovný ruch je na Slovensku dobre rozvinutý. Prírodné liečebné kúpele majú nezastupiteľnú úlohu v prevencii chorôb. Kúpeľná liečba pomáha predchádzať civilizačným ochoreniam. Slovenské liečebné kúpele zaraďujú do svojho programu rôzne služby (wellness, víkendové pobyty na skrášľovanie, odbúravanie stresu a cyklistické aktivity) aj pod lekárske dozorom. Oblasť Piešťan má rozvinutý cestovný ruch preto sa predpokladá, že budovaná cyklistická cestička bude veľmi vyhľadávanou aj zo strany návštevníkov kúpeľného mesta a bude možné týmto návštevníkom záujmových miest a obcí ponúknuť aktivity akými sú:

- Cykloturizmus – cestovanie na bicykli z dôvodu voľno časových aktivít, bicyklovanie je integrálnou súčasťou turistického zážitku.
- Cyklo výlety – voľno časová aktivita na bicykli najčastejšie uskutočňovaná z miesta bydliska trvajúca viac ako 3 hodiny. Často sú tieto typy výletov uvádzané ako cyklo exkurzie. Môžu byť súčasťou dlhšej dovolenky.

Dôležité sú aj motivačné faktory užívateľov cyklotrás ako napr:

- Cykloturisti sú k bicyklovaniu motivovaní predovšetkým zdravotnými dôvodmi (fyzická aktivita), možnosťou oddychu a tiež získaním nových poznatkov o nových lokalitách. Menšiu úlohu hrá cenová dostupnosť, atraktivita krajiny a pohodlie počas pobytu.
- Najdôležitejšími faktormi pre cykloturistov pri výbere destinácie sú bezpečnosť (cesty s nízkou intenzitou dopravy), dobrá orientácia v teréne (dostatočné cykloznačenie), možnosť variant pri výbere trasy a turistické služby.

Aj pre vidiecky turizmus bude cyklotrasa veľkým prínosom. V obciach Trebatice a Krakovany sa začal rozvíjať vidiecky turizmus a poznávací turizmus s využívaním vidieckeho prostredia a jeho daností a rovnako aj prírodných a kultúrnych hodnôt v území. Obce obnovujú miestne a regionálne tradície, vytvárajú podmienky pre rozvoj služieb (ubytovania v súkromí, stravovania, športových a kultúrnych aktivít, vytvárajú

informačné strediská). Napríklad v obci Trebatice sa tradične uskutočňujú okrem iných kultúrnych podujatí Kapustové hody. V obci Krakovany zas každoročne bývajú folklórne slávnosti, prehliadka folklórnych súborov z čoho sa už stáva tradičný Župný festival kultúry. Pre každú takúto aktivitu v obci alebo v meste s náporom veľkého počtu návštevníkov, je vždy veľkým problémom automobilová doprava a parkovanie vozidiel. Preto cyklistická cestička by dosť veľkou mierou mohla pomôcť riešiť tento problém a zároveň aj zatriktívniť tieto podujatia.

C.4 Cyklistika ako súčasť dopravnej obsluhy územia

V riešenom území sa začal rozvíjať aj výrobný sektor. Vznikli na okrajoch obcí priemyselné areály, zvýšil sa záujem mladých rodín o bývanie na vidieku. Život na vidieku, v blízkosti kúpeľného mesta a mesta Vrbové s bohatou históriou, sa stáva atraktívnym. Preto vybudovanie cyklotrasy bude prínosom aj pre samotných obyvateľov, skvalitní sa ich život, presun za prácou, nákupmi, kultúrou a športovými aktivitami sa stane nezávislejším od prímestskej dopravy alebo automobilovej dopravy. Nehovoriac o tom že cyklistika je aj momentálnym trendom pre zdravý životný štýl. Preto je potrebné urobiť všetko pre rozvoj cyklotrás aj takúto nemotorovú dopravu hlavne za prácou. Veľmi pekným príkladom je cyklistická cestička spájajúca Krakovany s priemyselnou zónou na okraji obce medzi Krakovanmi a Trebaticami, ktorá prispela aj k pohodlnému a kratšiemu prepojeniu oboch obcí mimo cesty II/499.

C.5 Orientačný rozpočet stavebných nákladov na cyklotrasu

„Variant 1“ - prestavba železničnej trate na cyklistickú cestičku

Dĺžka dotknutej železničnej trate – 6 573 m

z toho:

- na drevených podvaloch 4 623 m
- na betónových podvaloch 1 950 m

Dĺžka železničnej trate v dotknutých katastrálnych územiach:

k.ú. Piešťany – 1 439 m

k.ú. Kocúrice – 1 184 m

k.ú. Trebatice – 1 716 m

k.ú. Stráže – 1 726 m

k.ú. Vrbové – 508 m

Počet priecestí a priechodov – 7

Počet premostení tokov a priekop – 5

<i>Práce a materiál</i>	<i>jednotková cena</i>	<i>cena</i>
Vybratie koľajových polí na drevených podvaloch – 3,251 €/m:		~ 13004 €
Vybratie koľajových polí na betónových podvaloch – 3,251 €/m:		~ 8 398 €
Rozobratie koľajových polí na drevených podvaloch – 6,127 €/m:		~ 28 325 €
Rozobratie koľajových polí na betónových podvaloch – 6,471 €/m:		~ 12 618 €
Odstránenie koľajového lôžka z kameniva po rozobratí koľaje - 3,981 €/m ³ :		~ 23 587 €
Rozobratie koľaje na drevených podvaloch – 4,713 €/m:		~ 21 788 €

