

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. (opätrené
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 (a absentujúcich) podkladov - PaR. 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 súbegy 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 jász cyklistov, ich časové rozloženie a ďalšie dopravno-inžinierske 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 neopominuteľná 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 dopravy, 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 CD a CI 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.

Závery 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.