

## Pripomienky k štúdiu cyklotrasy Patrónka

**Autor:** Cyklokoalícia, [info@cyklokoalicia.sk](mailto:info@cyklokoalicia.sk), dátum: 26.4.2017

Projektant sa nevysporiadal s pripomienkou k štúdiu z 10/2016, kde sme upozornili na chýbajúce napojenie Kramárov.

Projektant v správe viac krát neprávne identifikuje nevyznačené parkovanie na chodníku, napr.:  
*“V rámci chodníkov sú osadené stĺpmi verejného osvetlenia, ktoré zužujú efektívny priestor chodníka o 0,5 – 1 m. Na chodníku v smere do centra mesta vpravo sú parkovacie miesta s pozdĺžnym státím na chodníku.”*

Presnejšia formulácia je **divoké parkovanie**, žiadne parkovacie miesta s pozdĺžnym státím tu nie sú vyznačené.

Projektant v správe viac krát konštatuje problém s prejazdom cyklistov počas vypnutej cestnej svetelnej signalizácie, pričom nič také v realite neexistuje. Vo svojom hodnotení jednotlivých variantov tak neobjektívne znižuje vnímanú bezpečnosť niektorých variantov a tým záverečné odporúčanie stráca na nezávislosti a objektívnosti, keďže nie je založené na realite. Križovatka Patrónka je v prevádzke nonstop a v prípade poruchy je riadená dopravnou políciou.

### Krátke hodnotenie variantov

- A - Pre najfrekventovanejšie spojenie Mlynská dolina - lesopark prejazd cez 6 ramien križovatky, dlhý čas prejazdu križovatkou, neexistencia napojenie Kramárov, neriešenie pešej dopravy cez križovatkou.
- B - Najnevýhodnejšia trasa pre najfrekventovanejšie spojenie Mlynská dolina - Lesopark (prejazd až cez 6 ramien križovatky), dlhý čas prejazdu križovatkou, neexistencia napojenie Kramárov, neriešenie pešej dopravy cez križovatkou. Oproti variantu A navyše prejazd najmenej štandardným miestom v strede križovatky.
- C - vysoká cena, neexistencia napojenie Kramárov a JV kvadrantu križovatky (Geologický ústav), neriešenie pešej dopravy cez križovatkou.
- D - najkratšie časy vo všetkých smeroch, avšak na úkor zhoršenia preferencie MHD (značné skrátenie BUS pruhu smer centrum). Neriešenie pešej dopravy cez križovatkou.
- E - dobré spojenie Mlynská dolina - lesopark, avšak komplikované Brnianska - Dúbravská cesta, neexistencia napojenie Kramárov, neriešenie pešej dopravy cez križovatkou.

Každý z vyššie uvedených variantov má svoje zásadné nevýhody. **Navrhujeme preto**

**rozpracovať kombinovaný variant F**, ktorý eliminuje nedostatky a skombinuje výhody. V zásade ide o kombináciu variantov A a E s úpravou ostrovčeka podľa variantu D.

## Stručný popis variantu F

Vytvorenie obojsmerných cestičiek pre cyklistov na všetkých štyroch ramenách križovatky (a **nerealizovanie** prejazdu medzi stredovými deliacimi pásmi). To vytvorí akýsi kruhový objazd pre cyklistov, ktorý prirodzene distribuuje cyklistov v jednotlivých smeroch. Cyklista si podľa smeru jazdy vyberie nakratšiu trasu. Ide o riešenie bežne používané vo svete pre cyklistov. V zásade ide o rovnako prirodzené a samozrejmé riešenie, ako je umiestňovanie priechodov pre chodcov na všetkých ramenách križovatky.