Rozobratie koľaje na betónových podvaloch – 5,489 €/m:	– 10 704 €
Rezanie koľaje plameňom – 4,088 €/ks:	– 5 383 €
Ostatné práce, spojené s rozobratím a úpravou koľajiska:	– 20 000 €
Náklady na realizáciu cestičky pri šírke 3,0 m – a cene 23 €/m2:	– 453 537 €
Úprava priecestí a premostení:	– 15 000 €
Dopravné zariadenia – zábradlia, dopravné značenie:	– 20 000 €
Celkové náklady stavby:	– 632 344 €
Ceny sú uvedené bez DPH	

Cena stavby môže byť znížená v prípade, že vyťažený materiál zo železnice bude použitý na ďalšie použitie a recykláciu.

„Variant 2“ - realizácia cyklistickej cestičky súbežnej so železničnou traťou

Dĺžka cestičky v násypoch – 6 500
Dĺžka lávky nad diaľnicou – 80 m
Počet križovaní komunikácií a chodníkov – 7
Počet premostení tokov a priekop - 5

<i>Práce a materiál</i>	<i>jednotková cena</i>	<i>cena</i>
Náklady na realizáciu samotnej stavby cestičky v šírke 3,0 m (úprava terénu, zemnej pláne, teleso cestičky) – 60 €/m2:		– 975 000 €
Náklady na realizáciu lávky cez diaľnicu – 2 500 €/m:		– 200 000 €
Náklady na realizáciu nových priecestí a premostení:		– 50 000 €
Náklady na výrubu a náhradnú výsadbu:		– 50 000 €
Celkové náklady stavby bez majetkového usporiadania:		– 1 275 000 €
Ceny sú uvedené bez DPH.		

Náklady sú len informatívne a môžu sa meniť podľa zvolenej konštrukcie a materiálov cyklocestičky, novej lávky a premostení tokov.

Cena nie je konečná, pretože treba uvažovať s vysporiadaním majetkovo právnych vzťahov pod budúcou cyklistickou cestičkou.

C.6 Záver

Celospoločenskou snahou je využívať na cyklistické účely nevyužívané trasy železníc, lesných a iných nevyužívaných ciest, poľných ciest a hrádz vo voľnej krajine,

aby sa čo najmenej zasahovalo do krajiny a zachovali sa v riešenom území prírodné danosti a aby sa nenarúšala rovnováha a zachovala sa integrita daného územia.

Úsek zo stanice Vrbové cez k.ú. Vrbové vedie cez zastavané územie a čiastočne role. Na úseku k.ú. Trebatíc je prírodné prostredie zastúpené vodným tokom Holeška rozsiahlymi porastmi okolo tohto toku, poľnohospodárskou pôdou – roľami. Na úseku k.ú. Stráže sa nachádzajú prevažne role a rovnako aj v k.ú. Kocúrice, ktorý je tiež súčasťou riešeného územia. Pri prechode do k.ú. Piešťany sa na trase nachádzajú role a na záver trasy, ktorá končí pri kruhovom objazde na ceste II/499 pri nákupnom centre TESCO, sa prechádza zastavaným územím.

„Variant 1“

Výhody a kladné stránky:

- Jestvujúci koridor s upraveným násypom, bez potreby realizácie spodnej stavby
- Ideálny pozdĺžny sklon pre bezpečné užívanie trasy tak cestným ako aj terénnym bicyklom.
- Bez potreby realizácie nových technických diel (lávky cez vodné toky a lávka ponad diaľnicu D1)
- Nezasahuje sa do krajiny (bez výrubov, bez záberov poľnohospodárskej pôdy)
- Dodržané ochranné pásmo VN vedenia
- Bezkolízne prepojenie na miestne komunikácie obcí
- V rámci koridoru sa nachádzajú priestory vhodné pre doplnkové služby pre cyklistov
- Nižšie náklady na realizáciu
- Jednoduchšie usporiadanie pozemkov s jedným vlastníkom

Nevýhody a úpravy

- Nenávratne zrušená železnica
- Náklady s odstránením železnice
- Nové dopravné značenie
- Dobudovanie doplnkových služieb pre cyklistov

„Variant 2“

Výhody a kladné stránky

- Nová cyklotrasa, ktorá môže byť realizovaná aj vo väčšom (komfortnejšom) šírkovom usporiadaní
- Zachovanie jestvujúcej železnice

Nevýhody a úpravy

- Potreba vlastnícky usporiadať pozemky s mnohými vlastníkmi pre novú cyklotrasu
- Veľké množstvo vlastníkov pozemkov, ktoré sú členené podľa parciel registra E KN prevažne kolmo na železnicu
- Potreba záberu poľnohospodárskej pôdy pre nepoľnohospodárske využitie
- Budovanie nových premostení cez vodný tok
- Vybudovanie premostenia ponad diaľnicu D1
- Potreba výrubov drevín a krovitých porastov
- Vytváranie nových násypov a zárezov pre dodržanie pozdĺžneho sklonu trasy a výškových rozdielov pri prechode cez cestu II/504
- Riešenie dopravných priechodov cez železnicu, pri prechode z jednej strany na druhú, hlavne pri prepojení na miestne komunikácie
- Nové dopravné značenie

- Dobudovanie doplnkových služieb pre cyklistov
- Vyššie náklady na realizáciu novej trasy
- Náklady na opravu železničnej trate pri požiadavke jeho užívania
- Vyriešenie vlastníckych vzťahov pri rekreačnom využívaní železnice

Na základe prieskumu v teréne a porovnaní oboch variant, návrhu riešenia, materiálov a majetkových vzťahov sme dospeli k nasledovnému záveru:

Štúdia realizovateľnosti preukázala ako výhodnejšie riešenie realizovať „variant 1“ v trase jestvujúcej železnice.

D. PRÍLOHY

D.1 Stav železničnej trate - fotodokumentácia



Obr. 1 Železničná stanica Vrbové



Obr. 2 Železničná stanica Krakovany



Obr. 3 Spráchnivené podvaly



Obr. 4 Železnica v dotyku cesty II/499
a nadzemného VN vedenia



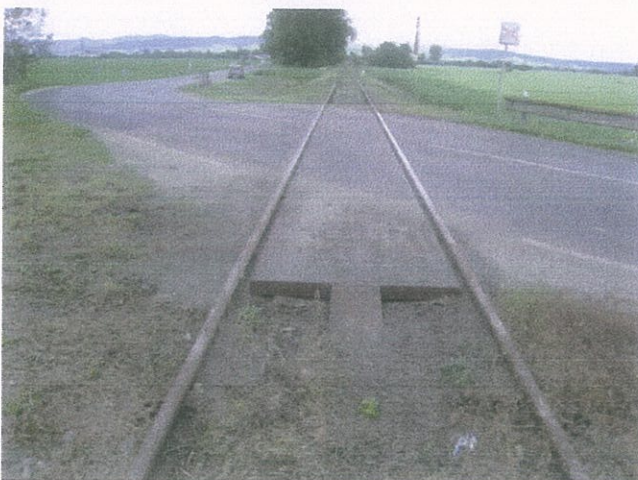
Obr. 5 Premostenie odvodňovacieho kanála