Do tohto objazdu križovatky budú zaústené cyklotrasy od Brnianskej, od Mlynskej doliny, od Dúbravskej cesty i od lesoparku, tak ako je to navrhnuté v jednotlivých variantoch. Navyiac navrhujeme doplniť aj napojenie na Kramáre formou krátkych jednosmerných cestičiek pre cyklistov, ktoré umožnia bezpečné napojenie do/z hlavného dopravného priestoru. Návrh počíta so zväčšením ostrovčeka na vyčkávanie (z variantu D) v mierne upravenej forme, kde cyklistický a peší priechod pre chodcov sú umiestnené v dotyku a prejazd cyklistov smerom k lesoparku je mierne posunutý, aby sa zachovala taká dĺžka vyhradeného pruhu pre MHD, aby sa tam zmestili dva 18 m kĺbové vozidlá, a zároveň neblokovali pravý odbočovací pruh (smer Mlynská dolina). Tento ostrovček je možné rozšíriť o 1 meter a ešte viac zväčšiť vyčkávací priestor pre cyklistov, ak by sa z každého zo štyroch jazdných pruhov medzi ním a stredovým deliacim pásmom ubralo 25 cm. Šírka jazdných pruhov by 3,25 m je min. šírka požadovaná DPB a zároveň v súlade s STN pre tento typ komunikácie v intraviláne.

Tento variant **nebude** znamenať negatívne obmedzenie automobilovej dopravy, cyklisti budú prechádzať vo voľných časoch (počas signálu *Stoj*).

## Chodci

Navrhujeme **doplniť priechody pre chodcov** súbežné s cyklotrasou cez **Brniansku a Záhorácku** a príslušné chodníky.

Taktiež navrhujeme doplniť **vybudovanie chodníka na severnej strane ulice K Železnej studienke**, v blízkosti obrátiska trolejbusov (<https://goo.gl/maps/S6Q2SkMiPq52>). Dnes je na tomto mieste sčasti zákaz zastavenia, ktorý nie je rešpektovaný a nie je ani vynucované jeho dodržiavanie. Pôvodná zeleň bola zničená parkovaním. V zastavanom území by mali byť chodníky po oboch stranách komunikácie, tu neexistuje žiadny a chodci chodia po vozovke. Vybudovanie chodníka a obmedzenie divokého parkovania tiež zlepší rozhľadové pomery a tým aj bezpečnosť cyklistov.

Cyklotrasa R52 smerom na Dúbravskú cestu je vedená po južnej strane Lamačskej cesty. Dnešný chodník je v štúdiu rozdelený na časť pre cyklistov (ďalej od vozovky) a časť pre chodcov (bližšie k vozovke). Časť pre chodcov navyiac obsahuje stĺpy. Takéto riešenie bolo realizované v rámci cyklotrasy na Bosákovej (pri výstavne električkovej trati), reálne však nefunguje, chodci sa vyhýbajú stĺpom a chodia po cyklistickej časti. Na Patrónke je situácia