Obr. 6 Zlý stav podvalov a chýbajúce skrutky



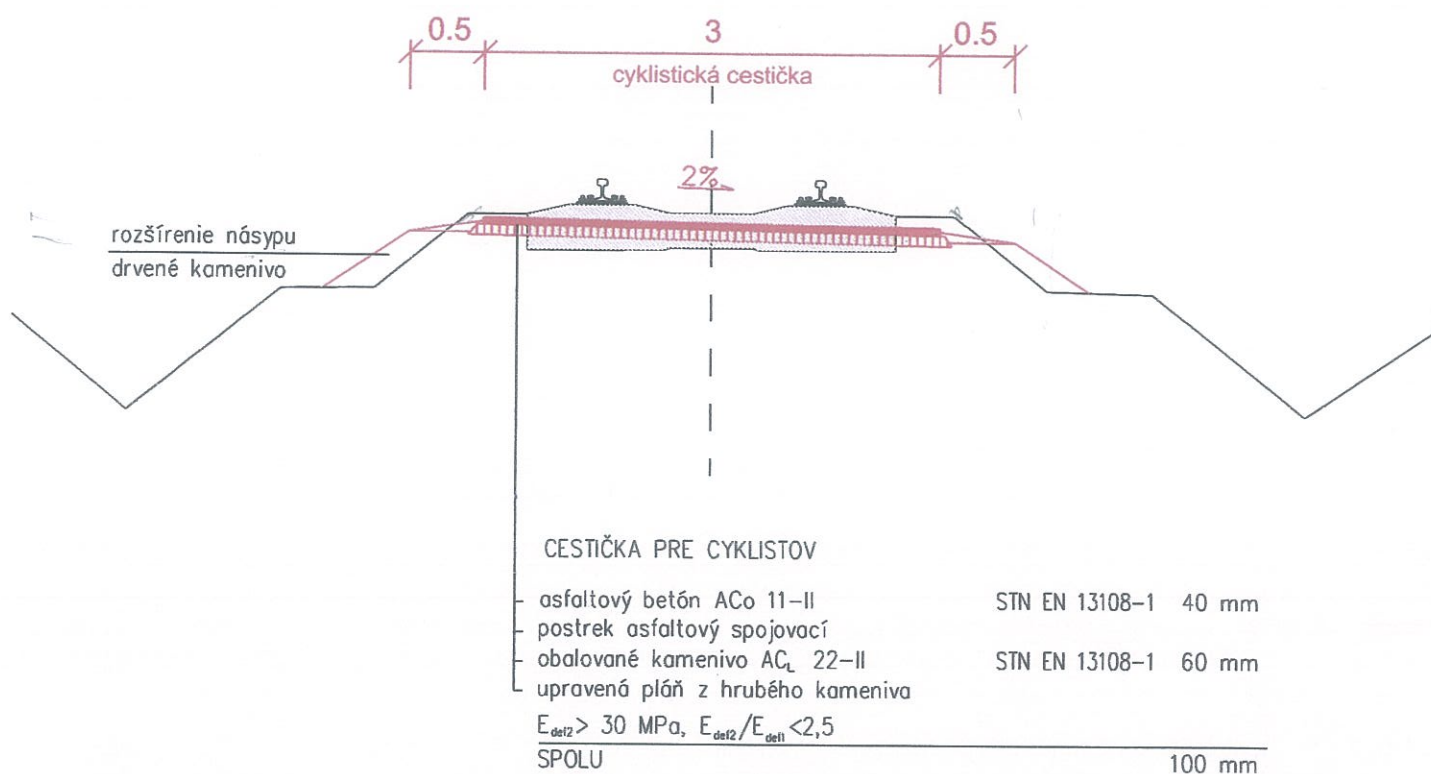
Obr.7 Železničná stanica Trebatice



Obr.8 Priecestie na ceste II/499



Obr.9 Priecestie s MK v Piešťanoch – koniec úseku



CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany, Trebatice

Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava

Spolupráca: ADD Plešťany, s.r.o., Brezová 2867/6, 921 01 Piešťany

Vzorový priečny rez železničnou traťou s cyklistickou cestičkou Výkr. č.3

Dátum: Jún 2014

Mierka: M 1:50

E. VÝKRESY

Zoznam výkresov:

Výkres č.1 – Priemet návrhu cyklotrasy Piešťany - Vrbové v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu, mierka 1 : 5 000

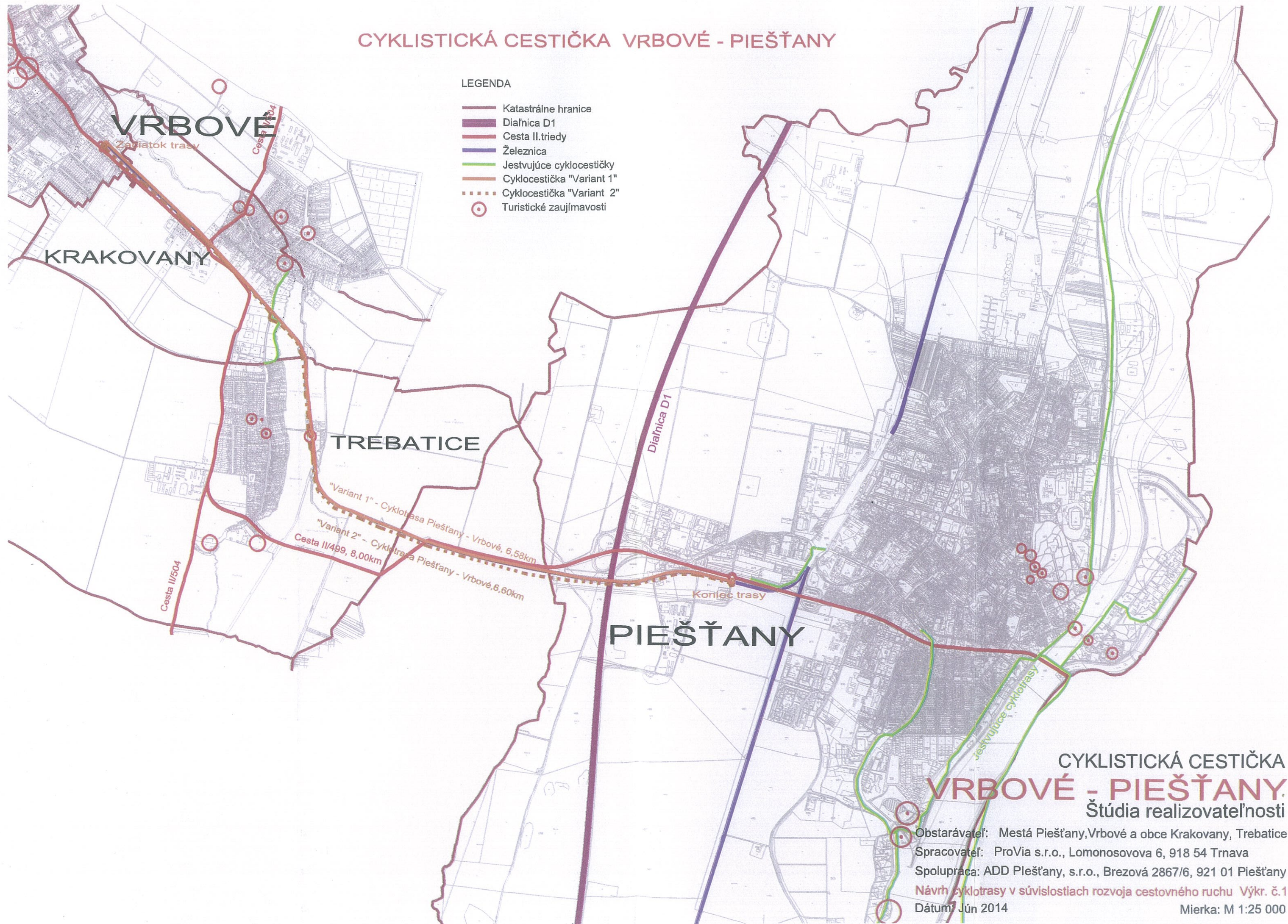
Výkres č.2 – Situácia vedenia trasy po železničnej trati, mierka 1:10000

Výkres č.3 – Vzorový rez cyklistickou cestičkou na železničnom spodku, mierka 1 : 50

CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY

LEGENDA

- Katastrálne hranice
- Diaľnica D1
- Cesta II. triedy
- Železnica
- Jestvujúce cyklocestičky
- Cyklocestička "Variant 1"
- Cyklocestička "Variant 2"
- Turistické zaujímavosti



CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany, Trebatice
Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava
Spolupráca: ADD Piešťany, s.r.o., Brezová 2867/6, 921 01 Piešťany
Návrh cyklotrasy v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu Výkr. č. 1
Dátum: Jún 2014
Mierka: M 1:25 000



Cyklistická cestička Vrbové – Piešťany

Štúdia realizovateľnosti

Posudok elaborátu:

Účelom spracovania posudku bolo poskytnutie odborného názoru na komplexnosť vstupných podkladov, dostatočnú dopravno-urbanistickú, dopravno-inžiniersku, technickú, bezpečnostnú, ekologickú a ekonomickú preukaznosť a odôvodnenosť záverov k návrhu riešenia zmeny funkčného využitia žel. trate Vrbové – Piešťany, a to ako samostatnej cyklistickej cestičky (variant „1“) na jej telese a v jej trase, a k návrhu jej vedenia v novej trase, v súbehu s traťou (variant „2“).

Základné údaje o elaboráte:

Obstarávateľ: mestá Piešťany, Vrbové, obce Krakovany a Trebatice
Spracovateľ: ProVia s.r.o. Trnava, v spolupráci s ADD Piešťany s.r.o. (opatrené
autorizačnými pečiatkami SAS a SKSI)

Dátum vyhotovenia: jún 2014

V posudku sa sledovali:

- súlad s platnou legislatívou, splnenie stanovených cieľov, určených v spolupráci spracovateľa so zadávateľom (časť A), dostatočnosť rozsahu spracovania vstupných údajov, informácií, podkladov a pod., ich analýza v rámci zhodnotenia súčasného stavu (časť B), a využitie v návrhu (časť C,E);
- vyváženosť a možná porovnateľnosť navrhovaných variantných riešení, ako aj preukazná podrobnosť technických riešení variantných trás, zodpovedajúca ich následnému finančnému posúdeniu.

Keďže spracovanie elaborátu v stupni „Štúdia realizovateľnosti“, tak názvom, ako aj rozsahom a obsahom, nespĺňa požadovanú náplň pre niektorý z druhov plánovacej alebo následnej projektovej dokumentácie, je otázne, v akom rozsahu je možné zaradiť ho medzi ÚPP v zmysle platnej či navrhovanej legislatívy stavebného zákona (komentár v časti „C2“ nie je postačujúcim zdôvodnením). Nie je to ani, v zmysle cestného zákona (návrh posledného znenia 2014), dopravno-inžinierska štúdia podľa platného TP DID 2012.

Štúdia realizovateľnosti („uskutočniteľnosti“, v zmysle odporúčaní EK a Metodiky MF SR 2009) je kategória ekonomická, dopĺňajúca (!) koncepčné a technické riešenia, ktoré ju predchádzajú, je ich súčasťou, ale najmä z ich údajov a záverov vychádza.

Z porovnania súladu s platnou legislatívou, uvedený elaborát je kompilátom nie plne ani adekvátne zodpovedajúceho koncepčného a technického návrhu v určitej rovine podrobnosti riešenia, spracovaného z nepostačujúcich (alebo absentujúcich) podkladov napr. prieskumov a rozborov(PaR) príslušných územnoplánovacích dokumentácií. Pri nedostatočnej prezentácii skutkového stavu dotknutého územia (stav dopravnej infraštruktúry), a jeho rozvoja, nie je možné zistiť, nakoľko je návrh kompatibilný so schválenými ÚPD (VÚC, dotknuté sídla) či ďalšími spracovanými materiálmi.

V časti „A“ vytýčené ciele, zdôvodňujúce spracovanie štúdie na podporu a pre súčasné trendy všestrannej podpory rozvoja cyklistickej dopravy, rovnako jej dennej i turistickej zložky, sú prínosné, akceptovateľné, prijateľné pre väčšinu obyvateľstva, ktoré bicykel tradične, bežne v tomto území využíva, a chce ho aj naďalej, ba v ešte väčšej miere, využívať. Je zrejmé, že extrémny rozvoj motorizmu a individuálna motorová doprava na krátke vzdialenosti zhoršili v posledných desaťročiach koexistenciu s cyklistami na jestvujúcej cestnej infraštruktúre, čo vyvoláva, okrem iných negatívnych javov, najmä zhoršenie dopravnej bezpečnosti a možný pokles jazd cyklistov na cestách II. a III. tr., MK a poľných či iných účelových komunikáciách v dotknutom území. A to aj napriek existujúcim dopravným značeniam a iným ochranným úpravám. Zlepšenie tohoto stavu je preto potrebné objektívne posúdiť a uviesť aspekty navrhovaných riešení a ich následné dopady.