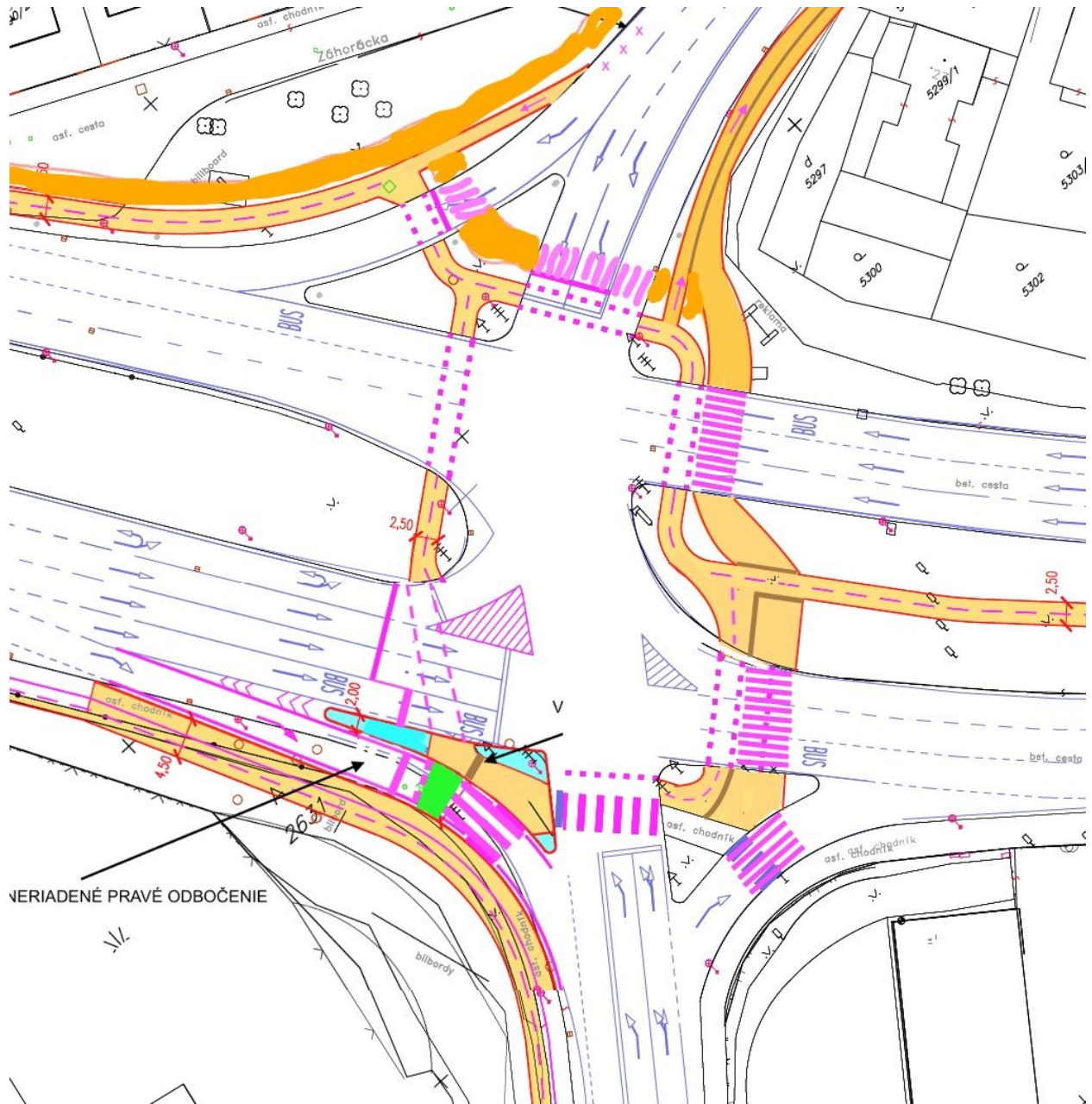
horšia, polovica chodníka sa využíva na divoké parkovanie. Ak nebude chodník fyzicky chránený voči parkovaniu (čo ďalej znižuje jeho využiteľnú šírku), navrhnuté riešenie bude nefunkčné tiež. Navrhujeme preto ďalej rozpracovať buď účinnú ochranu chodníka pred divokým parkovaním alebo, ak to priestor umožňuje, zriadiť v línii stĺpov (teda pre chodcov nevyužitelnom priestore) parkovací pruh v úrovni vozovky a chodník a cyklotrasu posunúť.

V prípade preložky stĺpov TV a VO (napr. pri stavebných úpravách) žiadame stĺpy umiestniť mimo pešie a cyklistické koridory. Alternatívou môže byť umiestnenie medzi ne (príklad: Štúrova smer Nám. SNP).

Navrhujeme tiež doplniť chodník od južnej zastávky Patrónka na parkovisko pod ňou, súbežne s cyklotrasou. Umožní bezbariérové spojenie oboch úrovní bez toho, aby chodci chodili po cyklotrase.

## **MHD**

Navrhujeme ideovo zapracovať do projektovej dokumentácie návrh nového dopravného značenia na Lamačskej ceste pre preferenciu verejnej hromadnej dopravy z júla 2014, v ktorom sa rieši predovšetkým preferencia vozidiel MHD v smere na Kramáre.



Návrh riešenia dopravy na križovatke Patrónka