Uvádzané ciele sú len zámermi. Je potrebné uvedomiť si rozsah problematiky a vzájomné súvislosti, potrebu ich odprezentovania, a až na základe prerokovania týchto zámerov rozhodnúť o spôsobe zabezpečenia postupných krokov finančného krytia, potrebného na obstaranie príslušných dokumentov, ako aj etapizácie výstavby – na základe výberu nie iba z dvoch, ale z viacerých možných variantov riešenia.

V časti „B“ niektoré dôležité fakty a údaje, ktoré boli zistiteľné z rôznych zdrojov, alebo ktoré bolo potrebné potvrdiť určitými prieskumami, nie sú zahrnuté do materiálu, príp. dostatočne preukazne a v potrebnom rozsahu skomentované.

V časti B1, pri údajoch o intenzite dopravy na II./499, nie je uvedené, odkiaľ boli prevzaté. Napr., ak je to prevzaté z údajov profilových periodických sčítaní SSC s hodnotami RPDI, okrem skladby motorovej dopravy je v sledovanom profile uvedený aj počet cyklistov, čím sa dá vysledovať dlhodobé kolísanie intenzít, skladby a zmien v zaťažení. Pri 2065 voz./h chýba údaj, či táto kapacita postačuje, a na aký dlhý výhľad. Nezistovali sa zámery

možných (plánovaných) úprav II./499 v rámci priesťahov sídlami a v súlade s ich schválenými ÚPD – vrátane riešenia cyklistickej infraštruktúry a jej vybavenosti. Neskúmali sa ani možné súbehy postupného budovania cyklotrasy v rôznom priečnom usporiadaní popri II./499 v extravilánoch. To isté platí aj o overení možnosti vedenia cyklotrás u ostatných ciest a ich potrebného vzájomného prepojenia v záujmovom území.

Chýbajú akékoľvek údaje o verejnej autobusovej doprave.

V elaboráte (viď B4) nie sú zdokladované súčasné/výhľadové objemy, smerovanie, účely jazd cyklistov, ich časové rozloženie a ďalšie dopravnoinžinierske ukazovatele a rozbor/prognózy cyklistickej dopravy v jednotlivých dotknutých sídlach.

Rovnako absentujú konkrétne údaje o nehodovosti cyklistov, počty a analýzy príčin nehôd cyklistov, najmä pokiaľ sa stali v súvislosti s priestorovými a technickými parametrami ciest.

Využitie železničnej trate na cyklistickú cestičku (viď B3), vzhľadom na vek, technický stav a súčasné neplnenie si funkcie v dopravnej a prepravnej obsluhu územia, je určite lákavou možnosťou najmenej problémového riešenia, po každej stránke výhodného pre riešenie cyklotrasy v jej telese. Navyše pritom odpadajú problémy s vysporiadaním vlastníctva k pozemkom. Neporovnáva sa ale, na zodpovedajúcej úrovni, s výhodami cyklocestičky pri tejto trati aj iná možnosť jej využívania, nezohľadňuje sa neopomenuteľná historická hodnota trate a posúdenie iných možností jej zatraktívnenia rôznymi druhmi železničnej prepravy po nej.

Trendy likvidácie nerentabilných tratí síce u nás nadobúdajú na intenzite, prevzaté údaje v B3 nie sú však adekvátnym argumentom. Súčasne ale je tu neopomenuteľná (zo strany EÚ a EK – pozri: Biela a Zelená kniha o doprave), dlhodobá podpora rozvoja ekologických hromadných dopráv, t.j. aj takýchto „starých“ železničných tratí, staníc a ich rôznorodého využitia (čo je bežné v zahraničí).

Všeobecné informácie, ktoré boli prevzaté z Internetu, nemôžu nahradiť konkrétne (chýbajúce) vyjadrenie príslušnej sekcie MDVRR SR k tejto trati. Rovnako, ako neuvádzané (!) vyjadrenia „väčšiny zainteresovaných“. Jediným, po odbornej stránke akceptovateľným, dokladom o priestorových danostiach žel. trate by bola grafická príloha jej pasportu, táto ale chýba.

Keďže vývoj a prognóza cyklistickej dopravy v TSK nie je zdokladovaná, upozornenia na príslušné vládne aktivity v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy a cyklistickej infraštruktúry plnia tu iba funkciu všeobecnej informácie. Rovnako, ako celá časť „B7“ a „C3“, a sú preto nadbytočnými.

Naopak, popis Vážskej a Malokarpatskej cyklotrasy, ako aj ďalších neuvedených existujúcich a plánovaných cyklotrás, je pre celkovú orientáciu

a posúdenie plošného rozvoja cyklistickej dopravy v území veľmi dôležitý. Pritom tieto trasy bolo vhodné doplniť a prezentovať aj graficky, aby boli jasné ich prepojenia – existujúce/plánované/chýbajúce, a ich väzby na jednotlivé sídla, príp. prejazd cez ne, napojenia a pod..

Časť „C“ popisuje návrh cyklotrasy v dvoch variantoch.

Obidva varianty sú riešením trasy „z bodu A do bodu B“ na železnici, bez väzby na inú infraštruktúru cyklistickej dopravy, resp. infraštruktúru, vhodnú pre cyklistickú dopravu. Obidva varianty majú rovnakú dĺžku aj smerovo totožnú trasu. Začiatok je na železničnej stanici vo Vrbovom, bez riešenia pripojenia na existujúcu dopravnú cestnú infraštruktúru. Koniec pri oboch v 6.58km (6,60km var.2) je v okružnej križovatke na št. c. II./499 bez riešenia prejazdu cez ňu.

Obidva varianty sú (možno) najkratším cyklistickým spojením Vrbového s Piešťanmi, sú bezkolízne – až na úrovňové križovania s automobilovou dopravou na II./504, II./499. Sú vhodné prevažne na cesty bicyklom do zamestnania a škôl (podľa počasia). Ale nie sú vhodné na cykloturistiku (nevedú priamo cez turistické atraktivity).

Variant 1 uvažuje so zrušením železničnej trate, odstránením železničného zvršku a vybudovaním cyklistickej cestičky. Odstránenie železničného zvršku je definitívne, železnica je nenávratne stratená pre železničné aktivity (lokálna osobná a nákladná doprava, lokálny rekreačný „vláčik“, drezina a pod.).

Variant 2 je uvažovaný ako samostatná cyklistická cestička, trasa je tesne primknutá k železničnej trati. Vedenie trasy nevyužíva možnosti územia, vyhýba sa jeho atraktivitám. Vhodnejšie by bolo primknúť trasu cyklistickej cestičky k cestám II.tr.III.tr a MK. Tu by boli aj rovnaké problémy, ako pri trasovaní popri železnici (výkup pôdy, výstavba objektov). Ako vhodnejšie sa javí využitie poľných ciest, ich vyhodnotenie v kombinácii s cestami II./504 a III./05121 aj za cenu čiastočného predĺženia cyklistickej trasy. A v obciach - využitie miestnych komunikácií s minimálnym zaťažením automobilovou dopravou.

V časti C5. uvedený rozpočet stavebných nákladov u oboch variantov je nevyvážený a neúplný, a to aj, čo sa týka podrobnosti sledovania nákladov na jednotlivé úkony. Napriek tomu, mal by byť len jedným z kritérií pre posudzovanie vhodnosti výberu variantov. Zohľadnenie aj ďalších kritérií môže mať pri rozhodovaní väčšiu váhu, ako len finančné porovnanie.

V časti „E“ sú návrhy odprezentované iba ich zakreslením do situácie v mierkach M 1:25.000 a M 1:10.000, čo nie je postačujúce pre odborné posúdenie návrhu vedenia trás.

Záver a odporúčanie:

V platnej legislatíve - stavebnom zákone, ani v návrhu nového stavebného zákona, nie je uvedený druh tejto štúdie. Mohla by byť len súčasťou navrhovaného zadania, ako ekonomická súvaha pre urbanisticko-dopravnú štúdiu vo viacerých variantoch – a tento druh ÚPP (územno-technického podkladu) by sa prerokoval s dotknutými orgánmi, organizáciami, právnickými a fyzickými osobami (v zmysle správneho poriadku a stavebného zákona).

Zdôvodnenie spracovania predmetnej Štúdie realizovateľnosti

„...ako podkladu...pre vytvorenie presvedčivého podkladu, potrebného pre ukončenie rokovaní a doriešenie pochybností či rozdielných názorov na vedenie cyklotrasy vo vzťahu k nevyužívanej železničnej trati Piešťany - Vrbové...“ nebolo v štúdiu zdokladované žiadnymi ďalšími záznamami z rokovaní či prílohami.

Zdôvodnenie je základom pre definitívne rozhodnutie, a mali by k tomu dať svoje relevantné stanoviská tak obyvatelia dotknutých obcí regiónu, ako aj príslušné rezorty, do pôsobnosti ktorých tento zámer patrí.

Toto rozhodnutie by malo byť východiskovým bodom pri koncipovaní akéhokoľvek zadania. Nie je možné obísť prognózu dopravného rozvoja a rozhodnúť len na základe momentálneho trendu rozvoja cyklistickej dopravy na úkor jestvujúcej železničnej trate, ktorej zachovanie má predpoklad viacúčelového využitia – čo dokazujú mnohé zahraničné realizácie.

Nezodpovedné rozhodnutie zrušenia trate (ako nezvratný počin) by malo z časového/prognózneho hľadiska kontraproduktívny význam.

V Bratislave 28.4.2015



Vypracovali:

Ing. Anna Kollárová, autor. stav. inžinier,

Ing. Arch. Arnošt Mitske, autor. architekt,

Ing. Oto Mošovský - členovia COS D SZSI

(Celoštátnej odbornej skupiny Doprava,

Slovenský zväz stavebných inžinierov)

Posudok bol spracovaný na základe objednávky zo dňa 17.4.2015-04 formou zmluvy o dielo v zastúpení zadávateľov:

Občianske združenie ČANGO Piešťany, Vladimír Vacula, predseda OZ Čango a obyvatelia Piešťan

Petr Veverka, člen Kultúrnej komisie pri MsÚ Piešťany, Branislav Neumair, členovia Seniorského parlamentu mesta Piešťany, ustanoveného 16.4.2015.

Petr Veverka, Teplická 23/140, 921 01 Piešťany,
člen seniorského parlamentu ustanoveného OI Spoločne pre Piešťany dňa 16.4.2015

Adresát:

Komisia pre výstavbu a dopravu pri mestskom zastupiteľstve v Piešťanoch.

Vážený pán Ing. Remo Cicutto, predseda komisie a členovia komisie,

dovoľujem si Vám predložiť časť príspevku, ktorý som predniesol na 1. zasadnutí MsZ Piešťany a prosím o prerokovanie mojich občianskych námetov:

*** na možnosť využívania železničnej trate Piešťany – Trebatice – Krakovany – Vrbové za účelom rozšľabania cestovného ruchu v Piešťanoch a príľahlých obciach Trebatice, Krakovany a meste Vrbové ako aj pohľadom na uvažovanú stavbu cyklotrasy z Piešťan do Vrbového**

Na železničnej trati Piešťany – Trebatice – Krakovany – Vrbové je v súčasnosti prevádzka príľžitostnými nostalgickými jazdami a jazdami na pákových drezínach a šľiapacích drezínach (počas medzinárodných majstrovstiev Slovenska v jazde na pákových drezínach).

Je tu možné vykonávať aj nákladnú dopravu pre príľžitostného záujemcu (napr. pre podniky v priemyselných parkoch Trebatice, Krakovany, Vrbové).

V prípade ponuky tejto trate Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja do užívania VUC Trnava, navrhujem uskutočňovať na tejto trati a príľahlých pozemkoch:

- od marca do októbra rekreačnú dopravu šľiapacími drezínami, v kombinácii s pravidelnými sezónnymi vlakmi (využitie turistami, kúpeľnými hosťami a občanmi regiónu)
- tréningové jazdy športových družstiev na pákových drezínach
- medzinárodné majstrovstvá Slovenska v jazde na pákových drezínach
- medzinárodné prehliadky motorových a nemotorových drezín
- medzinárodné podujatie „RUŠŇOPARÁDA“
- využívať železničnú trať pre „zácvikové poznávacie jazdy rušňovodičov“

navrhujem vybudovať:

- v železničnej stanici Vrbové „Múzeum železničnej dopravy piešťanského regiónu vo vagóne“ a malé rušňové depo
- v železničnej stanici Vrbové „Turistický hotel vo vagóne“
- v železničnej stanici Vrbové reštauráciu „Jedáľenský vozeň“
- v železničných staniaciach Piešťany, Trebatice, Krakovany, Vrbové požičovne bicyklov
- v železničných staniaciach informačné centrá príľahlých obcí a miest
- v železničných staniaciach detské ihriská

ďalej navrhujem:

- v budúcnosti, po rekonštrukcii železničného zvršku trať elektrifikovať a vytvoriť na nej modernú prímestskú dopravu

S ohľadom na príľažlivé navrhované využívanie železničnej trate, za účelom rozvoja cestovného ruchu, k možnostiam aktívneho odpočinku, športového využitia, ku vzdelávacím aktivitám a s možnosťou vzniku nových pracovných príľžitostí, navrhujem riešiť stavbu cyklotrasy vedľa železnice alebo na iných vhodných trasách (súbežne so štátnou cestou alebo cestou v smere na Veľké Orvište).

V súčasnosti je trať využívaná na podujatia, ktoré sú organizované hľstkou nadšencov.
Je však potrebné zapojiť samosprávy príľahlých miest a obcí do využívania nesmierneho potenciálu, ktorý táto trať má!!!

* dovoľte mi pripomenúť nepekňý pohľad na nevyužívané priestory železničnej stanice v Piešťanoch (priestor bývalej staničnej reštaurácie, priestor bývalého kultúrneho strediska na železničnej stanici v Piešťanoch a priestor tzv. Predstaničného námestia).

Navrhujem, aby v spolupráci s predstaviteľmi ŽSR a v spolupráci so Službami mesta Piešťany, prípadne v spolupráci s miestnymi podnikateľmi a majiteľmi pozemkov bola zjednaná náprava – v duchu predvolebného hesla pána primátora Miloša Tamajku, M.B.A:

Piešťany mesto možností objavme ich

A ZMENA KTOREJ VERÍME

Dovoľte mi informovať Vás aj o uznesení č.10

z 1. zasadnutia Kultúrnej a názvoslovnej komisie, konanej dňa 26.1.2015 v zasadačke MsÚ Piešťany:

Komisia odporúča rokovať so SLKP, a.s.

vo veci záchrany národnej kultúrnej pamiatky liečebného domu Slovan, prípadne ďalších kúpeľných domov v blízkosti mestského parku ako aj s vlastníkami hotela Lipa, ktorý je potrebné taktiež zrekonštruovať.

S pozdravom

Petr Veverka

riadny člen Kultúrnej a názvoslovnej komisie.

Člen seniorského parlamentu poverený

splnomocnený zastupovať SP

v Komisii pre dopravu a výstavbu

v Piešťanoch 8.6.2015